

第 11 次航行会议

2003 年 9 月 22 日至 10 月 3 日，蒙特利尔

议程项目 4： 增加容量的措施

4.2：地区性措施

在亚洲/太平洋地区增加空域容量

（由新加坡提供）

摘要

亚洲/太平洋地区在国际民航组织的领导下，在过去的两年当中成功地实施了增加空域容量的重大措施。新加坡建议国际民航组织和本地区继续保持这一态势，同时开始对进一步增加空域容量做出规划，比如 RNP4 的运行，以便满足本地区未来的空中交通增长。

会议的行动在第 3 段。

1. 引言

1.1 为了满足对更多空域容量的需求，亚洲/太平洋地区在过去的两年当中在国际民航组织的领导下实施了增加空域容量的重大措施。这些包括在 2001 年 11 月实施了南中国海经修改过的 ATS 航路结构，2002 年 2 月和 10 月在南中国海地区缩小的最低垂直间隔标准（RVSM）的飞行，以及 2002 年 11 月在喜马拉雅南部实施了欧洲/中东 — 亚洲经修改的航路结构（EMARRSH）。2003 年 11 月将在孟加拉湾开始使用 RVSM。

1.2 上述举措连同开始使用所需导航性能（RNP）10 对空中交通服务（ATS）提供者和用户都带来了益处。对前者而言是减少了工作量和对空中交通更有效地管理，对后者来说则是减少了地面延误和提供更多的最佳飞行高度层。下一步的挑战是进一步减少延误、提高飞行安全和降低航空公司的运营成本。

2. 进一步增加空域容量

2.1 南中国海经修改过的航路结构被设计成能够支持 RNP 12.6 的飞行，即 60 海里横向间隔和 80

海里纵向间隔。孟加拉湾上空的 EMARSSH 航路结构被设计成能够支持 RNP 10 的飞行，即 50 海里横向间隔和 50 海里纵向间隔。这些重新改造的航路比老的航路结构有重大的改善，老的航路横向间隔为 100 海里。但是不能就此而停止努力，因为还能够做更多的事情进一步增加亚洲/太平洋地区的空域容量和减少航班延误。

2.2 根据国际民航组织的预测，亚洲/太平洋地区的交通增长预计在今后几年要高于国际民航组织的其他地区。因此，本地区应该十分审慎地向前看并且开始对进一步增加空域容量做出规划，特别是能够支持使用 30 海里横向间隔和 30 海里纵向间隔的 RNP 4 的运行。从 RNP 12.6 过渡到 RNP 4，横向间隔可缩小一半，纵向间隔则缩小一大半，这意味着空域容量实际上能够增长 4 倍。RNP 4 的使用不仅能够最大限度地利用空域和最低限度地减少航班的地面延误，同时还能更好地满足对最佳飞行剖面的要求。航空公司的运营成本将出现显著的节余，因此它在日益挑战的经济环境当中倍受欢迎。意识到这些效益，欧洲和澳大利亚的某些空域部分已经开始使用 RNP 4。

2.3 为了能够使必要的系统和程序及时到位以便支持亚洲/太平洋的未来航行系统，现在就应该开始对 RNP4 的使用做出规划。在过去的几年当中，亚洲/太平洋地区在南中国海和孟加拉湾上空实施经修改的航路结构，以及在南中国海上空实施 RVSM 方面表现出良好的合作和决心。由于各国以及亚洲/太平洋空域的用户即将从进一步地增加空域容量以及实施 RNP 4 的运行当中开始受益，因此希望各有关国家继续相互并且同国际民航组织以及其他国际组织合作，以便能成功地实现增加容量。

3. 会议的行动

3.1 请会议注意到新加坡对亚洲/太平洋地区开始为未来的增加空域容量做出规划的建议，特别是实施 RNP 4 的运行，以便满足本地区未来空中交通的增长。