



第十届统计专业会议

2009年11月23日至27日，蒙特利尔

议程项目 2：航空承运人业务量数据和业务流量统计

对航班始发地和目的地（OFOD）的公布规则和数据的审查

（由秘书处提交）

摘要

航班始发地和目的地（OFOD）的数据集，是在国际民航组织唯一受到公布限制的统计数列，不仅是内容而且何时可以公布均受限制。限制公布的内容对缔约国得到的数据有重大的负面影响。统计专家第十四次会议（STAP/14）注意到，原先设定这些限制是出于临时性的用意。因此，统计专家第十四次会议建议取消对选择始发地或目的地城市的公布限制，并把原定在有关报告日期之后一年的公布限制缩短为六个月。

目前国际民航组织仅编制定期业务量的预报。自2009年初，本组织已经开始调整其预报活动的结构，转向以航线组编制所有（定期和不定期的）业务量的预报。统计专家第十四次会议建议，为了能够做到这点，目前通过表B收集的航班始发地和目的地数据也应该包括不定期的国际业务量。

专业会议的行动在第6段。

1. 序言

1.1 收集航班始发地和目的地（OFOD）的数据，是在理事会批准了1975年第六届统计专业会议（STA/6）第18条建议之后开始进行的。虽然从一开始就对公布收集的数据有限制，不过大家明白这种限制会随着实行此计划的经验积累而解除。

1.2 尽管一直认识到解除限制对此计划的效用有日益重要的价值，并就减少公布限制的一系列选择方案与各国进行了协商，但是随后的专家会议和专业会议（最后一次是1997年召开的第九届统计专业会议）均未能就重大改变此等限制达成一致。

1.3 专业会议提请大家注意，航班始发地和目的地是国际民航组织统计计划中唯一对数据公布及何时公布有限制的数据集。

1.4 此外，自 1970 年起，欧洲民航会议（ECAC）已收集始发地或目的地在欧洲及在欧洲洲内飞行的不定期国际航班的航班始发地和目的地数据，补充了国际民航组织收集的欧洲市场定期国际航班数据。但是，欧洲民航会议的民航局局长们在 1997 年决定取消欧洲民航会议的统计计划项目，致使国际民航组织没有有关欧洲空中旅游市场的补充信息资料。据估计，主要营业地在欧洲的承运人仍占不定期国际业务总量的 83%。

2. 航班始发地和目的地说明、涵盖范围、潜在的用途和限制

2.1 目前有 86 个国家用表 B 提交业务量数据，约占定期国际业务总量的 86%。提交的业务量数据涵盖约 17 190 个始发地或目的地城市对。但是，由于其中的一条限制规定（参阅 3.1 段 a）分段），只有 36% 的这些城市对能够公布缔约国和第三方使用的这个信息。

2.2 须注意，航班始发地和目的地数据不代表真正的始发地和目的地数据。它们只表明旅客或货物（货物和邮件）在旅行文件中每一部分所写的始发地和目的地。如果是旅客，它就代表飞机票上每一乘机联的始发地和目的地。但是，不可能把所有这些票联连起来以获得乘客的整个行程信息，所以，就统计而言，每一乘机联代表一位新的乘客而且该行程的真正始发地和目的地信息已丢失。因此，航班始发地和目的地数据仅代表直达航班上旅客的始发地和目的地信息。这些数据有助于对照比较当前市场份额和运营情况，但对于了解那些目前只能通过衔接航班才可进入的潜在市场没有帮助。

2.3 自从开始收集航班始发地和目的地数据之后，定期航空承运人的运营情况，如正式的航空公司指南（OAG）Aviation Solutions 公司和 Innovata 公司在光盘上提供的资料，能在个人电脑简便地进行分析。尽管这些信息资料只包括运营参数，但只要根据可得到的座位数即可方便地计算出市场份额。另外，由于这些数据库包括航权信息，可通过第五种自由的航段估算出运力。

3. 公布规定

3.1 目前的公布规定：

- a) 除非收到两个不同国家的至少两家航空公司关于一个城市对的报告，否则不得公布该城市对的任何统计资料；和
- b) 只有满足下列一项条件时，方可公布数据：
 - i) 报告的数据在有关报告期内占世界 84% 的国际定期业务量；或者
 - ii) 在相关季度报告期结束的一年之后，以先者为准。

3.2 为使用户能得到具体的公布时间表，为简便起见，目前的公布日期已定为有关报告结束之后的一年（b）段 ii) 分段）。

4. 真正始发地和目的地数据的可获得性

4.1 真正的始发地和目的地数据现在可从一些地方购买到，如：可从全球分销系统（GDS）获得市场信息数据磁带（MIDT）以及国际航空运输协会（IATA）从银行结算计划（BSP）的会计数据中得出的 PaxIS 旅客业务量信息，尽管价格相对很昂贵。所以，出于商业原因限制公布这些只有在至少两个国家已报告的情况下方可公布的始发地或目的地城市对信息已无意义，因为真正的始发地和目的地数据在其他地方可以获得。

4.2 在国际民航组织航空承运人统计报表中，所有的数据与在运营的航空承运人数据相符合。也就是说，由于广泛使用代号共享，有相当数量的城市对在已报告的统计中包含了两个不同国家的两个承运人（运营人加市场营销的承运人）的部分或全部数据资料。

4.3 统计专家组第十四次会议建议（STAP/14-1）。专家组同意上述建议，并且特别指出，对市场上可买到的数据没有任何限制。所以，专家组建议(i)取消对公布经选择的城对的所有限制（上文第 3.1 段 a)分段）和(ii)把公布间隔时间从 12 个月缩短到 6 个月（上文第 3.1 段 b)分段）。

5. 包括不定期的业务量

5.1 当欧洲联盟（EU）自由化“第三个一揽子方案”于 1993 年 1 月 1 日生效时，对于运营当局而言，定期和不定期航班之间的界限正式终结了，而且世界上大量不定期的运营，从监管角度而言，不再有别于定期运营。在第九届统计专业会议期间，一些欧盟国家呼吁取消这种区分不同业务的报表，因为对于这些国家来说，现在是由运营人来决定如何报告这些数据了。但是，从监管角度仍保持这种区别的国家则，坚持要保留这种区别。

5.2 对于一个地区中在传统上具有最大份额不定期业务量的航空承运人的定义变模糊所造成的问题是，在过去十年中，当欧盟一些传统上较大的不定期运营人决定把他们所有的业务量报告为定期航班时，有时会有相当数量的数据是从不定期运营转为定期航班，造成在欧盟地区定期航班业务量的明显增加。

5.3 国际民航组织用表 B 报告的数据生成了按地区和市场划分的世界业务量预报。由于欧洲无法从统计的意义上明确区分定期和不定期的业务量，遂使业务量数字可能继续不稳定的状况会造成预报偏差。

5.4 消除这种可能对预报有影响的潜在偏差的办法之一，是通过表 B 收集不定期运营的航班始发地和目的地业务量的数据。在过去，欧洲的这些数据由欧洲民航会议收集。但现在已不是这种情况了（参见上文第 1.4 段）。尽管如此，欧盟许多国家依然有这类数据，因为它们必须向欧盟呈报这些数据，尽管格式或许与国际民航组织所要求的不相同。其他缔约国可能并未全部汇编不定期运营的航班始发地和目的地的数据，但是会有相当多的国家这么做，所以，加上欧盟的数据可涵盖绝大多数不定期运营的数据。

5.5 迄今为止，国际民航组织只编制定期业务量的预测。自 2009 年初，本组织已经开始调整其预报活动的结构，转向以航线组编制所有（定期和不定期的）业务量的预测。

5.6 统计专家组第十四次会议建议（STAP/14-1）——专家组认识到，把不定期业务量包括在内可为一览全球的业务量提供一个有价值的工具。专家组还同意，把目前的数据收集扩大到不定期的业务量并不会给各国增加额外的负担。经修改的表 B 在附件中。

6. 专业会议的行动

6.1 关于航班始发地和目的地（OFOD）的数据收集、空中运输报表 B，请会议：

- a) 取消对公布为收集此种数据而选择城市对的所有限制（第 4.3 (i)分段）；
 - b) 在有关季度报告期之后的 6 个月公布所有提交的数据（第 4.3 (ii)分段）；以及
 - c) 扩大数据收集范围，涵盖国际定期和不定期有收入的空运业务量（第 5.6 段）。
-

APPENDIX

FORM B
(01/00)

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
AIR TRANSPORT REPORTING FORM

ON-FLIGHT ORIGIN AND DESTINATION
Scheduled Services (Revenue) - International Operations

Year:

Reporting Period (check X)
1st quarter (Jan-Feb-Mar)
2nd quarter (Apr-May-Jun)
3rd quarter (Jul-Aug-Sep)
4th quarter (Oct-Nov-Dec)

| |
|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> |

Traffic type (check X)

Scheduled

Non-Scheduled

| |
|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> |

| CITY - PAIR | | Revenue Traffic | | | Airlines Included* (by code no. below) |
|-------------|----|---------------------|------------------|---------------|---|
| From | To | Passengers (Number) | Freight (Tonnes) | Mail (Tonnes) | |
| <i>a</i> | | <i>b</i> | <i>c</i> | <i>d</i> | <i>e</i> |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Remarks (including mention of any unavoidable deviation from instructions):

* This column is only to be used by States submitting combined reports for more than one airline (see the reporting instructions)