



## الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات

مونتريال، من ٢٣ إلى ٢٧/١١/٢٠٠٩

البند ٢ من جدول الأعمال: بيانات الحركة الجوية للناقلين الجويين وإحصاءات تدفق الحركة الجوية

### استعراض نشر قواعد وبيانات منشأ ومقصد الرحلة الجوية

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

#### الموجز

تعد عملية جمع بيانات منشأ ومقصد الرحلة الجوية سلسلة الإحصاءات الوحيدة في الإيكاو المرهونة بالقيود المفروضة على النشر، من حيث المحتوى وموعد الإعلان عن البيانات على حد سواء. وتوفر القيود المفروضة على ماهية البيانات التي يمكن الإفصاح عنها تأثيراً سلبياً كبيراً على البيانات المتوفرة للدول المتعاقدة. وأشار الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الإحصاءات إلى أن المقصود من هذه القيود أن تكون ذات طبيعة مؤقتة. ولذلك فقد أوصى الاجتماع الرابع عشر بإلغاء قيود النشر المفروضة على اختيار أزواج المدن وتخفيض مهلة تأجيل النشر من سنة واحدة إلى ستة أشهر اعتباراً من نهاية فترة الإبلاغ المعنية.

وتوفر الإيكاو حالياً توقعات للحركة الجوية المنتظمة فقط. ومنذ أوائل عام ٢٠٠٩، بدأت المنظمة في إعادة هيكلة أنشطتها المتعلقة بالتوقعات مما أسفر عن توفيرها لتوقعات تغطي جميع أشكال الحركة الجوية (المنتظمة وغير المنتظمة) حسب مجموعة المسارات. وأوصى الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الإحصاءات أنه بغية القيام بذلك، يجب أن تشمل البيانات الحالية لمنشأ ومقصد الرحلة الجوية المجمع من خلال النموذج (باء)، الحركة الجوية الدولية غير المنتظمة أيضاً.

الإجراء: ويرد الإجراء المعروض على الشعبة في الفقرة ٦.

#### ١- المقدمة

١-١ أعمال جمع إحصاءات بشأن منشأ ومقصد الرحلة الجوية على أثر إقرار المجلس للتوصية ١٨ الصادرة عن الدورة السادسة لشعبة الإحصاءات في عام ١٩٧٥. ومنذ البداية، وضعت قيود على نشر البيانات المجمع على أساس أنه سيتم رفع هذه القيود في ضوء الخبرات المكتسبة من البرنامج.

٢-١ ورغم الإقرار المتواصل بشأن القيمة المتزايدة التي قد تترتب عن رفع القيود بالنسبة لفائدة البرنامج والمشاورات العديدة مع الدول فيما يتعلق بمجموعة من خيارات النشر الأقل تقييداً، لم تتمكن أفرقة الخبراء المتعاقبة واجتماعات الشُعب (وكان آخرها الاجتماع التاسع لشعبة الإحصاءات في عام ١٩٩٧)، من الموافقة على أي تغيير جوهري في القيود.

٣-١ وقد ترغب الشعبة في الإشارة إلى أن بيانات منشأ ومقصد الرحلة الجوية هي العملية الوحيدة لجمع البيانات التي يقوم بها برنامج الإحصاءات التابع للإيكاو ذات القيود المتعلقة بماهية البيانات الواجب نشرها وموعد النشر.

٤-١ وكذلك، فمنذ عام ١٩٧٠، تقوم اللجنة الأوروبية للطيران المدني بجمع بيانات منشأ ومقصد الرحلة بشأن الخدمات الدولية غير المنتظمة، إلى أوروبا ومنها وداخلها، ومن ثم فقد تم استكمال البيانات المتعلقة بالخدمات الدولية المنتظمة التي تجمعها الإيكاو من السوق الأوروبي. ومع ذلك ففي عام ١٩٩٧، قرر المدير العام للجنة الأوروبية للطيران المدني إلغاء برنامج الإحصاءات التابع للجنة الأوروبية للطيران المدني، ومن ثم فقد أسفر ذلك عن ترك الإيكاو بدون معلومات إضافية متصلة بسوق السفر الجوي في أوروبا. ومن المقرر أن الناقلين الجويين الذين توجد مقار أعمالهم الرئيسية في أوروبا لا يزالوا يمثلون ٨٣ في المائة تقريباً من مجموع الحركة الجوية الدولية غير المنتظمة.

## ٢- وصف بيانات منشأ ومقصد الرحلة الجوية وتغطيتها والاستخدامات المحتملة لهذه البيانات وحدودها

١-٢ تقدم حالياً حوالي ٨٦ دولة، مما يمثل حوالي ٨٦ في المائة من مجموع الحركة الجوية الدولية المنتظمة، بيانات عن الحركة الجوية في النموذج (باء). وتغطي أرقام الحركة الجوية المقدمة ١٩٠ ١٧ من فرادى أزواج المدن تقريباً. ومع ذلك، ونتيجة لإحدى قواعد القيود (انظر ٣-١ أ)، لا يمكن نشر الإحالات في ٣٦ في المائة من أزواج المدن هذه كي تستخدمها الدول المتعاقدة وأطراف ثالثة.

٢-٢ ومن الجدير بالذكر أن بيانات منشأ ومقصد الرحلة الجوية لا تمثل البيانات الصحيحة للمنشأ والمقصد. فهي لا تحدد إلا منشأ ومقصد الراكب أو الشحنة (البضائع أو البريد) حسب عرضها في كل جزء من وثيقة السفر. وهي تمثل في حالة الراكب، المنشأ والمقصد فيما يتعلق بكل قسيمة رحلة جوية واردة في تذكرة الرحلة. ومع ذلك، فلا يمكن ربط هذه القوائم معاً للتوصل إلى مسار الرحلة، وبالتالي، فبيانات منشأ ومقصد الرحلة، تمثل كل قسيمة راكبا جديداً ولا تجري معرفة مقصد منشأ الرحلة الصحيحين. ومن ثم، تمثل بيانات منشأ ومقصد الرحلة الجوية مجرد منشأ ومقصد الراكب على الرحلات الجوية مباشرة. وتعتبر هذه البيانات بيانات مفيدة بالمقارنة مع حصص وعمليات الأسواق الراهنة، غير أنها لا تفيد في تحديد الأسواق المحتملة التي لا يمكن دخولها حالياً إلا من خلال رحلات التحويل.

٣-٢ ومنذ بداية العمل بجمع بيانات منشأ ومقصد الرحلة الجوية، فقد أصبح من السهل تحليل المعلومات المتعلقة بعمليات الناقلين الجويين المنتظمة، مثل تلك التي تعرضها حلول وابتكارات الطيران التابعة لدليل الخطوط الجوية الرسمي على قرص مدمج للحاسوب، وذلك بواسطة حاسوب شخصي. ورغم أن هذه المعلومات لا تغطي إلا البارامترات التشغيلية، يمكن استخدامها بالفعل لاحتساب حصص الأسواق على أساس عدد المقاعد المتوفرة. وكذلك، فحيث أن قواعد البيانات هذه تتضمن معلومات بشأن حقوق الحركة الجوية، يمكن وضع تقديرات للسعة المعروضة في قطاعات الحرية الخامسة للرحلات الجوية.

### ٣- قواعد النشر

- ١-٣ تتص قواعد النشر الحالية على ما يلي:
- (أ) لا يجوز نشر أي إحصاءات بشأن إحدى أزواج المدن ما لم تصل تقارير عن شركتي طيران على الأقل من دولتين مختلفتين عن زوج المدن.
- (ب) لا يجوز نشر أي بيانات ما لم يتحقق أي من هذين الأمرين:
- (١) أن تغطي البيانات المبلغ عنها ٨٤ في المائة من الحركة الجوية الدولية المنتظمة في العالم عن فترة الإبلاغ المعنية.
- (٢) أو بعد مرور سنة واحدة على نهاية فترة الإبلاغ الفصلية المعنية، أيهما حدث أولاً.
- ٢-٣ ونزوعاً إلى البساطة وبغية تمكين المستخدمين من الحصول على جدول زمني محدد للمنشورات، فقد حُدد موعد النشر الحالي بسنة واحدة بعد انتهاء فترة الإبلاغ المعنية (ب) (٢).

### ٤- توفر بيانات صحيحة عن المنشأ والمقصد

- ١-٤ يمكن الآن شراء بيانات صحيحة عن المنشأ والمقصد من مصادر قليلة مثل شرائط بيانات معلومات الأسواق المتوفرة من نظم التوزيع العالمية ومعلومات حركة الركاب لنظام المعلومات المتعلقة بالركاب والتي يحصل عليها اتحاد النقل الجوي الدولي من بيانات المحاسبة المجمعة من خلال خطة التسوية المصرفية، رغم أن تكلفة ذلك مرتفعة نسبياً. وبالتالي فإن الحاجة إلى حصر النشر في أزواج المدن تلك التي أبلغت عنها دولتان على الأقل بسبب الشواغل التجارية أمر لا يحظى بالأهمية إلى حد ما حيث أن البيانات الفعلية المتعلقة بالمنشأ والمقصد متوفرة لدى جهات أخرى.
- ٢-٤ وفي نماذج الإبلاغ لإحصاءات الناقلين الجويين التابعة للايكافو، تتعلق جميع البيانات بتلك الخاصة بالناقل الجوي العامل. ويعني ذلك أنه نظراً للاستخدام المكثف لتبادل الرموز، فإن الإحصاءات المبلغ عنها بشأن عدد من أزواج المدن تتضمن بالفعل بيانات جزئية أو كاملة لناقلين جويين اثنين (المشغل + الناقل الجوي المعني بالتسويق) من دولتين مختلفتين.
- ٣-٤ توصية الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الإحصاءات. اتفق فريق الخبراء مع الاقتراحات المقدمة أعلاه، وأشار، على وجه الخصوص، إلى عدم وجود قيود فيما يتعلق بالبيانات المتوفرة تجارياً. ومن ثم، فقد أوصى فريق الخبراء بما يلي: (١) رفع أي قيود مفروضة على اختيار أزواج المدن الواجب نشرها (الفقرة ٣-١ أ) أعلاه) و(٢) تقليص الفترة الزمنية الفاصلة المتعلقة بالنشر من ١٢ شهراً إلى ٦ أشهر (الفقرة ٣-١ ب) أعلاه).

### ٥- إدراج الحركة الجوية غير المنتظمة

- ١-٥ عندما بدأ تنفيذ " المجموعة الثالثة" من تحرير الحركة الجوية في الاتحاد الأوروبي في ١/١/١٩٩٣، فقد أنهى ذلك بالفعل التمييز بين الخدمات المنتظمة وغير المنتظمة بقدر ما يتعلق بسلطة التشغيل، وبالتالي لم يعد في الإمكان التمييز على نحو منفصل بين الحجم الهائل للعمليات غير المنتظمة في العالم عن العمليات المنتظمة، وذلك لأغراض تنظيمية. وأثناء الاجتماع التاسع لفريق خبراء الإحصاءات، طلب عدد قليل من دول الاتحاد الأوروبي إزالة هذا النوع من التمييز من نماذج الإبلاغ حيث أن كيفية الإبلاغ عن البيانات بشأن تلك الدول هو أمر متروك للمشغل الجوي. ومع ذلك، فإن الدول التي لا تزال تحتفظ بهذا التمييز من المنظور التنظيمي، تصر على وجوب الإبقاء عليه.

٢-٥ وتتمثل المشكلة الناجمة عن غموض التعاريف المتعلقة بالناقلين الجويين بمنطقة تضمنت تقليدياً أكبر حصة من الحركة الجوية غير المنتظمة في حدوث تحول كبير، بمناسبة قليلة أثناء السنوات العشر الماضية، في البيانات من العمليات غير المنتظمة إلى الخدمات المنتظمة عندما قرر بعض المشغلين غير المنتظمين والكبار تقليدياً في الاتحاد الأوروبي الإبلاغ عن جميع عملياتهم بوصفها خدمات منتظمة، مما أسفر عن زيادة واضحة في الحركة الجوية لهذه الخدمات من المنطقة الأوروبية.

٣-٥ وتستخدم الايكاو البيانات المبلغة من النموذج (باء) لتوفير توقعات الحركة الجوية للعالم، حسب المنطقة والأسواق. وقد يؤدي استمرار عدم الاستقرار في أرقام الحركة الجوية بالنسبة لأوروبا الناجم عن عدم القدرة على تمييز الحركة الجوية المنتظمة، لأغراض الإحصاء، تمييزاً واضحاً عن الحركة الجوية غير المنتظمة، إلى النيل من التوقعات الناجمة عن ذلك.

٤-٥ وتتمثل إحدى السبل في إزالة هذا التحيز المحتمل الذي قد يؤثر على التوقعات في جمع البيانات عن طريق الشكل (باء) للحركة الجوية لبيانات منشأ ومقصد الرحلة الجوية للعمليات غير المنتظمة. وفي الماضي، جمعت اللجنة الأوروبية للطيران المدني البيانات المتعلقة بالمنطقة الأوروبية. وهذا الأمر لم يعد قائماً (انظر الفقرة ١-٤ أعلاه). ومع ذلك فإن معظم دول الاتحاد الأوروبي لديها هذه البيانات حيث أنها ملزمة بإبلاغ الاتحاد الأوروبي عنها، ولكن ليس بالضرورة أن يتم ذلك في نفس الشكل الذي تطلبه الايكاو. وقد لا تقوم دول متعاقدة أخرى بتجميع كافة بيانات منشأ ومقصد الرحلة الجوية للعمليات غير المنتظمة، غير أنه سيتوفر عدد كافٍ يقوم بذلك، لكي يتسنى، إلى جانب المدخلات المقدمة من الاتحاد الأوروبي، تغطية معظم العمليات غير المنتظمة.

٥-٥ وحتى هذا اليوم، لا توفر الايكاو إلا توقعات للحركة الجوية المنتظمة. ومنذ أوائل عام ٢٠٠٩، بدأت المنظمة في إعادة هيكلة أنشطتها المتعلقة بتوقعات الحركة الجوية مما أدى إلى توفير توقعات تغطي جميع جوانب الحركة الجوية (المنتظمة وغير المنتظمة) حسب مجموعة المسارات الجوية.

٦-٥ توصية الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الإحصاءات. يُقر فريق الخبراء بأن إدراج الحركة الجوية غير المنتظمة سيوفر أداة قيّمة يمكن بواسطتها الحصول على فكرة شاملة عن الحركة الجوية. ووافق فريق الخبراء أيضاً على أن توسيع نطاق جمع البيانات هذا لتغطية الحركة الجوية غير المنتظمة لم يفرض أي أعباء إضافية على الدول. وترد في التذييل نسخة منقحة للشكل (باء).

## ٦- الإجراءات المطلوب من الشعبة

١-٦ فيما يتعلق بجمع بيانات منشأ ومقصد الرحلة الجوية، والشكل (باء) للإبلاغ عن النقل الجوي، يدعى الاجتماع إلى القيام بما يلي:

(أ) رفع جميع القيود المفروضة على النشر فيما يتعلق باختيار أزواج المدن لجمع البيانات هذا (الفقرة ٤-٣ ((١)).

(ب) نشر جميع البيانات المقدمة بعد مضي ستة أشهر على انتهاء فترة الإبلاغ الفصلية المعنية (الفقرة ٤-٣ ((٢)).

(ج) توسيع نطاق جمع البيانات هذا لكي يغطي إيرادات الحركة الجوية المنتظمة وغير المنتظمة الدولية على حد سواء (الفقرة ٥-٦)).

