



## الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات

مونتريال، من ٢٣ إلى ٢٧/١١/٢٠٠٩

البند ١٢ من جدول الأعمال: الجمع والتحليل والنشر

### استعراض حالة الإبلاغ الراهنة: الناقلون الجويون التجاريون

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

#### الموجز

تغطي ورقة العمل هذه الإحصاءات التي جمعتها الايكاو من خلال نماذج الإبلاغ في مجال النقل الجوي الخاصة بها والموجهة للناقلين الجويين التجاريين. بالإضافة إلى وصف للبرنامج الفردي، واستخداماته الرئيسية وتغطية الإبلاغ الخاصة به، تنظر الورقة أيضا في الفوائد المحتمل جنيها من تنفيذ عمليات الإبلاغ الجديدة بهدف تحقيق مزيد من التحسين لتغطية هذه البيانات وجدواها. يرد الإجراء المعروض على الشعبة في الفقرة ٧.

#### ١- المقدمة

١-١ تم إبراز وصف مفصل في هذه الورقة لكل نموذج من نماذج الإبلاغ الخاصة بالناقل الجوي، واستخداماته الرئيسية وتغطيته للإبلاغ.

#### ٢- النموذج A - الحركة الجوية المنتظمة لشركات الطيران

١-٢ وصف جمع البيانات: يتم جمع الإحصاءات (للحركة الجوية المنتظمة) لشركات الطيران على النموذج A الذي يرتب في ملفات شهريا. وخلال السنوات الثلاث الماضية التي انتهت عام ٢٠٠٧، مثلت البيانات التي وردت في هذا النموذج في المتوسط، ما يقدر بحوالي ٩٦ في المائة من مجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة عبر العالم. وكان ما يقرب من ٢١ في المائة من مجموع الحركة الجوية المبلغ عنه للناقلين الجويين الذين ليسوا أعضاء في الأيانات.

٢-٢ استخدامات الجمع المعروفة: تعتبر هذه البيانات من بين بعض البيانات الأكثر استخداما في الايكاو ومن قبل مجتمع الطيران بصفة عامة. وتم تلقي طلبات بشأن هذه البيانات بصفة منتظمة من الدول المتعاقدة، والوكالات الحكومية، واتحادات الناقلين الجويين الإقليمية والدولية، ومعاهد التدريب، والباحثين/الاستشاريين، وصانعي الطائرات وصانعي محركات الطائرات ووسائل الإعلام. وتعتبر هذه البيانات أيضا إحدى مجموعات البيانات الأكثر شعبية في ICAOdata.com وهو موقع الايكاو التجاري على شبكة الانترنت. إلا أنه من الأهم أكثر أن هذه البيانات تستخدم بطريقة مكثفة داخل الايكاو أساسا للقيام بما يلي: الحركة الجوية للصناعة، وتحليلات السعة، والتوقعات والتخطيط، وحساب

مساهمات الدول المتعاقدة في ميزانية الايكاو، وتحليل الاتجاهات لمعدلات حوادث الطائرات المميتة، والعلاقة بين نتائج تدقيق مراقبة السلامة ومعدلات حوادث الطائرات، ومؤشرات البيئة، ومؤشرات الكفاءة، والإحاطات للرئيس والأمين العام، والنشرات الصحفية الرئيسية التي تصدرها الايكاو بشأن حالة صناعة الطيران.

### ٣- إحصاءات تدفق الحركة الجوية

#### ١-٣ النموذج B - الحركة الجوية من بداية الرحلة إلى مقصدها

٣-١-١ وصف جمع البيانات: يتم جمع إحصاءات بداية الرحلة إلى مقصدها كل ثلاثة أشهر على النموذج B لكل شركة طيران تقدم خدمات جوية دولية منتظمة. وعلى مدى السنوات الثلاث الأخيرة التي انتهت عام ٢٠٠٧، مثّلت البيانات الواردة في هذا النموذج، في المتوسط، حوالي ٨٩ في المائة من مجموع الركاب الكيلومترين الدوليين المنقولين عبر العالم.

#### ٣-٢ النموذج C - الحركة الجوية حسب مرحلة الطيران

٣-٢-١ وصف جمع البيانات: يتم جمع إحصاءات الحركة الجوية حسب مرحلة الطيران (الدولية المنتظمة) لكل شركة طيران تقدم خدمات جوية دولية منتظمة سنويا على النموذج C. وعلى مدى السنوات الثلاث الأخيرة التي انتهت عام ٢٠٠٧، مثّلت البيانات المقدمة على هذا النموذج، في المتوسط، حوالي ٨٦ في المائة من الركاب الكيلومترين الدوليين المنقولين عبر العالم.

٣-٢-٢ الاستخدامات المعروفة لجمع البيانات: مجتمع الطيران بصفة عامة، والدول المتعاقدة، وللقيام بتحليلات اقتصادية، وبوجه خاص فيما يتعلق بالمفاوضات في شأن الاتفاقات الثنائية، ومصنعي هياكل الطائرات والمحركات لإجراء تحليلات السوق.

٣-٢-٣ تحليلات الايكاو: تستخدم بيانات الحركة الجوية حسب مرحلة الطيران بصفة مكثفة لتحليل عمليات الناقلين الجويين المرتبطة باليرادات والتكاليف حسب الطريق. كذلك ستكون بيانات تدفق الحركة الجوية الواردة في النموذجين B و C بمثابة حجر الزاوية بالنسبة للمنهجية الجديدة للتوقعات التي اعتمدها الايكاو اعتبارا من عام ٢٠١٠. وعلاوة على ذلك، تعتبر هذه البيانات أساسية للحصول على العلاقة الموجودة فيما بين الركاب وحمولات البضائع حسب طراز الطائرة لكل مجموعة من الطرق وإنتاج عوامل الحمولة لكل مجموعة من الطرق المستخدمة في أداة الايكاو لحساب الكربون لتحديد انبعاثات الكربون الصادرة عن الطائرات التي يمكن أن تعزى إلى الركاب والبضائع على فرادى الرحلات الجوية.

### ٤- أسطول الناقل الجوي والعاملين - النموذج D

٤-١ وصف جمع البيانات: يتم جمع المعلومات بشأن الأساطيل والعاملين لشركات الطيران المنتظمة والمشغلين غير المنتظمين سنويا على النموذج D. ويغطي الجزء الأول من هذه النماذج بنود بيانات تتعلق بأسطول شركة الطيران/ المشغل الجوي حسب طراز الطائرة مع إبراز نوع الطائرة ونموذجها وصانعها، والتغييرات المحدثة في أرقام الطائرة خلال السنة، وحجم الطائرة من حيث سعة أماكن الجلوس والكتلة القصوى عند الإقلاع (بالأطنان)، واستخدام البيانات لكل طراز الطائرة من حيث عمليات المغادرة، والساعات، والكيلومترات التي تم قطعها خلال الرحلات والأيام المتاحة. ويتضمن الجزء الثاني من النماذج بنود البيانات الخاصة بالعاملين لدى الناقلين الجويين حسب فئة الموظفين ونفقاتهم السنوية بالنسبة لشركات الطيران المنتظمة. وعلى مدى السنوات الثلاث الأخيرة التي انتهت في عام ٢٠٠٧، مثّلت البيانات التي قدمت في هذا النموذج، في المتوسط، ما يقرب من ٨٣ في المائة من الركاب الكيلومترين المنتظمين المنقولين عبر العالم.

٢-٤ الاستخدامات المعروفة لجمع البيانات: استخدام هام لهذه المجموعة من البيانات لأغراض تحليلية. وهذا هو جمع البيانات المعروف الوحيد الذي يشمل استخدام الطائرات والموظفين على المستوى العالمي. ومن ثمة، تكون هذه البيانات مثالية لتحديد المعيار النموذجي وتحليل الإنتاجية. وعلاوة على ذلك، سيسهل استخدام البيانات المستخلصة من هذه البيانات توقعات الايكاو المخططة بشأن أساطيل الطائرات. كما تم استخدام مجموعات البيانات هذه من قبل الايكاو للوصول إلى تقديرات الاحتياجات من الموظفين المؤهلين أي الطيارين والعاملين في مجال الصيانة بالنسبة لنمو الحركة الجوية المرتقب وعمليات شراء الطائرات المخطط لها. ويمكن استخدام البيانات المستخلصة من هذا النموذج أيضا للتحقق من البيانات التي تم جمعها لأغراض أخرى، مثل قاعدة البيانات الجديدة الخاصة بالطائرات المدنية الموجودة على السجل (انظر STA/10-WP/18)، واستبيان تدقيق أنشطة السلامة والجمع المعترف القيام به لبيانات الموظفين المرخصين المدنيين (انظر STA/10-WP/20). وبالإشتراك مع العنصر الأخير، سوف تساعد البيانات المستخلصة من النموذج D أيضا الايكاو على تحديد القيود التي تعوق النمو المحتمل للحركة الجوية بسبب النقص في العاملين المرخصين المؤهلين. وأخيرا ستكون البيانات التي تم جمعها من خلال النموذج D ذات قيمة كبيرة للقيام بعمل النمذجة في مجال حماية البيئة عندما تستخدم مع المعلومات التي سيتوجب جمعها بشأن استهلاك وقود الطائرات (انظر STA/10-WP/21).

#### ٥- البيانات المالية الخاصة بالناقلين الجويين - النموذج EF

١-٥ وصف جمع البيانات: يتم جمع الإحصاءات المالية (عائدات الناقلين الجويين ونفقاتهم والأصول والخصوم الخاصة بهم) سنويا للناقلين الجويين على النموذج EF. وعلى مدى السنوات الثلاث الأخيرة التي انتهت في عام ٢٠٠٧، مثلت البيانات المقدمة في هذا النموذج في المتوسط، حوالي ٨٧ في المائة من الأطنان الكيلومترية المنقولة على المستوى العالمي.

٢-٥ الاستخدامات المحتملة والمعروفة لجمع البيانات: هذا النموذج مفصل على نحو جيد ويشمل معلومات بشأن العائدات الفردية وبنود التكاليف التي لا تغطي عموما إلا بشكل إجمالي جدا في التقارير السنوية للناقلين الجويين أو مصادر أخرى. وهذا يجعل البيانات التي يتم جمعها من خلال هذا النموذج بالغة الأهمية لإجراء التحليلات المالية وتبين اتجاهات الناقلين الجويين لتحقيق الكفاءة.

٣-٥ مجتمع الطيران بصفة عامة: يتكون من الدول المتعاقدة، والوكالات الحكومية، والاتحادات الإقليمية والدولية للناقلين الجويين، ومعاهد التدريب، والباحثين/الاستشاريين، وصانعي الطائرات وصانعي محركات الطائرات لوضع النقاط المرجعية وللقيام بالتحليلات الاقتصادية والمالية. ولإجراء تحليلات الايكاو: تحليل الوضع المالي لشركات الطيران، والتقديرات المالية والتوقعات والتخطيط. وتستخدم هذه البيانات أيضا بصورة مكثفة لتقديم مؤشرات الكفاءة الرفيعة المستوى، والتقارير السنوي لمجلس الايكاو، والنشرات الصحفية الرئيسية ولتقديم تقارير الإحاطات للرئيس والأمين العام. وتستخدم البيانات المستخلصة من النموذجين A و EF أيضا لحساب الحد الأدنى السنوي من معدل التمليك للاتحاد البريدي العالمي.

#### ٦- عملية التغطية والإبلاغ

١-٦ ترتبط تغطية نماذج الإبلاغ التي يستخدمها الناقلون الجويون واستخداماتها إلى حد ما بالطابع المعقد لكل نموذج، ومبلغ البيانات الواجب إبلاغه ووتيرة الإبلاغ. وفي آخر اجتماع للشعبة، تم اتخاذ عدة خطوات لتخفيف عدد النماذج من خلال عمليات الدمج مثلما هو الشأن في حالة النماذج A و D و EF، للحد من عبء عمل الهيئات المكلفة بالإبلاغ. وبالإضافة إلى ذلك، كانت الأمانة العامة استباقية للغاية بمحاولتها الحصول على البيانات بالصيغة الالكترونية من الهيئات المكلفة بالإبلاغ وتحميلها في قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة بواسطة جهد بدوي بسيط أو حد أدنى من الجهد. وتشير تحليلات البيانات التي تم تسلمها بأنه منذ انعقاد الاجتماع الأخير للشعبة عام ١٩٩٧، يعالج الموظفون في الأمانة العامة الآن ٣٢ في المائة أكثر من نماذج الإبلاغ التي يستخدمها الناقلون الجويون مقارنة مع ما كان عليه الأمر منذ عشر

سنوات. ويمكن أن يعزى هذا جزئياً إلى ارتفاع عدد الناقلين الجويين، وجزئياً إلى النهج الاستباقي الذي اعتمده الايكاو لتقصي النماذج التي لم تقدم في التاريخ المحدد وإرسال رسائل تذكير لادخال هذه النماذج في قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة. وتشير الزيادة الكبيرة في عدد النماذج المعالجة والعدد المنخفض من الموظفين إلى الإنتاجية العالية التي حققها الموظفون والتي تعود إلى أدوات البرمجيات الأمثل التي وضعت في تصرفهم.

#### ٦-٢ نماذج تواتر الإبلاغ للناقلين الجويين

٦-٢-١ نظراً لتواتر الإبلاغ وتغطية نماذج الناقلين الجويين، هناك شعور عام بأنه لا توجد حاجة إلى إحداث أي تغييرات في هذا الشأن. ويتمثل الاستثناء لهذا الأمر في النموذجين A و EF. وبصفة عامة، تتم مواعمة بيانات الإيرادات والتكاليف الواردة من النموذج EF مع بيانات الحركة الجوية المبلغ عنها بشأن نفس النموذج للحصول على نواتج أكثر دقة وأرقام تكاليف الوحدة. إلا أن الاختلافات القائمة بين السنة المالية والسنة التقويمية تمثل التعقيد الكامن الذي ينبغي أن يضعه قارئو البيانات والمحللون في اعتبارهم. إن محاولة تحويل البيانات المالية من سنوات مالية إلى سنوات تقويمية قد تضيف تكاليف إدارية على الناقلين الجويين.

٦-٢-٢ يرد بشكل مفصل في الوثيقتين WP/10 و WP/11 المقدمتين إلى الشعبة اقتراح بتعديل تواتر إبلاغ منتظم للدول المتعاقدة بالنسبة للنموذجين A و EF للإسراع بعملية الإبلاغ.

#### ٦-٣ تحديث عملية التذكير

٦-٣-١ تتم عملية التذكير حالياً خارج نطاق قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة، وينبغي إرسال رسائل تذكير يدويا إلى الهيئات غير المكلفة بالإبلاغ مما يؤدي إلى عملية غير فعالة. وقد اتخذت خطوات لإدراج عملية التذكير بكاملها ضمن قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة. ومن شأن هذا أن يمكن قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة من إرسال رسائل تذكير تلقائية فوراً عندما يتم خرق المواعيد المقررة. وسيقوم النظام بإرسال رسالة الكترونية باللغة الرسمية المناسبة للايكاو. وبالتالي فإن تعيين نقطة اتصال في كل دولة متعاقدة مسؤولة عن تقديم جميع نماذج الإبلاغ الخاصة بالنقل الجوي المرتبطة بالناقلين الجويين التجاريين سيجعل عملية التذكير أكثر كفاءة وقد يزيد في تحسين تغطية البيانات المبلغ عنها. وعلاوة على ذلك، من خلال رسائل التذكير هذه، ستخضع الدول المتعاقدة لعملية تدقيق لنماذج عدم الإبلاغ التي ستزيد في مساءلتها.

٦-٤ توصيات الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الإحصاءات (STA/14-13). أيد فريق الخبراء إنشاء نقطة اتصال في هيئة الطيران المدني الوطنية لكل دولة متعاقدة فيما يتعلق بإحصاءات الناقلين الجويين. وستتوفر قائمة نقاط الاتصال عن طريق موقع الايكاو الآمن على شبكة الانترنت. وقد اتفق على أنه سيترك القرار للدول لتعيين نقطة اتصال لكل إحصاءات الطيران المدني أو، حسب الهيكل الإداري الخاص بها، للحصول على نقطة اتصال لإحصاءات الناقلين الجويين ونقطة اتصال أخرى لجميع إحصاءات الناقلين غير الجويين.

#### ٧-١ الإجراءات المعروض على الشعبة

٧-١ يرجى من الشعبة القيام بما يلي:

- (أ) استعراض برامج إحصاءات الناقلين الجويين وعرض الآراء بشأن الوسائل الممكنة لتحسين جودها.
- (ب) دعم إنشاء نقطة اتصال لإحصاءات الناقلين الجويين في هيئة الطيران المدني الوطني لكل دولة متعاقدة.
- (ج) الموافقة على إتاحة الوصول إلى قائمة نقاط الاتصال عن طريق موقع الايكاو الآمن على شبكة الانترنت.