|  |  |
| --- | --- |
| **世界无线电通信大会（WRC-15） 2015年11月2-27日，日内瓦** |  |
| **国 际 电 信 联 盟** |  |
|  |  |
| **全体会议** | **文件 62(Add.24)-C** |
|  | **2015年10月16日** |
|  | **原文：中文** |
|  | |
| 中华人民共和国 | |
| 有关大会工作的提案 | |
|  | |
| 议项10 | |

10 根据《公约》第7条，向理事会建议纳入下届世界无线电通信大会议程的议项，并对随后一届大会的初步议程以及未来大会可能的议项发表意见，

引言

议项10要求WRC-15向理事会建议纳入WRC-19议程的议项，并对随后一届大会的初步议程以及未来大会可能的议项给出意见。

提案

中国提出增加至WRC-19议题1下的三个议项，并提出删除决议808（WRC‑12）。

详见下页及相关附件。

ADD CHN/62A24/1

[CHN-A10-WRC-19\_AGENDA]新决议草案（WRC-15）

2019年世界无线电通信大会的议程

世界无线电通信大会（2015年，日内瓦），

考虑到

*a)* 按照国际电联《公约》第118款，世界无线电通信大会议程的总体范围应提前四至六年确定，最终议程须在该大会召开两年前由理事会确定；

*b)* 与世界无线电通信大会权能和时间表有关的国际电联《组织法》第13条以及与其议程有关的《公约》第7条；

*c)* 往届世界无线电行政大会（WARC）和世界无线电通信大会（WRC）的相关决议和建议，

认识到

*a)* WRC-15确定了若干需要WRC-19进一步研究的紧迫问题；

*b)* 在拟定本议程的过程中，主管部门提出的一些议项未能纳入，只能推迟到未来大会的议程中，

做出决议

向理事会提出建议，在2019年举行一届最长为期四周的世界无线电通信大会，议程如下：

1 以各主管部门的提案为基础，在考虑到WRC-15的成果和大会筹备会议的报告，并适当顾及所涉各频段中现有和未来业务的需求的同时，审议下列议项并采取适当的行动：

1.1 根据第**[CHN-B10-NEW A.I.\_RAILWAY]**号决议**（WRC-15）**，考虑与频谱有关的事项以及可能的规则行动，以支持列车与轨旁设施之间的下一代无线电通信系统；

1.2 根据第**[CHN-C10-NEW A.I.\_NOVEL AIS]**号决议**（WRC-15）**，考虑可能的频率需求和规则程序，以保护自动识别系统（AIS）并支持使用AIS技术的新型设备；

1.3 根据第**[CHN-D10-NEW A.I.\_IMT\_ABOVE\_6GHZ]**号决议**（WRC-15）**，考虑22-86GHz（部分）频段内的用于IMT的频段标识，包括可能的主要业务形式的移动业务附加划分，

[编者注：以上三个议项及其顺序将由WRC-15确定，相应的决议草案见本文稿附件。一些或一组主管部门可能提出其他议项建议。]

2 根据第**28**号决议**（WRC-03，修订版）**，审议无线电通信全会散发的引证归并至《无线电规则》中的经修订的ITU-R建议书，并根据第**27**号决议**（WRC-12，修订版）**附件1包含的原则，决定是否更新《无线电规则》中相应的引证；

3 审议由于大会所做的决定而可能需要对《无线电规则》进行的相应修改和修正；

4 根据第**95**号决议**（WRC-07，修订版）**，审议往届大会的决议和建议，以便对其进行可能的修订、取代或废止；

5 审议按照《公约》第135和136款提交的无线电通信全会报告，并采取适当的行动；

6 确定为筹备下届世界无线电通信大会需要无线电通信研究组采取紧急行动的事项；

7 根据第**86**号决议**（WRC-07，修订版）**，考虑为回应全权代表大会第86号决议（2002年，马拉喀什，修订版）－ 关于卫星网络频率指配的提前公布、协调、通知和登记程序 – 而可能做出的修改和采取的其它方案，以便为合理、高效和经济地使用无线电频率及任何相关轨道（包括对地静止卫星轨道）提供便利；

8 在考虑到第**26**号决议**（WRC-07，修订版）**的同时，审议一些主管部门要求删除其国家脚注或将其国名从脚注中删除的请求（如果不再需要），并就这些请求采取适当行动；

9 按照《公约》第7条，审议并批准无线电通信局主任关于下列内容的报告：

9.1自WRC-15以来无线电通信部门的活动；

9.2 应用《无线电规则》过程中遇到的任何困难或矛盾之处；以及

9.3 为回应第**80**号决议**（WRC-07，修订版）**而采取的行动；

10 根据《公约》第7条，向理事会建议纳入下届世界无线电通信大会议程的议项，并对随后一届大会的初步议程以及未来大会可能的议项发表意见，

进一步做出决议

启动大会筹备会议（进程），

请理事会

最终确定WRC-15议程并为其召开做出安排，同时尽快开始与成员国进行必要的协商，

责成无线电通信局主任

为召开大会筹备会议进行必要的安排并拟定提交WRC-19的报告，

责成秘书长

将本决议通报相关的国际和区域性组织。

SUP CHN/62A24/2

第808号决议（WRC-12）

2018年世界无线电通信大会的初步议程

**理由：** 这个决议在WRC-15后不再需要。

附件1

ADD CHN/62A24/3

[CHN-B10-NEW A.I.\_RAILWAY]新决议草案（WRC-15）

考虑与频谱有关的事项以及可能的规则行动，  
以支持列车与轨旁设施之间的下一代无线电通信系统

世界无线电通信大会（2015年，日内瓦），

考虑到

*a)* 列车与轨旁设施之间的无线电通信系统是列车控制和操作（包括旅客服务）的核心基础设施；

*b)* 现有的GSM-R系统为列车和轨旁设施之间的窄带无线电通信系统，无法满足未来列车安全数据传输、调度指挥等多媒体应用对宽带、高数据速率的需要；

*c)* 一些国际（如[UIC](http://www.uic.org/)）和区域组织（如[ERA](http://www.era.eu/)）已开始研究列车和轨旁设施之间的下一代无线电通信新技术；

*d)* ITU-R正在开展高速环境下的车 – 地通信研究；

*e)* 虽然列车和轨旁设施之间的无线电通信系统对于保证铁路运输、旅客人身和财产安全至关重要，但是针对这一类系统，ITU-R迄今为止还没有特定的无线电频谱管理框架；

*f)* 为列车和轨旁设施之间的下一代无线电通信系统建立无线电管理框架，将有助于降低边境地区无线电频率协调的难度，促进铁路产业链的发展和减少铁路跨境运输的费用，

认识到

*a)* 部署用于列车控制和操作的列车和轨旁设施之间的下一代无线电通信系统，涉及基础设施的重大投资；

*b)* 有效地部署和使用无线电频率，使得列车和轨旁设施之间的下一代无线电通信系统可综合承载列车控制与操作；

*c)* 1GHz以下的频段具有优越的电波传播特性，同时，高频段诸如毫米波能够实现宽带传输。这些频段可能适合于列车和轨旁设施之间的下一代无线电通信系统；

*d)* 一些主管部门当前已使用了140-150 MHz，300-470以及700-900MHz用于列车控制和操作（包括旅客服务）；

*e)* 针对列车和轨旁设施之间的下一代无线电通信系统及时开展兼容性研究是重要的且必须的，

做出决议，请WRC-19

基于ITU-R的研究结果，考虑可能的规则行动，以支持列车和轨旁设施之间的下一代无线电通信系统，同时顾及按照现行划分工作的有关系统运行的保护要求。

做出决议，请ITU-R

研究列车和轨旁设施之间的下一代无线电通信系统的工作场景和频谱需求，顾及其他国际和/或区域组织的活动，

请成员国、部门成员、学术界和部门准成员

通过向ITU提交相关文稿，积极参与研究。

**理由：** 新决议草案用于支持WRC-19的有关下一代列车与轨旁设施的无线电通信系统的议项。

附件1的附录

**议题：**提议一个WRC-19的议项

**来源：**中华人民共和国

|  |  |
| --- | --- |
| **提案：**提议一个WRC-19议项，即：考虑与频谱有关的事项以及可能的规则行动，以支持列车与轨旁设施之间的下一代无线电通信系统。 | |
| **背景/理由：**  1 列车控制和操作是铁路运输及安全的生命线。列车与轨旁设施之间的无线电通信系统是列车控制以及包括旅客服务在内的操作的核心基础设施。现有这类系统，如GSM-R系统（GSM for Railway），主要提供语音和低速率数据应用。  2 为满足未来列车控制与操作（包括旅客服务）的需要，一些国际和地区组织已开始研究下一代列车与轨旁设施之间的无线电通信新技术，以支持未来列车运行控制技术的发展。例如，ITU-R WP5A正在开展高速移动环境下车 – 地间通信的相关研究，包括电波传播特性以及其他关键问题。在2014第11届欧洲铁路运输管理系统（ERTMS）[国际会议](http://ertms-conference2014.com/assets/SESSION-PRESENTATIONS/S7/Evolution-of-the-railways-communication-system-UIC-conf-April-2014PP-CS.pdf)期间，国际铁路联盟（UIC）发布了用于列车运行控制的下一代列车和轨旁设施之间的无线电通信系统的演进路线，该路线图的目标是为列车控制提供与安全相关的以及操作性的功能。欧洲铁路局（ERA）已经完成相应下一代无线电通信系统的评估。  3 列车和轨旁设施之间的无线电通信系统事关铁路安全运输、旅客人身和财产安全，但是，ITU-R目前还没有针对这些系统的特定的频谱管理框架。如果能建立全球性或区域性的相关框架，将有助于降低边境地区无线电频率协调的难度，促进铁路产业链的发展和减少铁路跨境运输的费用。  4 有鉴于此，同时充分考虑列车和轨旁设施之间的无线电通信系统的发展和频率需求，中国认为应在WRC-19设立一个议题，考虑与频谱需求和可能的规则行动，从而支持下一代列车与轨旁设施之间的无线电通信系统。 | |
| **相关的无线电通信业务：**移动业务 | |
| **对可能出现的困难的说明：**可能需要研究用于列车运行控制和操作（包括旅客服务）的列车和轨旁设施之间的下一代无线电通信系统与现有移动通信系统之间的共存问题。 | |
| **此前/正在进行的对该问题的研究：**  ITU-R WP5A报告ITU-R M.[RAIL.LINK] | |
| **开展研究的机构：** ITU-R SG5 | **参与方：** 成员国、部门成员、学术界以及部门准成员 |
| **ITU-R相关研究组：** | |
| **对国际电联资源的影响，包括财务影响（参见《公约》第126款）：**ITU-R SG5通常每年召开一次会议。 | |
| **区域共同提案：**是 | **多国提案：**否 **国家数量：** |
| **备注** | |

附件2

ADD CHN/62A24/4

[CHN-C10-NEW A.I.\_NOVEL AIS]新决议草案（WRC-15）

考虑可能的频率需求和规则程序，以保护自动识别系统（AIS）并  
支持使用AIS技术的新型设备

世界无线电通信大会（2015年，日内瓦），

考虑到

*a)* 自动识别系统（AIS）是一个经证实的水上安全应用技术，用以提供识别、航行安全、辅助导航、定位信息以及数据通信的功能；

*b)* 为了航行安全，在水上环境中需要识别和标识一些诸如渔网、无动力的拖船、驳船、废弃船、浮冰、小型无人船及浮标等目标；

*c)* 市场上的已开发出用于安全的使用类似AIS技术的设备，且可预期这类设备的数量未来会增大；

*d)* 这类设备需要有别于个人或船舶设备所用的唯一标识；

*e)* 这类新型设备是仅发射的设备，且不用于报警目的，

认识到

*a)* 符合国际海上人命安全国际公约（SOLAS）1974（修正案）船舶以及配备了诸如AIS、数字选择呼叫（DSC）和/或其他GMDSS报警装置等自动无线电通信系统的其他船舶，须被指配水上移动业务标识（MMSIs）。该标识的指配应符合建议书ITU-R M.585的附录1的要求；

*b)* SOLAS公约第五章所阐明的AIS作用和完整性方面的要求应得到保护；

*c)* 其它有特殊用途的水上设备的标识则应按照建议书ITU-R M.585附录2的要求指配；

*d)* 针对此类潜在数量庞大的新型设备可能需要一种可能的新型的更为丰富的标识方式，

进一步认识到

*a)* 大多数此类使用AIS技术的新型设备工作在AIS1和AIS2频段，某种程度上，占用船舶电台或者助航设备的水上移动业务标识（MMSI）资源；

*b)* 针对这类新型设备缺乏经证实的标准，故需要评估其对用于航行安全的AIS的功能的影响，并且特别是其对配备了AIS-搜救发射器（AIS-SARTs）的搜救活动的影响；

*c)* 需要考虑已有的MMS频段中的可能的额外信道；

*d)* 使用这类新型设备应用敦促相应的规则研究，

注意到

*a)* WRC-12已将《无线电规则》附录**18**中的某些信道指定用于未来新型AIS技术应用或系统的试验和测试；

*b)* ITU-R WP5B正在研究一种未来的新型水上标识体系，

做出决议，请WRC-19

基于ITU-R的研究成果，在划分给水上移动业务的频段内，研究相应的需求和可能的规则程序，包括使用自动识别系统技术的新型设备的频谱需求和标识，

请ITU-R

为WRC-19开展必要的研究，从而为使用AIS技术的新型设备确定规则要求以及可能的频段，前提是不能对AIS和GMDSS的整体功能产生有害影响，

请ITU-R成员

为这些研究做出贡献，

责成秘书长

提请国际海事组织（IMO）、国际民航组织（ICAO）、国际电工委员会（IEC）、国际航标组织（IALA）、国际水上无线电委员会（CIRM）和其它国际和区域组织注意本决议。

**理由：** 新决议建议草案用来支持所提出的有关AIS的WRC-19议项。

附件2的附录

**议题：**提议一个WRC-19的议项

**来源：**中华人民共和国

|  |  |
| --- | --- |
| **提案：**依据第**[CHN-C10-NEW A.I.\_NOVEL AIS]**号决议**（WRC-15）**，考虑可能的频谱需求和规则程序，以保护通用自动识别系统（AIS）并支持使用AIS技术的新型设备。 | |
| **背景/理由：**  1 自动识别系统(AIS)是一个经证实的全球水上安全应用技术，用以提供识别、航行安全、辅助导航、定位信息和数据通信的功能。AIS-SART定位信号所使用的对应AIS1和AIS2的频段已经被列入《无线电规则》附录**15**，这些频率是用于全球海上遇险和安全系统（GMDSS）的遇险和安全通信频率。对于AIS甚高频数据链路（AIS VDL）的保护是必不可少的。  2 目前，出于航行安全或其它目的，需要识别和标识一些自由漂浮物体，诸如渔网、无动力拖船、驳船、废弃船、浮冰、小型无人船及浮标等，这带来了市场上使用AIS技术新型设备的增长，并预见未来这一数量还将更大。  3 在ITU-R WP5B工作组第14次会议期间，一篇输入文稿显示人们对于这些类新型设备识别分配和管理问题的关注。在讨论过程中，一些主管部门对于这些既不与船舶关联、也不与个人关联的多种水上自由漂浮型设备使用《无线电规则》附录**18**中AIS1和AIS2信道是否合适提出了质疑。  4 一项粗略的调查显示在中国这类应用有非常类似的趋势。并且注意到这些新型设备可能会在以下几个方面对AIS的安全应用产生不利影响：  1) 这些类设备均在使用AIS1和AIS2频段，占用并威胁着AIS VDL资源；  2) 由于尚无统一规则，有关单位可能会给这些类型的新型设备随意分配识别码，有些情况下会造成船舶电台或者助航设备的水上移动业务标识(MMSI)被消耗；  3) 对于这些类新型设备，尚无经证实的标准用以规范其诸如发射功率、数据结构、数据包长度以及报告间隔等关键技术指标，亦即无法证实其对用于航行安全的AIS，特别是对AIS搜救发射器（AIS-SART）遇险和搜救功能的影响的评估结果是令人满意的；  4) 这些类新型设备缺乏统一的操作和规则性要求，可能造成船舶海图（ENC）信息识读的混乱，以及对物标的误解、误判，造成对航行安全潜在的不利影响。  5 为了保护VDL、用于安全目的的AIS，节约水上标识资源，同时为了支持支持水上新型设备正在增长的应用，建议ITU-R及时为WRC-19开展必要的研究，如果确认其对AIS及GMDSS功能的整体性不产生有害影响，则为使用AIS技术的新型设备确定规则要求以及潜在的频段。  6 显然，甚高频水上移动业务频段应该在该研究相关的候选频段中。在有关技术特性和识别码方面，ITU-R也有先前已完成以及目前正在开展的一些研究工作，包括的技术建议书和研究报告，如下：  – 建议书ITU-R M.1371-5，“在水上移动业务甚高频频段采用时分多址技术自动识别系统的技术特性”，2014；  – 建议书ITU-R M.585-7，“水上移动业务的识别的分配和使用”，2015；  – 报告书ITU-R M.2285-0，“水上救生定位系统和设备（人员落水）– 系统和操作模式总览”，2013；  – 报告书ITU-R M.2231-1，“《无线电规则》附录18为水上移动业务开展的应用”，2014；  – 关于水上移动业务标识（MMSI）格式的新研究报告草案工作文件ITU-R M.[FUTURE MMSI]，2011。  7 在WRC-15议题1.16的研究中，普遍认为对于使用AIS技术的新应用，将与船舶航行安全等核心功能无关的数据通信传输功能转移到AIS1和AIS2以外的频段上来实施，对于保护GMDSS的完整性、AIS VDL及其它紧急目的是不无裨益的。  8 航运界已经预见到对未来新应用和新设备的需求，除了为甚高频数据交换指定宽带候选频段外，WRC-12也在《无线电规则》附录**18**中指定了一个新的信道2006频道，并指出：该频率为水上移动业务预留给未来应用或系统（如新的AIS应用、人员落水系统等）的试验使用。  9 另一方面，大多数水上自动无线电通信系统，包括AIS、DSC和/或GMDSS的提供报经的设备目前依据最新版本的建议书ITU-R M.585被指配了水上移动业务标识（MMSI）。可预见迅猛增长的水上新应用和新设备推动了对识别研究的迫切需求，即：研究现有的MMSI体系是否适用并满足潜在数量巨大的未来应用和设备。ITU-R WP5B正在实施一项水上移动业务识别新体系的工作任务。  10 总之，为了保护AIS和提升航行安全，迫切需要为新型设备研究包括潜在频段和识别体系在内全球统一的可能的规则性需求。  11 通过研究，采用AIS技术的现有及未来应用和设备将被进行分类。一些研究报告和/或技术建议书将进行制修订，其中就包括一些像ITU-R M.585这样被《无线电规则》印证归并的建议书。某些规则条款和/或附录**18**可能需要修订，从而处理AIS保护以及促进航行安全的问题。 | |
| **相关的无线电通信业务：**水上移动业务，移动业务 | |
| **对可能出现的困难的说明：**为新型设备协调候选频段和建立新的水上移动业务识别体系 | |
| **此前/正在进行的对该问题的研究：**  技术建议书ITU-R M.1371-5，技术建议书ITU-R M.585-7；  研究报告ITU-R M.2285-0，研究报告ITU-R M.2231-1，新研究报告草案工作文件ITU-R M.[FUTURE MMSI] | |
| **开展研究的机构：**  ITU-R SG5 WP 5B | **参与方：**  成员国，部门成员国，学术界，部门准成员 |
| **ITU-R 相关研究组：**SG5 | |
| **对ITU资源的影响，包括财务影响（参见《公约》第126款）：**  ITU-R SG5 WP 5B通常每年开两次会议，每次会议持续两周。 | |
| **区域共同提案：**是 | **多国提案：**否  **国家数量：** |
| **备注** | |

附件3

ADD CHN/62A24/5

[CHN-D10-NEW A.I.\_IMT\_ABOVE\_6GHz]新决议草案（WRC-15）

研究用于IMT标识的频率相关事宜，包括对22至86GHz（部分）频段内可能的主要业务形式的移动业务附加划分，用于2020年及以后的IMT的未来发展

世界无线电通信大会（2015年，日内瓦），

考虑到

*a)* 国际移动通信（IMT）系统作为提供无线宽带应用的主要方式，在推动全球经济和社会发展做出了重要贡献；

*b)* IMT系统正在演进以提供提供多样的工作场景和应用，例如增强的移动宽带、海量机器通信以及超可靠与低时延通信等；

*c)* ITU-R建议书M.2083描述了2020年及以后的未来IMT发展的框架和总体目标，即通过6 GHz以上频段中的连续带宽，实现吉比特每秒的用户数据速率和高品质用户体验（QoE）；

*d)* ITU-R报告书M.2376给出了6 GHz以上IMT的技术可行性；

*e)* 可能需要研究其额外的频谱需求来满足吉比特每秒的用户数据速率，高质量用户体验（QoE）和人口稠密的城市地区和/或在高峰时的用户需求；

*f)* ITU-R制定了IMT-2020工作计划、时间表、程序以及所需的交付成果，从而将上述框架和总体目标转化为IMT实际系统，预计将在2020年起部署；

*g)* ITU-R已经开始研究6 GHz以上的高频段的传播特性；

*h)* ITU-T已经启动面向2020年及以后的IMT网络标准化研究工作；

*i)* 足量和及时地得到可用频率以及得到管理规则的支撑，这是实现ITU-R M.2083建议书中关于IMT未来发展目标的关键；

*j)* 为实现IMT系统部署的全球漫游和规模化经济效益效，全球范围内统一IMT系统的频段以及统一频率安排是非常必要的；

*k)* 在考虑率为任何业务寻求可能的附加划分时，必须保护已有业务，

注意到

*a)* ITU-R课题229-/5关注IMT系统的未来发展；

*b)* IMT是包含IMT-2000，IMT-Advanced，以及IMT-2020的总称，如建议书ITU-R 56-2所述；

*c)* 决议书ITU-R [IMT. PRINCIPLE]提出了2020年及以后的IMT发展程序的原则；

认识到

*a)* 及时可用的频谱对于支持未来IMT的发展非常重要；

*b)* 在高频段获得连续大带宽的可能性更有希望；

*c)* 其他无线电通信业务已经使用的部分频谱资源的情况以及这些业务的未来发展需求（这些业务中的大多数涉及重大技术设施投资或者代表了重要的社会利益）；

*d)* 对于目前已经以主要业务进行频率划分的业务，不应对其施加额外的管理或技术限制；

*e)* 无线电规则序言中阐述的目标包括：

– 促进所有无线电通信业务的高效率和有效能的运营；

– 提供并在需要时管理新近应用的无线电通信技术，

做出决议，请ITU-R

1 为IMT-2020的发展研究频谱需求及其能力的需要，并顾及：

– 发展的需要，例如非常高的数据速率，以满足IMT的用户需求

– 高业务数据需求的场景，例如高密度热点区域和/或高峰使用时间；

– 高频段IMT系统的技术和操作特征，包括IMT演进的技术增强和高效频谱技术以及他们的部署；

– 未来可能的需要频谱的时间点；

2 顾及做出决议，请ITU-R第1段的研究结果，为IMT研究22-22.55 GHz、39-40 GHz、47.2-50.2 GHz、50.4-52.6 GHz、66-76 GHz和81-86 GHz频段，并且尽一切可能顾及频段的协调一致。

进一步做出决议

1 加快开展并完成需要用于共存和兼容分析的针对IMT-2020的技术和操作参数的研究；

2 做出决议，请ITU-R第2段所涉及的研究包括上述段以及相邻频段内的与已作为主要业务划分的现有业务共存和兼容分析，并适当顾及IMT系统可能使用的干扰缓解技术；

3 请WRC-19考虑上述研究结果并采取适当行动，

鼓励成员国、部门成员、学术界和部门准成员

通过提交输入文稿参与研究。

**理由：** 支持用于IMT的2020年及以后的未来发展提出的WRC-19议题新决议草案。

附件3的附录

**议题：**提议一个WRC-19的议项

**来源：**中华人民共和国

|  |  |
| --- | --- |
| **提案：**根据第[CHN-D10-NEW A.I.\_IMT\_ABOVE\_6GHZ]号决议（WRC-15），考虑22-86GHz（部分）频段内的用于IMT的频段标识，包括可能的主要业务形式的移动业务附加划分 | |
| **背景/理由：**  当今世界因信息而强大：信息和通信技术（ICT）的发展创造了许多机会，是近几十年社会演进的主要影响因素。  2020年及以后的无线通信应用将扩展到新的市场领域，如智能电网、电子医疗、智能交通系统（ITS）、流量控制和安全等等。与当前IMT应用领域的需求相比，这些新市场领域对未来增强型移动宽带应用的需要将带来更高的需求（例如，非常高的数据速率、大量的连接、超低时延与高可靠性）。  为了满足这些更高的要求，未来IMT技术应该有能力工作在更宽的带宽上，并提供更高的频谱/区域效率。考虑到智能移动设备的硬件实现复杂度以及最大化数据传输效率，使用连续大带宽是满足这些要求的理想手段。原则上，在高频段范围内寻找连续大带宽相比在低频段内寻找，具有更大的可能性。在未来IMT中，支持不同使用场景（如增强的移动宽带，超高可靠和低延迟通信和大规模的机器通信场景）的带宽可能不同。对于那些需要几百MHz到至少1 GHz的情景，有必要考虑6GHz以上连续大宽带频谱资源。  有了以上动机，ITU-R 5D工作组已完成起草新的ITU-R建议书“IMT愿景 – IMT 2020年及以后未来发展的框架的总体目标”和新报告草案“6GHz以上频段IMT技术可行性”。此外，来自全球/地区/国家层面的研究均强调了未来移动通信使用更高频段的可能性。预计6 GHz以上的频带将可用于未来的IMT技术。  考虑到上述背景，高频段对具有非常高容量的未来IMT的发展将很关键很重要。因此，建议考虑在6GHz以上的高频段为IMT标识频谱，主要包括对移动业务为主要划分的频段实施可能的附加划分，同时顾及ITU-R已开展的共存和兼容性分析的研究结果。 | |
| **相关的无线电通信业务:**  移动业务以及拟研究的频段内的其它无线电业务。 | |
| **对可能出现的困难的说明：**  建立IMT系统与其它在用无线电业务与应用的共存条件。 | |
| **此前/正在进行的对该问题的研究：**  ITU-RWP5D正在研究或已经完成了相应研究。这些研究包括：  报告书ITU-R M.2320， 建议书ITU-R M.2083，（Document [5/199](http://www.itu.int/md/R12-SG05-C-0199/en)）， 报告ITU-R M.2376，（Document [5/208](http://www.itu.int/md/R12-SG05-C-0208/en)）， 报告ITU-R M.2370，（Document [5/202](http://www.itu.int/md/R12-SG05-C-0202/en)）。 | |
| **开展研究的机构：**  ITU-R WP 5D，TBD | **参与方：**  成员国，部门成员国，学术界，部门准成员 |
| **ITU-R 相关研究组：**  根据所选择的频段或范围来确定相关ITU-R研究组。 | |
| **对ITU资源的影响，包括财务影响（参见《公约》第126款）：**  本议题涉及的研究应当正常地包含在ITU-R工作流程与计划的预算中。 | |
| **区域共同提案:**  否 | **多国提案：**否  **国家数量:** |
| **备注。** | |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_