



STA/10-WP/35
24/11/09

ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 1 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Проект доклада по пункту 1 повестки дня утвержден пленарным заседанием 24 ноября 2009 года.

Пункт 1 повестки дня. Статистика гражданской авиации. Классификация и определения ИКАО

Сфера действия статистической программы ИКАО и связанная с ней деятельность (WP/3)

1.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

1.1.1 В документе WP/3 содержится описание статистической программы ИКАО в ее нынешнем виде и ее использования для обеспечения выполнения задач Организации в области прогнозирования и экономического анализа. В нем участникам напоминает о том, что государствам необходимо представлять статистические отчеты в соответствии со статьями 54 i), 55 c) и 67 Конвенции о международной гражданской авиации и добавлением В к резолюции А36-15 Ассамблеи. В резолюции А36-15 Совету предлагается, в частности, рассматривать на регулярной основе собираемые ИКАО статистические данные (именуемые "статистическими данными о деятельности авиакомпаний") в целях более эффективного удовлетворения потребностей Организации и ее Договаривающихся государств и введения необходимых показателей для оценки деятельности Организации по достижению ею своих стратегических целей. Наряду с изложением причин, по которым статистическая программа ИКАО служит необходимым средством для осуществления ею деятельности в сфере экономического анализа и прогнозирования, в указанном документе говорится также о помощи, которую ИКАО предоставляет Договаривающимся государствам в целях ознакомления персонала национальных администраций со статистическими методами и повышения качества представляемой информации.

1.2 ВЫВОД

1.2.1 Специализированное совещание приняло к сведению представленную в указанном документе информацию.

Развитие событий после 9-го Специализированного совещания по статистике (WP/4)

1.3 ДОКУМЕНТАЦИЯ

1.3.1 В документе WP/4 содержится информация об уровне выполнения рекомендаций, принятых на 9-м Специализированном совещании по статистике, а также о событиях в Организации и за ее пределами, которые явились основными факторами, определившими потребность в проведении данного Специализированного совещания по статистике для рассмотрения новых требований Организации к представлению данных при уделении особого внимания потребностям Организации, с тем чтобы она могла оценивать и контролировать свой прогресс в достижении стратегических целей.

1.4 ОБСУЖДЕНИЕ

1.4.1 Из ответа на вопрос одного из представителей государств Специализированное совещание приняло к сведению, что ИКАО подписала с организациями Air Transport Intelligence (ATI) и OAG Aviation соглашения о продаже статистических данных. Было также принято к сведению, что, за исключением ограничений на публикацию, существующих в отношении данных о начальном и конечном пунктах полета (OFOD), все другие статистические данные, собираемые в

рамках регулярной статистической программы, всегда были доступны для общего пользования и продавались третьим сторонам (например, ученым, авиакомпаниям и консультантам). Однако что касается данных, собираемых посредством рассылки письма государствам для проведения исследования о расходах и доходах международных авиаперевозчиков, то эти данные считаются в высшей степени конфиденциальными и публикуются только в агрегированном виде таким образом, чтобы из них нельзя было вычленить данные о конкретных авиаперевозчиках.

1.5 ВЫВОД

1.5.1 Специализированное совещание приняло к сведению информацию, содержащуюся в указанном документе.

Результаты обзора по статистической программе ИКАО (IP/2)

1.6 ДОКУМЕНТАЦИЯ

1.6.1 Цель документа IP/2 – представить результаты обзоров, проведенных в 2009 году среди внутренних и внешних пользователей статистической программы ИКАО с целью оценить ее актуальность и определить возможные направления ее улучшения в будущем. Было принято к сведению, что пользователи программы отмечают ее уникальность и надежность в качестве единого источника набора данных.

1.7 ОБСУЖДЕНИЕ

1.7.1 Из ответа на вопрос, заданный одним из участников совещания относительно изменения соотношения между ВВП и ростом объема перевозок, Специализированное совещание приняло к сведению, что деятельность ИКАО в области прогнозирования в настоящее время перестраивается с учетом необходимости выработки конкретных моделей, привязанных к каждому рынку воздушных перевозок. Может возникнуть необходимость в пересмотре используемых при моделировании перевозок традиционных принципов эластичности ВВП в свете возросшего влияния на развитие перевозок более низких тарифов, связанного с активным выходом на рынок низкобюджетных перевозчиков (LCC). Кроме того, было принято к сведению, что, как и в прошлом, в условиях кризиса и замедления экономической активности, как это было также в 1991, 2002–2003 гг. и в 2008 году, эластичность соотношения между ВВП и ростом перевозок изменяется, что приводит к сокращению объемов перевозок, несмотря на небольшой прирост ВВП.

1.7.2 Как и в некоторых замечаниях, полученных в ходе проведения обзоров, несколько государств отметили, что на веб-сайте ИКАО необходимо размещать агрегированные статистические данные в разбивке по национальному, региональному и глобальному уровням в том виде, как они публикуются в издании "Статистика гражданской авиации мира".

1.8 ВЫВОД

1.8.1 В связи с завершением дискуссии Специализированное совещание приняло содержание документа IP/2 к сведению.

Располагаемая коммерческая загрузка и средняя масса пассажира (WP/5)**1.9 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

1.9.1 Документ WP/5 посвящен важности наличия у авиаэксплуатантов возможности рассчитывать объем своей производственной деятельности в располагаемых тонно-километрах. Это не только важно для руководства авиаперевозчиков, но и полезно для всех других заинтересованных сторон, которые могут пожелать провести сравнительный анализ деятельности различных авиаперевозчиков. Одним из используемых при таком расчете элементов является средняя масса пассажира (включая багаж). Несмотря на то, что авиаперевозчикам рекомендуется использовать свои собственные показатели, в указанном документе отмечается, что на протяжении уже более 70 лет применяется согласованная на международном уровне средняя масса пассажира, составляющая 90 кг. На 14-м совещании Группы экспертов по статистике (STAP/14) предлагалось, чтобы ИАТА провела среди своих членов обзор с целью проверить, является ли существующее рекомендуемое значение по-прежнему актуальным в сегодняшних условиях. Результаты такого обзора, который также касался средней плотности груза, используемой при расчете располагаемой емкости (выражается в тонно-километрах), приводятся в указанном документе.

1.10 ОБСУЖДЕНИЕ

1.10.1 Специализированное совещание приняло к сведению, что значения, предлагаемые для массы пассажира (включая нормативный и сверхнормативный багаж) и для плотности авиагруза, применимы только в том случае, если у авиаперевозчика нет своих собственных значений. В связи с этим рекомендуемые значения не затрагивают тех авиаперевозчиков, которые применяют значения, используемые в их собственной эксплуатационной деятельности. Учитывая это, изменение рекомендуемых значений вряд ли существенно скажется в долгосрочном плане на тенденциях в сфере перевозок на глобальном уровне. Следовательно, необходимость в их пересмотре отсутствует.

1.10.2 В отсутствие каких-либо поднятых вопросов Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию.

Рекомендация 1/1**Для целей статистики:**

- a) в случае отсутствия у авиаперевозчика необходимого для расчета массы показателя, соответствующего средней массе пассажира, включая нормативный и сверхнормативный багаж, рекомендуется использовать значение 100 кг;
- b) в случае отсутствия у авиаперевозчика значения плотности груза для пересчета объема авиагруза или зарегистрированного багажа в массу, следует использовать значение плотности 161 кг/м^3 . Такая плотность может использоваться для чисто грузовых и смешанных перевозок.

Обзор определений внутренних и каботажных авиаперевозок (WP/6)**1.11 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

1.11.1 В документе WP/6 говорится о том, что в настоящее время ИКАО использует два разных определения для обозначения перевозок на внутренних участках международных полетов: одно из них, используемое в статистической программе, основано на характере этапа полета, а другое, которое используется для экономических исследований по воздушному транспорту, основывается на начальном и конечном пункте полета (при наличии одного или нескольких этапов полета). Было отмечено, что оба определения имеют свои недостатки, которые могут влиять на выпускаемые ИКАО прогнозы объемов перевозок для внутренних перевозок. Аналогичная ситуация возникает в связи с тем, что теперь каботажные рейсы включаются в международные перевозки. В документе отмечается, что после рассмотрения этих вопросов на совещании STAP/14 было решено рекомендовать не вносить никаких изменений в существующие определения и инструкции. Тем не менее представитель Секретариата отметил, что, если не идентифицировать эти перевозки в их правильном контексте, прогнозы для Европы будут искажены, и высказал просьбу о том, чтобы в формах В (OFOD) и С (TFS) государства отражали данные обо всех международных полетах, *включая каботажные*.

1.12 ОБСУЖДЕНИЕ

1.12.1 Некоторые участники совещания предложили, чтобы данные о каботажных рейсах запрашивались специально и приводились отдельно от других данных. Однако просьба такого рода уже отклонялась в прошлом на совещаниях STAP/13, STA/9 и совсем недавно на совещании STAP/14. Специализированное совещание отметило, что в результате принятия этой рекомендации каботажные перевозки будут по-прежнему рассматриваться перевозчиком, представляющим данные, как международные. Это значит, что данные о любых каботажных перевозках нужно будет представлять по формам В (OFOD) и С (TFS), что позволит Секретариату и другим пользователям определять объемы соответствующих перевозок и вносить необходимые исправления в данные о внутренних и международных перевозках, используемые для целей прогнозирования.

1.12.2 С учетом этого положения Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию.

Рекомендация 1/2**Специализированное совещание рекомендует:**

Напомнить государствам о том, что согласно существующим определениям данные о международных перевозках включают данные о каботажных перевозках и что эти данные следует представлять во всех случаях, когда запрашиваются данные о международных перевозках, по соответствующим формам отчетности о воздушном транспорте, в особенности по формам А (Перевозки коммерческих авиаперевозчиков), В (OFOD) и С (TFS).

Обзор классификации деятельности гражданской авиации и используемых определений (WP/7)**1.13 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

1.13.1 Совещание было проинформировано о том, что с годами ИКАО разработала систему определений в поддержку процесса подготовки и обновления различных Приложений к Чикагской конвенции и смежных документов, таких как руководства и циркуляры. В рамках статистической программы ИКАО также представлены определения. Было также сообщено, что при проведении различных анализов с использованием классификации видов деятельности гражданской авиации (коммерческая, транспортная, общего назначения и т. д.) отмечалась необходимость пересмотра, обновления и пополнения существующей классификации и определений.

1.13.2 В документе WP/7 рассматриваются нынешние определения и неофициальная классификация и с учетом изменений, рекомендованных на совещании STAP/14, предлагается более полная классификация с соответствующими определениями.

1.14 ОБСУЖДЕНИЕ

1.14.1 Представитель ЕАБП отметил, что для целей анализа авиационных происшествий воздушные такси всегда рассматривались как часть авиации общего назначения. Если, как это предлагается в документе, который будет рассматриваться Специализированным совещанием позднее, ИКАО намерена унифицировать определения, используемые для статистических целей, с определениями, используемыми для анализа состояния безопасности полетов, это приведет к значительному искажению данных предыдущих анализов, в которых воздушные такси не включались в нерегулярные перевозки.

1.14.2 Несколько государств также отметили, что у них возникнут проблемы с принятием предлагаемой классификации, и в качестве одного из решений предложили разбить авиацию общего назначения на коммерческую и некоммерческую, и тогда воздушные такси и коммерческие бизнес-рейсы будут подпадать под первую категорию. Учитывая количество государств, поддержавших данное предложение, председатель решил создать специальную рабочую группу в составе представителей Бахрейна, Бразилии, Германии, Китая, Саудовской Аравии, Соединенных Штатов Америки, Франции и Швейцарии для рассмотрения данного вопроса и подготовки согласованного предложения для рассмотрения Специализированным совещанием.