



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

Пункт 4 повестки дня. Данные об объемах перевозок через аэропорты

РАССМОТРЕНИЕ ДАННЫХ ОБ ОБЪЕМАХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

С 1960 года ИКАО собирает данные об объемах перевозок через крупные международные аэропорты каждого Договаривающегося государства. С целью оценки развития авиатранспортной системы в целом 14-е совещание Группы экспертов по статистике (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, в документе предлагается дать определение операциям аэротакси, с тем чтобы ИКАО и Договаривающиеся государства могли сравнивать данные о перевозках через отдельные аэропорты, предоставляемые этими двумя организациями. Наконец, в документе содержится предложение о подготовке Специализированным совещанием рекомендации, касающейся сбора данных об объемах перевозок через аэропорты по пунктам начала перевозки и назначения, охватывающих как регулярные, так и и нерегулярные перевозки.

Действия Специализированного совещания указаны в п. 6.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Данные об объемах перевозок через аэропорты посредством формы I отчетности по воздушному транспорту собираются в ИКАО с 1960 года. С самого начала сбор таких данных ограничивался крупными международными аэропортами. Для целей прогнозирования и планирования инфраструктуры имеется необходимость рассматривать воздушный транспорт в качестве системы в целом, а не только его международный компонент, поскольку существенные изменения в рамках одного компонента могут оказать влияние на другой компонент. Кроме того, при ограничении существующего сбора данных аэропортами с крупным компонентом международных перевозок возникает риск того, что применение действующих критериев отбора

ИКАО не позволит охватить другие важные аэропорты, как это имеет место в случае, например, токийского аэропорта Ханеда. Поэтому представляется целесообразным расширить сбор данных об объемах перевозок через аэропорты, с тем чтобы охватить аэропорты в каждом Договаривающемся государстве с крупным компонентом внутренних перевозок, поскольку применение действующих критериев отбора не предусматривает представление государствами этих данных.

2. КРИТЕРИИ ОТБОРА ДЛЯ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ОТЧЕТНОСТИ

2.1 Основной критерий отбора для заполнения формы I необходимо рассматривать в историческом контексте 1960 года, когда обработка данных осуществлялась вручную. Соответственно, имела необходимость ограничить эти данные крупными международными аэропортами государства. В настоящее время, в условиях электронного представления и загрузки данных и незначительной стоимости запоминающих устройств вычислительных машин, объем подлежащих обработке данных в дальнейшем не должен служить ограничением.

2.2 Согласно действующим критериям отбора каждый аэропорт, расположенный на территории Договаривающихся государств, открытый для международных коммерческих перевозок, должен представлять статистические данные о перевозках по:

- a) основным аэропортам, на которые в совокупности приходится по крайней мере 90 % общего объема единиц международных коммерческих перевозок¹ (регулярных и нерегулярных), выполняемых через все аэропорты этого государства; или
- b) аэропортам, на долю каждого из которых приходится не менее 1000 единиц международных перевозок, в зависимости от того, какое из этих требований является менее жестким.

2.3 На 9-м Специализированном совещании по статистике (STA/9) первоначальный критерий а) был изменен посредством включения в него критерия, указанного в подпункте b) выше, с тем чтобы охватить крупные региональные аэропорты Договаривающихся государств, не подпадающие под действие правила, предусматривающего уровень в 90 %.

2.4 В целях получения дополнительных данных по крупным аэропортам, через которые выполняются только внутренние или в основном внутренние перевозки, Секретариат, основываясь на результатах выполненного ИКАО краткого анализа региональных перевозок воздушных перевозчиков за 2008 год, предложил применять критерии, аналогичные указанным в подпункте а) выше, ко всем аэропортам, совокупный объем перевозок через которые составляет не менее 90 % общего объема единиц коммерческих перевозок (регулярных и нерегулярных), выполняемых через все аэропорты этого государства.

2.5 *Рекомендации 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14-3a).* Группа экспертов отметила, что для государств с относительно большим количеством аэропортов 90-процентный порог может привести к значительному увеличению количества аэропортов, по которым необходимо представлять данные. В этой связи Группа экспертов рекомендовала уменьшить порог с 90 до 80 % от общего количества единиц коммерческих перевозок (регулярных и нерегулярных), выполняемых через все аэропорты данного государства, которые не были

¹ Единица объема перевозок эквивалентна 1000 пассажиров или 100 т груза или почты; прямые транзитные перевозки для этой цели не учитываются.

выбраны на основе критериев, применимых к международным аэропортам (см. выше). Предлагаемый текст новых критериев отбора, которые будут отражены в форме I, приводится в добавлении А.

3. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

3.1 Секретариат рассмотрел определения, используемые в форме I, на предмет их соответствия критериям, используемым Международным советом аэропортов (МСА), и определениям, используемым для описания авиационной деятельности, вопрос о которых рассматривается в документе STA/10-WP/7.

3.2 По сравнению с ИКАО, МСА использует сокращенную форму для сбора своих данных, поскольку некоторые пункты, указанные в форме I, были объединены. Соответственно, эквивалентные суммарные показатели, представляемые в ИКАО, должны сопоставляться с показателями, опубликованными МСА в отношении того же аэропорта. Однако один пункт, отражающий различия, касается данных в отношении аэротакси. МСА относит эти данные к категории авиации общего назначения и других видов перевозок, а в ИКАО операции, выполняемые воздушными такси, относятся к категории коммерческих нерегулярных перевозок. Действующим определением ИКАО это подразумевается², однако конкретно этот вид перевозок в нем не указан. Кроме того, существующим определением³ *всех прочих операций* "прогулочные полеты" не охватываются.

3.3 *Рекомендации 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14-3b)*. Группа экспертов рекомендовала изменить определение термина "нерегулярные полеты", прямо указав в нем аэротакси (коммерческие полеты деловой авиации⁴), а в определение "прочих операций воздушных судов" включить прогулочные полеты.

4. КЛАССИФИКАЦИЯ РАССМАТРИВАЕМЫХ ДАННЫХ

4.1 Формой I предусматривается распределение данных об объемах перевозок по следующим категориям:

- А. Коммерческие авиаперевозки:
 - международные регулярные;
 - международные нерегулярные;
 - внутренние регулярные и нерегулярные.

- В. Все прочие операции

² Международные нерегулярные авиаперевозки охватывают движение пассажиров (и загрузки) 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, 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.

³ Охватывает все операции воздушных судов, за исключением тех, которые были совершены в ходе выполнения коммерческих авиаперевозок. Они связаны с такими видами коммерческой деятельности авиации, как опыление посевов, аэрофотосъемка, обучение пилотов (в летных школах), деловые или административные полеты, а также операции военных воздушных судов.

⁴ В случае утверждения Специализированным совещанием рекомендации STAP/14-9, рассматриваемой в документе WP/7, этим определением будут также охватываться коммерческие полеты деловой авиации.

4.2 Как указано выше, мнения ИКАО и МСА относительно того, куда включать данные об аэротакси, расходятся. Для того чтобы упростить деятельность ИКАО в этой области, Договаривающимся государствам и другим пользователям следует проводить сравнение этих наборов данных; в этой связи данные, касающиеся аэротакси (и коммерческих полетов деловой авиации), предлагается включать в показатели, представляемые в отношении международных и внутренних нерегулярных перевозок.

4.3 Кроме того, с точки зрения прогнозирования и планирования инфраструктуры важно проводить разграничение между аэротакси и другими нерегулярными перевозками, поскольку они могут оказать значительное влияние на количество операций, но с точки зрения объема перевозок будут представлять относительно незначительную величину. Кроме того, их совокупное воздействие на окружающую среду может быть значительно меньшим, чем воздействие всего лишь одного крупного реактивного воздушного судна, которое обычно используется при выполнении нерегулярных перевозок.

4.4 *Рекомендации 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14-3 с)).* Группа экспертов отметила важность сбора данных об аэротакси, несмотря на большие трудности сбора статистической информации о пассажирах этой категории. Было также отмечено, что мнения государств относительно определения термина "аэротакси" отличаются и что в различных государствах по-разному толкуется понятие "операции аэротакси". Рекомендацией STAP/14-9 предусматривается новое определение коммерческих полетов аэротакси, рекомендованное Группой экспертов, которое будет рассмотрено в рамках документа STA/10-WP/7.

4.5 Группа экспертов также рекомендовала осуществлять сбор данных в отношении полетов аэротакси (и коммерческих полетов деловой авиации). Для того чтобы не накладывать на государства чрезмерного бремени, обусловленного изменением ежемесячных форм отчетности, эти данные предлагается указывать отдельно в ежегодной форме I-S. В добавлении В показано, каким образом можно изменить эту форму для выполнения этого требования.

5. СБОР ДАННЫХ О НАЧАЛЬНОМ И КОНЕЧНОМ ПУНКТАХ ПОЛЕТА (O-D)

5.1 В настоящее время ИКАО собирает данные о начальном и конечном пунктах полета (OFOD) при выполнении международных регулярных перевозок посредством формы В. В документе STA/10-WP/8 Специализированному совещанию по рекомендации Группы экспертов (рекомендация STAP/14-16 с)) предлагается рассмотреть вопрос о включении в форму В данных о нерегулярных перевозках. В этой форме государства представляют данные по отдельным воздушным перевозчикам или группам воздушных перевозчиков. Одна из связанных с этим проблем заключается в том, что ИКАО не может провести оценку полного потока воздушных перевозок в какой-либо город или из города без получения данных в отношении всех воздушных перевозчиков, выполняющих полеты в этот город/из этого города.

5.2 Многие Договаривающиеся государства располагают данными о перевозках через аэропорты по начальному и конечному пунктам полета (O-D). Эти данные представляют собой основу любой методики составления прогнозов перевозок по группам маршрутов и рынкам. Несмотря на то, что данные о перевозках, представляемые по форме В, и данные о перевозках, представляемые по аэропортам, не являются идентичными, возможность оценить показатели перевозок через аэропорты по начальному и конечному пунктам полета позволит ИКАО провести оценку и, при необходимости, дополнить данные, представляемые по форме В. Эта информация необходима для удовлетворения спроса на составление новых прогнозов перевозок в ИКАО.

5.3 *Рекомендации 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14-3 d)*). После обсуждения этого вопроса Группа экспертов согласилась в том, что данные о перевозках через аэропорты по начальному и конечному пунктам полета следует собирать. Однако совещание признало, что эти данные имеются не везде. В этой связи ИКАО следует в первую очередь собирать лишь данные о перевозках через аэропорты по рейсам с момента взлета до первой посадки (за исключением технических остановок), при том понимании, что собираемые таким образом данные не будут отражать истинные данные о перевозках по начальному и конечному пунктам полета (O-D), а будут характеризовать объемы регулярных и нерегулярных перевозок на беспосадочном этапе полета, выполняемых воздушными судами, прибывающими в аэропорт и вылетающими из него.

6. ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ

6.1 Специализированному совещанию предлагается подготовить рекомендацию о том, что в отношении формы I "Объем перевозок через аэропорт" отчетности по воздушному транспорту ИКАО следует:

- a) Распространить сбор данных по аэропортам на внутренние перевозки путем установления предельного порогового значения для перевозок на уровне 80 % от общего количества единиц коммерческих перевозок (п. 2.5 и добавление А).
 - b) Изменить определение термина "нерегулярные полеты", прямо указав в нем аэротакси (и коммерческие полеты деловой авиации), и включить понятие прогулочных полетов в определение термина "прочие операции воздушных судов" (п. 3.3).
 - c) Рассмотреть вопрос об идентификации данных о полетах аэротакси (и коммерческих полетах деловой авиации), представляемых в рамках отчетности по нерегулярным полетам (п. 4.5 и добавление В).
 - d) Собирать данные о регулярных и нерегулярных международных перевозках через аэропорты по пунктам начала перевозки и назначения. Однако, 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 представляется отчетность, и вылетающих из него (п. 5.3).
-

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 деловой 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 деловой 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, опыление посевов; 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 высадилась 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 деловой 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 деловой 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 деловой 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".

— КОНЕЦ —