



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

**Пункт 2 повестки дня. Статистические данные об объемах и потоках перевозок, осуществляемых авиаперевозчиками**

#### ПЕРЕСМОТР ПРАВИЛ ПУБЛИКАЦИИ ДАННЫХ О НАЧАЛЬНОМ И КОНЕЧНОМ ПУНКТАХ ПОЛЕТА (OFOD)

(Представлено Секретариатом)

#### АННОТАЦИЯ

Данные OFOD являются в ИКАО единственной серией статистических данных, в отношении которых действуют ограничения на публикацию как по содержанию, так и по срокам выпуска этих данных. Ограничения на то, что может быть указано, весьма негативно влияют на предоставление данных Договаривающимися государствами. Четырнадцатое совещание Группы экспертов по статистике (STAP/14) отметило, что эти ограничения предполагалось использовать лишь на временной основе. Поэтому STAP/14 рекомендовало отменить ограничения на публикацию данных по парам городов и сократить срок ограничения на публикацию данных с 1 года до 6 мес с момента окончания соответствующего периода представления отчетности.

В настоящее время ИКАО публикует прогнозы лишь в отношении регулярных перевозок. В начале 2009 года Организация приступила к реструктуризации своей деятельности в области прогнозирования, результатом которой станет подготовка прогнозов, охватывающих все перевозки (регулярные и нерегулярные) по группам маршрутов. В этой связи STAP/14 подготовило рекомендацию о том, что в собираемые в настоящее время посредством формы В данные OFOD следует также включать данные о международных нерегулярных перевозках.

Действия Специализированного совещания изложены в п. 6.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Сбор статистических данных о начальном и конечном пунктах полета (OFOD) был введен после утверждения Советом рекомендации 18 6-го Специализированного совещания по статистике (STA/6) в 1975 году. С самого начала были введены ограничения на публикацию

полученных данных при условии, что такие ограничения будут сняты по мере накопления опыта в ходе реализации этой программы.

1.2 Несмотря на признание того, что снятие ограничений повысит полезность программы, и несмотря на проведение многочисленных консультаций с государствами о различных направлениях сокращения ограничений на публикацию данных, участники последующих совещаний Группы экспертов и специализированных совещаний (последним из которых стало 9-е Специализированное совещание по статистике (STA/9) в 1997 году) не смогли согласовать вопрос о внесении каких-либо существенных изменений в отношении этих ограничений.

1.3 Участникам Специализированного совещания следует принять к сведению информацию о том, что данные OFOD являются единственным видом данных статистической программы ИКАО, в отношении которых действуют ограничения на содержание и сроки публикации.

1.4 Кроме того, с 1970 года Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) осуществляет сбор данных о начальном и конечном пунктах полета в отношении международных нерегулярных перевозок в Европу, из Европы и в пределах Европы, что дополняет данные о международных регулярных перевозках, собираемые ИКАО в отношении европейского рынка. Однако в 1997 году Генеральный директор ЕКГА принял решение о закрытии программы ЕКГА по статистике, что лишило ИКАО дополнительной информации о европейском рынке воздушных перевозок. По оценкам, воздушные перевозчики, основным местом деловой активности которых является Европа, по-прежнему обеспечивают около 83 % общего объема международных нерегулярных перевозок.

## **2. ОПИСАНИЕ, СФЕРА ДЕЙСТВИЯ, ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ВИДЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ OFOD**

2.1 В настоящее время примерно 86 государств, доля которых в общем объеме международных регулярных перевозок составляет около 86 %, представляют данные по форме В. Представляемые данные о перевозках охватывают около 17 190 отдельных пар городов. Однако в результате применения одного из правил, накладывающих ограничения (см. п. 3.1 а)), лишь 36 % данных по этим парам городов может публиковаться для использования Договаривающимися государствами и третьими сторонами.

2.2 Следует отметить, что данные OFOD не являются истинными данными о начальном и конечном пунктах полета. Они определяют лишь начальный и конечный пункты полета пассажира или грузоотправки (груз или почта), указанные в каждой части проездного документа. В случае пассажиров эти данные отражают начальный и конечный пункты в соответствии с каждым полетным купоном, являющимся составной частью билета. Однако с точки зрения статистики не представляется возможным объединить купоны, чтобы составить полный маршрут, поскольку каждый купон рассматривается в качестве купона нового пассажира, при этом истинный начальный и конечный пункты полета теряются. Поэтому данные OFOD отражают начальный и конечный пункты полета пассажира только при выполнении прямых рейсов. Эти данные полезны для сравнения фактических долей на рынке и объемов операций, однако для определения потенциальных рынков, доступ на которые обеспечивается лишь посредством стыковочных рейсов, они бесполезны.

2.3 С момента введения сбора данных OFOD информацию о регулярных воздушных перевозках, предоставляемую в рамках систем OAG Aviation Solutions and Innovata на CD, можно легко анализировать с помощью персонального компьютера. Несмотря на то, что эта информация охватывает лишь эксплуатационные параметры, их можно без труда использовать для расчета долей на рынке на основе количества располагаемых кресел. Кроме того, поскольку эти базы данных содержат информацию о правах на выполнение перевозок, можно выполнить оценку провозной способности на участках полета с пятой степенью свободы.

### 3. ПРАВИЛА ПУБЛИКАЦИИ

3.1 Согласно действующим правилам публикации:

- a) никакие статистические данные по какой-либо паре городов не могут публиковаться до тех пор, пока в отношении пары городов не будут получены данные по крайней мере от двух авиакомпаний из двух различных государств;
- b) никакие данные не могут публиковаться до тех пор, пока:
  - i) представленные данные не будут охватывать 84 % международных регулярных перевозок в мире за соответствующий период отчетности или
  - ii) не истечет один год после соответствующего квартального периода представления отчетности, в зависимости от того, что произойдет раньше.

3.2 В настоящее время в целях упрощения составления и предоставления пользователям конкретного графика публикаций они выпускаются через один год после завершения соответствующего периода представления отчетности (b) ii)).

### 4. НАЛИЧИЕ ИСТИННЫХ ДАННЫХ О НАЧАЛЬНЫХ И КОНЕЧНЫХ ПУНКТАХ

4.1 В настоящее время истинные данные о начальных и конечных пунктах можно приобрести из ряда источников, таких как Market Information Data Tapes (MIDT), доступ к которым обеспечивается через глобальную систему рассылки (GDS), и в рамках информации о пассажирских перевозках RaхIS, которая выпускается ИАТА на основе данных бухгалтерского учета, получаемых в рамках плана банковских расчетов (BSP), хотя по относительно более высокой цене. В этой связи по коммерческим соображениям необходимость ограничения публикаций теми парами городов, в отношении которых отчетность получена по крайней мере от двух государств, в определенной степени не обоснована, поскольку истинные данные о начальных и конечных пунктах имеются повсюду.

4.2 В статистических формах отчетности о деятельности авиаперевозчиков ИКАО все данные соответствуют данным эксплуатанта, фактически выполняющего рейсы. Это означает, что в связи с широким применением совместного использования кодов предоставляемые статистические данные о количестве пар городов уже частично или полностью содержат данные в отношении двух перевозчиков (эксплуатант плюс рыночный перевозчик) из двух различных государств.

4.3 *Рекомендация 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14-1).* Группа экспертов согласилась с предложениями, изложенными выше, и, в частности, отметила,

что в отношении данных, которые можно получать на коммерческой основе, отсутствуют какие-либо ограничения. Соответственно, Группа экспертов рекомендовала: i) исключить любые ограничения на публикацию данных по парам городов (п. 3.1 a) выше) и ii) сократить срок ограничения на публикацию с 12 до 6 мес (п. 3.1 b) выше).

## 5. ВКЛЮЧЕНИЕ ДАННЫХ О НЕРЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

5.1 В связи с вступлением в силу с 1 января 1993 года "третьего пакета" мер по либерализации Европейского союза (ЕС) фактически были устранены различия между регулярными и нерегулярными перевозками в том, что касается действий полномочного эксплуатационного органа, и таким образом, с точки зрения регулирования огромная часть выполняемых в мире нерегулярных перевозок уже больше отдельно не выделяется из регулярных перевозок. В ходе совещания STA/9 ряд государств – членов ЕС предложили исключить из форм отчетности такой вид разграничений, поскольку в этих государствах порядок представления данных определяется эксплуатантом. Однако государства, которые с точки зрения регулирования по-прежнему проводят такое разграничение, настаивают на его сохранении.

5.2 Проблема, обусловленная стиранием различий для авиаперевозчиков в регионе с традиционной самой большой долей нерегулярных перевозок, заключается в том, что в ряде случаев в течение последних десяти лет произошел существенный сдвиг в представлении данных о нерегулярных перевозках, поскольку ряд крупных эксплуатантов, традиционно выполняющих нерегулярные перевозки в ЕС, решили представлять данные о них в качестве данных о регулярных перевозках, что привело к явному увеличению объема таких перевозок в Европейском регионе.

5.3 Данные, представляемые по форме В, используются ИКАО для составления мировых прогнозов перевозок по регионам и рынкам. Потенциальное сохранение нестабильности показателей перевозок в Европе, обусловленное неспособностью четко разграничить для статистических целей регулярные и нерегулярные перевозки, может оказать влияние на итоговый прогноз.

5.4 Одной из возможностей устранения этой потенциальной необъективности, которая может оказать негативное влияние на прогнозы, является сбор данных о нерегулярных перевозках посредством представления формы В OFOD. В прошлом сбор этих данных по Европейскому региону осуществлялся ЕКГА. Теперь эта практика не используется (см. п. 1.4 выше). Тем не менее большинство государств – членов ЕС располагают этими данными, поскольку они должны представлять их в ЕС, но не обязательно в формате, предусмотренном ИКАО. Возможно, не все другие Договаривающиеся государства собирают данные о нерегулярных перевозках, однако значительное количество их будет делать это, поэтому совместно с данными ЕС большая часть нерегулярных перевозок будет охватываться.

5.5 На сегодняшний день ИКАО составляет прогнозы лишь в отношении регулярных перевозок. С начала 2009 года Организация приступила к реструктуризации своей деятельности в области прогнозирования, результатом которой станет подготовка прогноза, охватывающего все перевозки (регулярные и нерегулярные) по группам маршрутов.

5.6 *Рекомендация 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14-1).* Группа экспертов признала, что включение нерегулярных перевозок станет ценным подспорьем для получения глобальной картины перевозок. Группа экспертов также согласилась с тем, что расширение охвата собираемых данных за счет включения нерегулярных перевозок не будет

связано с каким-либо дополнительным временем для государств. Пересмотренная форма В приводится в добавлении.

## 6. ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ

6.1 В отношении сбора данных о начальных и конечных пунктах полета (OFOD) по форме В отчетности по воздушному транспорту совещанию предлагается:

- a) исключить все ограничения на публикацию собранных данных о парах городов для такого сбора данных (п. 4.3 i));
- b) публиковать все данные, представленные через 6 мес после окончания соответствующего квартального периода представления отчетности (п. 4.3 ii));
- c) расширить охват собираемых данных за счет включения в них данных о международных регулярных и нерегулярных коммерческих воздушных перевозках (п. 5.6).

-----

