

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

Пункт 4 повестки дня. Меры по повышению пропускной способности
Пункт 4.2 повестки дня. Региональные меры

ПОВЫШЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ

(Представлено Сингапуром)

АННОТАЦИЯ

Азиатско-Тихоокеанский регион, под руководством ИКАО, успешно осуществил в течение последних двух лет меры по повышению пропускной способности основного воздушного пространства. Сингапур предлагает, чтобы ИКАО и регион продолжали работу и приступили к планированию дальнейшего повышения пропускной способности воздушного пространства (например, полеты с использованием RNP 4) с учетом будущего роста объема воздушных перевозок в регионе.

Действия Конференции изложены в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 С целью удовлетворения потребности в повышении пропускной способности воздушного пространства Азиатско-Тихоокеанский регион в течение последних двух лет осуществил под руководством ИКАО меры по повышению пропускной способности основного воздушного пространства. Они включали введение пересмотренных структур маршрутов ОВД в районе Южно-Китайского моря в ноябре 2001 года, сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) в районе Южно-Китайского моря в феврале и октябре 2002 года, а также пересмотренной структуры маршрутов при полетах в Европу/Ближний Восток/Азию, южную часть Гималаев (EMARRSH) в ноябре 2002 года. В ноябре 2003 года RVSM будет введен в районе Бенгальского залива.

1.2 Вышеуказанные инициативы совместно с введением полетов с использованием требуемых навигационных характеристик (RNP 10) принесли пользу как поставщикам обслуживания воздушного движения (ОВД) (в плане сокращения рабочей нагрузки и более эффективного управления воздушным движением), так и пользователям (в плане сокращения задержек на земле и использования оптимальных эшелонов полета). Следующая задача

заключается в дальнейшем сокращении задержек, повышении безопасности полетов и снижении эксплуатационных расходов авиакомпаний.

2. ДАЛЬНЕЙШЕЕ ПОВЫШЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

2.1 Пересмотренная структура маршрутов в районе Южно-Китайского моря была разработана для обеспечения полетов с использованием RNP 12.6, т. е. при боковом эшелонировании 60 м. миль и продольном эшелонировании 80 м. миль. Структура маршрутов EMARSSH над Бенгальским заливом была разработана для обеспечения выполнения полетов с использованием RNP 10, т. е. при боковом эшелонировании 50 м. миль и продольным эшелонировании 50 м. миль. Данные изменения структуры маршрутов являются основным усовершенствованием по сравнению с прошлой структурой маршрутов, которые имели продольное эшелонирование 100 м. миль. Однако необходимо продолжать прилагать усилия, поскольку имеются возможности для дальнейшего повышения пропускной способности воздушного пространства и сокращения задержек полетов в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

2.2 Согласно прогнозам ИКАО, ожидается, что рост объема перевозок в ближайшие годы в Азиатско-Тихоокеанском регионе будет выше, чем в других регионах ИКАО. Поэтому представляется целесообразным региону проявлять предусмотрительность и приступить к планированию дальнейшего повышения пропускной способности воздушного пространства, в частности выполнять полеты с использованием RNP 4, которые обеспечивают применение бокового эшелонирования 30 м. миль и продольного эшелонирования 30 м. миль. При переходе с RNP 12.6 к полетам с использованием RNP 4 боковое эшелонирование сокращается в два раза, в то время как продольное эшелонирование сокращается более чем в два раза. Это означает, что пропускная способность воздушного пространства практически увеличится в четыре раза. Полеты с использованием RNP 4 не только расширят использование воздушного пространства и сократят задержки вылетов на земле, но и оптимизируют профиль полетов. Авиакомпании значительно сократят эксплуатационные расходы, что является важным в условиях возрастающих трудностей экономического развития. Благодаря этим выгодам полеты с использованием RNP 4 уже утверждены в некоторых частях воздушного пространства Европы и Австралии.

2.3 Необходимо в настоящее время приступить к планированию выполнения полетов с использованием RNP 4, чтобы своевременно ввести необходимые системы и процедуры с целью обеспечения будущей авиационной системы Азиатско-Тихоокеанского региона. Азиатско-Тихоокеанский регион продемонстрировал активное сотрудничество и в течение последних несколько лет обеспечил введение пересмотренной структуры маршрутов над Южно-Китайским морем и Бенгальским заливом, а также введение RVSM над Южно-Китайским морем. Государства и пользователи воздушного пространства Азиатско-Тихоокеанского региона получают большую выгоду от дальнейшего повышения пропускной способности воздушного пространства, например от введения полетов с использованием RNP 4. Мы надеемся, что заинтересованные государства продолжат тесное сотрудничество друг с другом, с ИКАО и другими международными организациями, чтобы успешно обеспечить повышение пропускной способности.

3. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

3.1 Конференции предлагается принять к сведению предложение Сингапура приступить к планированию дальнейшего повышения пропускной способности воздушного пространства в Азиатско-Тихоокеанском регионе, прежде всего в отношении введения полетов с использованием RNP 4, с учетом роста объема воздушных перевозок в регионе в будущем.

— КОНЕЦ —