



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

Пункт 12 повестки дня. Сбор, анализ и распространение

ОБЗОР СОСТОЯНИЯ ДЕЛ В ОБЛАСТИ ТЕКУЩЕЙ ОТЧЕТНОСТИ. КОММЕРЧЕСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

Настоящий документ содержит информацию о статистических данных, собираемых ИКАО с помощью формы отчетности по воздушному транспорту в отношении коммерческих воздушных перевозчиков. Помимо описания индивидуальной программы, основных аспектов ее использования и масштабов отчетности, в документе также рассматриваются потенциальные преимущества от внедрения новой системы отчетности с целью дальнейшего расширения охвата и повышения ценности данных.

Действия Специализированного совещания содержатся в п. 7.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящем документе содержится подробное описание каждой формы отчетности по воздушным перевозчикам, основных аспектов их использования и масштабов отчетности.

2. ПЕРЕВОЗКИ РЕГУЛЯРНЫХ АВИАКОМПАНИЙ. ФОРМА А

2.1 *Описание собранных данных.* Статистика (регулярных и нерегулярных) перевозок авиакомпаний осуществляется ежемесячно с помощью формы А. В течение предшествующего 2007 году трехлетия включенные в эту форму данные представляли собой в среднем около 96 % от общего числа мирового показателя выполненных тонно-километров (ВТК). Порядка 21 % перевозок от общего заявленного числа было выполнено авиаперевозчиками, которые не являются членами ИАТА.

2.2 *Известные пользователи собранными данными:* эти данные главным образом используются в ИКАО и в целом авиационным сообществом. Запросы о получении таких данных регулярно исходят от Договаривающихся государств, правительственных учреждений, региональных и международных ассоциаций воздушных перевозчиков, учебных институтов, исследователей/консультантов, изготовителей воздушных судов и двигателей, а также от представителей средств массовой информации. Эти данные также являются наиболее популярными сериями данных, размещаемых на сайте ICAOdata.com, являющимся коммерческим веб-сайтом ИКАО. Однако, что более важно, эти данные интенсивно используются в ИКАО главным образом для: анализа отраслевых перевозок и пропускной способности, в целях прогнозирования и планирования; вычисления взноса Договаривающихся государств в бюджет ИКАО; анализ тенденций в области колебания показателей авиакатастроф; взаимосвязи результатов проверок контроля за обеспечением безопасности полетов с коэффициентом авиационных происшествий; экологического показателя; показателей эффективности; брифингов Президента и Генерального секретаря; и подготовки основных пресс-релизов ИКАО о состоянии дел в отрасли.

3. СТАТИСТИКА ПО ПОТОКАМ ДВИЖЕНИЯ

3.1 Начальный и конечный пункты полета (OFOD). Форма В

3.1.1 *Описание собранных данных.* Статистика OFOD собирается на ежеквартальной основе с помощью формы В по каждой авиакомпании, осуществляющей регулярные международные воздушные сообщения. За предшествующее 2007 году трехлетие по этой форме было представлено в среднем 89 % данных от общего числа выполненных во всем мире пассажиро-километров на международных линиях (ВПК).

3.2 Перевозки по этапам полета (TFS). Форма С

3.2.1 *Описание собранных данных:* статистика перевозок по этапам полета (регулярные международные сообщения) каждой авиакомпании, обеспечивающей международные регулярные воздушные перевозки, собираются ежегодно с помощью формы С. За предшествующее 2007 году трехлетие представленные в этой форме данные составляют в среднем около 86 % ВПК на международных маршрутах во всем мире.

3.2.2 *Известные пользователи собранными данными:* авиационное сообщество в целом, Договаривающиеся государства в целях экономического анализа, в частности в связи с переговорами по двусторонним соглашениям; изготовители планера воздушного судна и двигателей – для анализа рынка.

3.2.3 *Анализ ИКАО:* данные TFS широко используются для анализа доходов и расходов при полетах авиaperвозчиков по отдельному маршруту. Кроме того, содержащиеся в форме В и С данные о потоке движения будут заложены в основу принятой ИКАО новой методики прогнозирования, которая вступит в силу с 2010 года. Вдобавок, эти данные совершенно необходимы для получения взаимосвязи пассажирской и грузовой загрузки по типу воздушного судна для каждой маршрутной группы и подготовки коэффициентов загрузки по группам маршрутов при использовании углеродного вычислителя ИКАО для определения углеродной эмиссии воздушных судов, которые могут быть отнесены на счет пассажиров и грузов на отдельных воздушных маршрутах.

4. ПАРК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПЕРСОНАЛ. ФОРМА D

4.1 *Описание собранных данных:* информация о парке воздушных судов и персонале по регулярным авиакомпаниям и нерегулярным перевозчикам собирается ежегодно с помощью формы D. Часть 1 этой формы охватывает аспекты данных о парке авиакомпании/эксплуатанта по типу воздушного судна с указанием марки, модели и изготовителя воздушного судна, изменения числа воздушных судов в течение года, размеров воздушного судна по числу посадочных мест и максимальной взлетной массы (МТОМ) (в тоннах) и практических данных по каждому типу воздушного судна по числу вылетов, часов и километров полета, а также дней использования. В части 2 этой формы содержатся данные о персонале перевозчиков по категории сотрудников и их ежегодной занятости в обслуживании регулярных авиакомпаний. За предшествующее 2007 году трехлетие включенные в эту форму данные в среднем составили 83 % от цифры ВТК, выполненных во всем мире регулярными авиакомпаниями.

4.2 *Известные способы использования собранных данных:* значительное число этих данных используется для аналогических целей. Это единственная группа собранных данных, которая охватывает использование во всем мире воздушных судов и работу персонала. Вследствие этого эти данные являются идеальными для сопоставительного анализа показателей и продуктивности работы. Кроме того, использование этих данных облегчит подготовку запланированных ИКАО прогнозов в области парка воздушных судов. Эти наборы данных также использовались ИКАО для оценки предъявляемых к квалифицированному персоналу требований, т. е. пилоты и сотрудники технического обслуживания в сравнении с проектируемым ростом воздушного движения и с планируемым комплектованием воздушных судов. Данные этой формы также могут быть использованы для перекрестной проверки данных, собранных для других целей, как, например, новая база данных о включенных в реестр гражданских воздушных судах (см. STA/10-WP/18), вопросник об авиационной деятельности государств (ВАДГ) и планируемый сбор данных об аттестованном персонале (см. STA/10-WP/20). В связи с последним аспектом данные формы D также помогут ИКАО опередить ограничения, возникающие на пути потенциального роста перевозок ввиду отсутствия квалифицированного аттестованного персонала. Наконец, сбор данных с помощью формы D окажет значительную пользу в работе по моделированию в области охраны окружающей среды с использованием информации, собранной относительно потребления авиационного топлива (см. STA/10-WP/21).

5. ФИНАНСОВЫЕ ДАННЫЕ ПО КОММЕРЧЕСКИМ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМ. ФОРМА EF

5.1 *Описание собранных данных:* финансовые статистические данные (доходы и расходы авиакомпаний, их активы и пассивы) по авиаперевозчикам собираются ежегодно в форме EF. За предшествующее 2007 году трехлетие представленные в этой форме данные в среднем составляют 87 % от общего числа ВТК во всем мире.

5.2 *Известное перспективное использование данных:* это достаточно подробная форма, в которую включается информации об отдельных статьях доходов и расходов, которые обычно только приводятся в совокупной форме в годовых докладах авиаперевозчиков или других источников. Это делает собранные с помощью этой формы данные весьма важными для проведения финансовых анализов и тенденций эффективности деятельности авиаперевозчиков.

5.3 *Авиационное сообщество в целом:* Договаривающиеся государства, правительственные учреждения, региональные и международные ассоциации авиаперевозчиков, учебные институты, исследователи/консультанты, изготовители воздушных судов и двигателей

используют эти данные для получения контрольных характеристик и экономического и финансового анализа. Для анализа ИКАО: анализ финансовой ситуации авиакомпаний, финансовых расчетов и прогнозирование и планирование. Эти данные также широко используются для подготовки показателей высокой эффективности, ежегодного доклада Совета ИКАО, важных пресс-релизов и подготовки кратких докладов для Президента и Генерального секретаря. Данные формы А и EF также используются для расчета годовых минимальных тарифов за перевозку грузов для Всемирного почтового союза (ВПС).

6. ПРОЦЕСС ОХВАТА ДАННЫХ И ОТЧЕТНОСТИ

6.1 Объем данных, включаемых в формы отчетности авиакомпаний, и их использование в некоторой степени зависят от сложности каждой формы, количества необходимых для отчетности данных и периодичности их представления. На последнем Специализированном совещании было предпринято несколько шагов по сокращению числа форм с помощью их объединения, как, например, в случае форм А, D и EF, с целью уменьшить рабочую нагрузку занимающихся отчетами учреждений. Кроме того, Секретариат очень активно пытался добиться получения данных в электронной форме от занимающихся отчетностью учреждений и загружать их в объединенную статистическую базу данных (ОСБД) с применением небольших или минимальных усилий их ввода вручную. Анализ полученных данных показывает, что со времени последнего Специализированного совещания, проведенного в 1997 году, сотрудники Секретариата в настоящее время обрабатывают на 32 % больше форм отчетностей авиакомпаний, чем 10 лет назад. Частично это можно отнести за счет повышения числа перевозчиков и в некоторой степени за счет более инициативной методики ИКАО по отслеживанию форм, которые не были представлены до указанной даты и рассылки напоминаний о включении этих форм в ОСБД. Значительное повышение числа обработанных форм силами меньшего числа сотрудников также указывает на более высокую продуктивность их работы, достигнутую главным образом в результате имеющихся в их распоряжении инструментов программного обеспечения.

6.2 Периодичность представления форм отчетности об авиаперевозчиках

6.2.1 С учетом периодичности выпуска и содержания форм авиаперевозчиков в целом ощущается, что нет необходимости вносить в этот процесс какие-либо изменения. Исключения представляют собой формы А и EF. Данные о доходах и расходах, отраженные в форме EF, главным образом соотносятся с данными о перевозках, включенных в ту же самую форму для более точного отражения цифр доходов и удельных издержек. Однако различия между финансовым и календарным годом, естественно, усложняет задачу, о чем следует помнить пользователям данными или аналитикам. Попытка перевода финансовых данных из финансового в календарный год приведет авиаперевозчиков к значительному возрастанию дополнительных и административных расходов.

6.2.2 Предложение об изменении графика представления Договаривающимися государствами форм А и EF с целью ускорения процесса отчетности изложено в представленных Специализированному совещанию документах WP 10 и WP 11.

6.3 Обновление метода напоминания

6.3.1 Метод напоминания с настоящее время выходит за рамки сфер действия ОСБД, и напоминания занимающимся отчетностью учреждениям, которые не прислали вовремя данных, должны осуществляться вручную, что в результате представляется малоэффективным. Были приняты меры для включения в ОСБД методики рассылки напоминания. Это дает возможность

ОСБД мгновенно в автоматическом режиме рассылать напоминания сразу же, если данные не поступили до указанной даты. Система рассылает сообщения по электронной почте на соответствующих официальных языках ИКАО. Поэтому назначение в каждом Договаривающемся государстве координатора, отвечающего за представление всех форм отчетности по воздушному транспорту по коммерческим авиаперевозчикам, сделает процесс рассылки напоминания более эффективным и в дальнейшем может повысить объем сообщаемых данных. Кроме того, с помощью таких напоминаний Договаривающиеся государства получают возможность проведения аудиторской сквозной проверки незаполненных форм, что будет способствовать укреплению подотчетности.

6.4 Рекомендации 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14-13). Группа экспертов одобрила назначение в полномочных органах гражданской авиации каждого Договаривающегося государства координаторов по вопросам статистики воздушных перевозчиков. Перечень координаторов будет размещен на защищенном веб-сайте ИКАО. Было договорено, что по усмотрению государств будет осуществляться назначение одного координатора, ведающего всеми вопросами статистики гражданской авиации, или, в зависимости от их административной структуры, один координатор будет назначен для работы со статистическими данными по воздушным перевозчикам, а другой – по статистике, не связанной с авиаперевозчиками.

7. ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ

7.1 Специализированному совещанию предлагается:

- a) рассмотреть статистические программы по авиаперевозчикам и предложить свои мнения относительно возможных средств повышения их пригодности;
- b) одобрить назначение координатора для контактов по вопросам статистики об авиаперевозчиках в национальных полномочных органах гражданской авиации каждого Договаривающегося государства,
- c) согласиться с тем, что перечень координаторов будет размещен на защищенном веб-сайте ИКАО.