



STA/10-WP/38
24/11/09

ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ (STA/10)

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 4 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Проект доклада по пункту 4 повестки дня утвержден пленарным заседанием 25 ноября 2009 года.

Пункт 4 повестки дня. Данные об объемах перевозок через аэропорты**Рассмотрение данных об объемах перевозок через аэропорты (WP/13)****4.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ**

4.1.1 В документе WP/13 говорится о том, что ИКАО собирает данные об объемах перевозок через крупные международные аэропорты каждого Договаривающегося государства с 1960 года. Для того чтобы иметь возможность оценивать развитие авиатранспортной системы в целом, совещание STAP/14 рекомендовало дополнительные критерии отбора для распространения сбора таких данных на все аэропорты с крупным компонентом внутренних перевозок. Кроме того, ввиду расхождений с МСА относительно определения коммерческого воздушного транспорта в части, касающейся аэротакси, совещание STAP/14 рекомендовало рассмотреть вопрос об идентификации выполняемой ими работы (с указанием только количества операций воздушных судов), с тем чтобы ИКАО и ее государства-члены могли сравнивать данные о перевозках через отдельные аэропорты, сообщаемые обеими организациями. Наконец, в этом документе Специализированному совещанию предлагается рекомендовать осуществлять сбор данных об объемах перевозок через аэропорты по пунктам начала перевозки и назначения с охватом как регулярных, так и нерегулярных перевозок применительно к конкретному аэропорту.

4.2 ОБСУЖДЕНИЕ

4.2.1 Специализированное совещание приняло к сведению, что в том случае, если некоторые государства не могут представлять по некоторым своим внутренним аэропортам данные об объеме перевозок через отдельные аэропорты, они, тем не менее, могут представлять суммарные сводные данные об объеме перевозок через аэропорты по всем своим аэропортам, используя для этого форму отчетности I-S.

4.2.2 Специализированное совещание также приняло к сведению, что в отношении аэротакси и коммерческих бизнес-перевозок всегда старались ограничиваться только данными о количестве операций воздушных судов, поскольку большинство государств не отслеживают данные о количестве перевозимых такими рейсами пассажиров и грузов. Кроме того, количество производимых авиацией общего назначения и коммерческой бизнес-авиацией операций нужно будет конкретно указывать только в ежегодной форме отчетности I-S, с тем чтобы дополнительно не обременять государства.

4.2.3 По предложению одного из государств было заявлено, что разбивку внутренних рейсов на регулярные и нерегулярные могут делать только те, кто способен это сделать. Однако для целей форм I и I-S (Объем перевозок через аэропорт) данную статью следует сохранить в ее нынешней агрегированной форме.

4.2.4 Специализированное совещание приняло к сведению, что в случае принятия предложения о сборе данных о перевозках через аэропорты применительно к пунктам начала перевозки и назначения Секретариату нужно будет разработать новую форму отчетности по воздушному транспорту с соответствующей инструкцией по заполнению и определениями.

4.2.5 С учетом представленных разъяснений, указанных выше, Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

Рекомендация 4/1

Специализированное совещание рекомендует, чтобы:

Применительно к форме отчетности по воздушному транспорту I *"Объем перевозок через аэропорт"* ИКАО:

- a) распространила сбор данных по аэропортам на внутренние перевозки путем установления предельного порогового значения для перевозок на уровне 80 % от общего количества единиц коммерческих перевозок, как указано в добавлении А к настоящему докладу;
- b) изменила определение термина "нерегулярные полеты", прямо указав в нем аэротакси (и коммерческие полеты бизнес-авиации) и включила понятие прогулочных полетов в определение термина "прочие операции воздушных судов";
- c) рассмотрела вопрос об идентификации данных о полетах аэротакси (и коммерческих полетах бизнес-авиации), представляемых в рамках отчетности по нерегулярным полетам, как указано в добавлении В к настоящему докладу;
- d) собирала данные о регулярных и нерегулярных международных перевозках через аэропорты по пунктам начала перевозки и назначения (O-D). Однако в том случае, если такие данные широко не доступны, ИКАО следует рассмотреть вопрос о сборе данных о перевозках по всем беспосадочным этапам полета воздушных судов, прибывающих в аэропорт, по которому представляют данные, и вылетающих из него.

**Сбор и обобщение статистических данных по гражданской авиации:
индийский контекст (WP/33, представленный Индией)**

Требования в отношении предназначенных для прогнозирования данных (WP/14)

**Сбор данных о пропускной способности аэропортов и воздушного пространства,
инвестициях и финансировании (WP/15)**

4.3 ДОКУМЕНТАЦИЯ

4.3.1 В документе WP/33 Индия утверждает, что ИКАО предписывает различные формы для сбора данных, касающихся гражданской авиации. В этом документе содержится информация о сборе и использовании в Индии связанных с гражданской авиацией данных, их источниках и распространении, а также о том, что собранные таким образом данные используются министерством планирования и выработки политики. Эти данные используются также другими

соответствующими департаментами и исследователями. В документе также говорится о различных пробелах в собираемых данных. Некоторые из этих пробелов связаны с потребностями прочих секретариатов в министерствах и департаментах.

4.3.2 В документе WP/14 представлена информация о перестройке деятельности ИКАО в области прогнозирования, приводятся предъявляемые к сбору соответствующих данных требования и определяются их потенциальные источники. В этом документе также уделяется внимание потребностям в прогнозах, касающихся авиаперевозок и парка воздушных судов. Требованиям к прогнозированию в отношении сертифицированного персонала, пропускной способности аэропортов и воздушного пространства и финансирования посвящены другие представленные Специализированному совещанию рабочие документы.

4.3.3 В документе WP/15 утверждается, что постоянный рост объемов воздушного движения налагает ограничения на пропускную способность аэропортов и воздушного пространства в некоторых регионах мира. Такие ограничения могут носить физический, технический, эксплуатационный, финансовый, нормативный, политический и прочий характер. Своевременное выявление ограничений способствует эффективному и действенному планированию и может помочь в достижении целей в сфере безопасности полетов, эффективности и охраны окружающей среды. В некоторых случаях эти ограничения могут неизбежно привести к необходимости учитывать их в процессе прогнозирования и планирования. Сбор данных о планируемых аэропортами и поставщиками аэронавигационного обслуживания будущих инвестициях может дать определенное представление о внимании, уделяемом этим ограничениям. Цель этого документа заключается в рассмотрении различных возможных ограничений, препятствующих росту авиаперевозок, и предложении возможных способов сбора необходимой информации.

4.4 ОБСУЖДЕНИЕ

4.4.1 Специализированное совещание обсудило вышеуказанные рабочие документы одновременно.

4.4.2 Несколько участников совещания попросили дать разъяснения относительно критериев, которые будут использоваться при выборе аэропортов, к которым будут обращаться с просьбой представить данные о факторах, ограничивающих пропускную способность, и относительно того, будет ли при этом учитываться наличие неперегруженных аэропортов вблизи аэропортов, считающихся перегруженными. Было заявлено, что выбор критериев будет оставлен на усмотрение соответствующих государств и что вопрос перенаправления рейсов из перегруженных аэропортов в находящиеся поблизости с ними неперегруженные аэропорты не рассматривается в предлагаемом вопроснике, который посвящен только элементам предложения (пропускной способности) и не охватывает элементов спроса (перевозки). Специализированное совещание отметило, что вопрос перенаправления рейсов весьма уместен в контексте прогнозирования и что, хотя он в настоящее время и не учитывается в используемой ИКАО методологии прогнозирования, его можно было бы рассмотреть при планировании дальнейших улучшений. Специализированное совещание также отметило, что сбор таких данных обусловлен растущим спросом/потребностями в отношении учета в прогнозах данных об ограничениях.

4.4.3 Специализированное совещание обсудило также предложения, содержащиеся в документе WP/33, и, в частности, просьбу относительно классификации грузов по типу

перевозимых грузов. Был сделан вывод о том, что такая классификация невозможна, поскольку авиационные администрации не осуществляют сбор таких данных. Однако, при необходимости, данные такого рода можно получить из других национальных органов, таких как таможенная служба или коммерческие департаменты.

4.4.4 В отношении проекта вопросника, приведенного в добавлении С, Специализированное совещание приняло к сведению, что МСА не смог распространить его среди отобранных для этого своих членов в летние месяцы, поскольку это могло привести к накладке с другими обзорами, которые проводились в то же самое время. Тем не менее наблюдатель от МСА подтвердил готовность его ассоциации оказать ИКАО помощь в проведении такого обзора в будущем. Специализированное совещание также приняло к сведению, что такой вопросник будет рассылаться на специальной основе, поскольку данные такого рода не требуются на регулярной ежегодной основе.

4.5 **ВЫВОД**

4.5.1 Специализированное совещание в принципе согласилось с предлагаемым вопросником для аэропортов, отметив, что Секретариат может в сотрудничестве с МСА пересмотреть его и сделать его более гибким, с тем чтобы учесть также аспекты предложения.

ДОБАВЛЕНИЕ А

ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПЕРЕСМОТР ИНСТРУКЦИИ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ И ОПРЕДЕЛЕНИЙ ФОРМЫ I "ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТ"

Общие положения

Настоящая форма используется Договаривающимися государствами ИКАО для представления статистических данных об объеме перевозок, выполняемых в каждом их аэропорту, открытом для международных коммерческих перевозок. Отдельная форма I должна регулярно заполняться по:

- a) каждому из главных аэропортов государства, через которые в совокупности осуществляется по крайней мере 90 % от общего количества единиц международных коммерческих авиаперевозок (регулярных и нерегулярных), выполняемых через все аэропорты данного государства; или
- b) каждому из аэропортов государства, на которые приходится не менее 1000 единиц международных авиаперевозок в год, в зависимости от того, что носит менее ограничивающий характер.

Кроме того, следует также представлять отдельную форму I по каждому из главных аэропортов государств, через которые в совокупности осуществляется по крайней мере 80 % от общего количества единиц коммерческих авиаперевозок (регулярных и нерегулярных), выполняемых через все аэропорты данного государства, которые не были выбраны в соответствии с критериями для международных аэропортов, указанными выше.

Коммерческие авиаперевозки

Международные нерегулярные авиаперевозки (пункт 2). В этом пункте указывается количество операций воздушных судов (и загрузка) в ходе выполнения международных чартерных и специальных рейсов, кроме рейсов, данные о которых включаются в раздел с данными о регулярных полетах, выполняемых за вознаграждение нерегулярно, в том числе о связанных с ними порожних рейсах, операциях аэротакси (и коммерческих рейсах бизнес-авиации), а также о полетах, выполняемых в целях перевозки групп туристов, но за исключением тех полетов, данные о которых включаются в пункты, касающиеся регулярных перевозок и блок-чартерных перевозок.

Внутренние регулярные и нерегулярные авиаперевозки (пункт 4). В этот пункт включаются данные как о регулярных, так и нерегулярных перевозках, но только коммерческих воздушных эксплуатантов, включая данные об операциях аэротакси (и коммерческих рейсах бизнес-авиации).

Все прочие операции

В этом пункте указывается количество всех операций воздушных судов, за исключением тех, которые были совершены в ходе выполнения коммерческих авиаперевозок. Они связаны с такими видами коммерческой деятельности авиации, как сельскохозяйственное опыливание, аэрофотосъемка, обучение пилотов (в летных школах), некоммерческие деловые или административные полеты, прогулочные полеты, а также операции военных воздушных судов. Хотя этого и не требуется, государства могут представлять данные о количестве пассажиров, которые совершили посадку на воздушные суда или высадились с них в процессе "прочих операций".

ДОБАВЛЕНИЕ В

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ К ФОРМЕ I-S "ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТ"

ПРАВИЛА ЗАПОЛНЕНИЯ

А. Коммерческие авиаперевозки

1. Международные регулярные.
2. Международные нерегулярные.
3. Всего по международным (1+2).
4. Внутренние регулярные и нерегулярные.
5. Всего по коммерческим авиаперевозкам (1+2+4).
6. Только чистогрузовые/почтовые перевозки¹.
7. Операции аэротакси (и коммерческие полеты бизнес-авиации)².

В. Все прочие операции

1. Данные об этих перевозках следует включать также в строки 1–5 (см. инструкцию по заполнению).
2. Данные об этих перевозках следует включать также в строки 2–5 (см. инструкцию по заполнению).

ПРАВИЛА ЗАПОЛНЕНИЯ

Коммерческие авиаперевозки

Международные нерегулярные авиаперевозки (пункт 2). В этом пункте указывается количество операций воздушных судов (и загрузка) в ходе выполнения международных чартерных и специальных рейсов, кроме рейсов, данные о которых включаются в раздел с данными о регулярных полетах, выполняемых за вознаграждение нерегулярно, в том числе о связанных с ними порожних рейсах, операциях аэротакси (и коммерческих рейсах бизнес-авиации), а также о полетах, выполняемых в целях перевозки групп туристов, но за исключением тех полетов, данные о которых включаются в пункты, касающиеся регулярных перевозок и блок-чартерных перевозок.

Внутренние регулярные и нерегулярные авиаперевозки (пункт 4). В этот пункт включаются данные как о регулярных, так и нерегулярных перевозках, но только коммерческих воздушных эксплуатантов, включая данные об операциях аэротакси (и коммерческих рейсах бизнес-авиации).

Все прочие операции

В этом пункте указывается количество всех операций воздушных судов, за исключением тех, которые были совершены в ходе выполнения коммерческих авиаперевозок. Они связаны с такими видами коммерческой деятельности авиации, как сельскохозяйственное опыливание, аэрофотосъемка, обучение пилотов (в летных школах), некоммерческие деловые или административные полеты, прогулочные полеты, а также операции военных воздушных судов. Хотя этого и не требуется, государства могут представлять данные о количестве пассажиров, которые совершили посадку на воздушные суда или высадились с них в процессе "прочих операций".

APPENDIX C



QUESTIONNAIRE ON AIRPORT CAPACITY AND CONSTRAINTS

Date:

Airport Name:

ICAO four letter code:

Contact person:

Name:

Email address:

Phone Number:

Is Slot allocation applied (Y/N)?

Purpose of this questionnaire:

This questionnaire was designed and distributed in application of the recommendations of the meeting of the ICAO Statistics Division meeting held in Montreal from 23 to 27 November 2009 regarding the collection of data on airport and airspace capacity, investment and funding.

Important Note:

Information provided through this questionnaire will be used for forecasting purposes. It is considered strictly confidential by ICAO and will not be shared with any third party, except in aggregated (at the State, region or global levels) format.

I. Capacity

1.1. Airside

Year		2009	2015	2020	2025	2030
Runway Capacity						
Number of runways						
Declared / nominal capacity ¹	Arrival					
	Departure					
	Both					
Please provide a short description of the method used to estimate capacity						
Aircraft parking stands						
Number of parking stands						

1.2. Landside

Year		2009	2015	2020	2025	2030
Passenger Terminal Capacity						
Number of gates						
Number of passengers per year						
Cargo Terminal Capacity						
Tons of cargo per year						

¹ This capacity is usually expressed in terms of *Hourly airport capacity* which is defined as the maximum number of aircraft operations that can take place in an hour, which may include arrivals and departures, separately. In some cases a capacity Pareto chart is developed. If this is the case, please attach a copy to this questionnaire. In many cases, only an annual capacity can be provided, if this is the case, please specify.

II. Demand / Capacity relationship

Year	2009	2015	2020	2025	2030
Average delay per departure (minutes)					
Average delay per arrival (minutes)					
Per cent of time airport operating at or above declared capacity					

III. Constraints

Year	2009	2015	2020	2025	2030
Constraints on operations					
Number of runways	<input type="checkbox"/>				
Number of gates	<input type="checkbox"/>				
Number of parking stands	<input type="checkbox"/>				
Terminal	<input type="checkbox"/>				
Road access	<input type="checkbox"/>				
Noise restrictions	<input type="checkbox"/>				
Staffing	<input type="checkbox"/>				
Constraints on physical expansion					
Limited land due to geographical location	<input type="checkbox"/>				
Limited land due to housing encroachment	<input type="checkbox"/>				
Lack of funding	<input type="checkbox"/>				
Political opposition	<input type="checkbox"/>				
