



STA/10-WP/35  
24/11/09

## 第十届统计专业会议

2009年11月23日至27日，蒙特利尔

### 关于议程项目1的报告草案

全会于2009年11月24日批准了关于议程项目1的报告草案。



## 议程项目1：民用航空统计 — 国际民航组织的分类和定义

### 国际民航组织统计方案的领域和相关活动（WP/3号文件）

#### 1.1 文件

1.1.1 WP/3号文件介绍了国际民航组织目前的统计方案以及用它来实现本组织的预测和经济活动。它提醒与会者注意各国须根据《国际民用航空公约》第五十四条（i）款、第五十五条（c）款和第六十七条和大会A36-15决议附录B关于申报统计报告的要求。后者除其他外，要求理事会定期审查国际民航组织收集的统计数据（指“航空公司运营统计数字”），以便更有效地满足本组织和缔约国的需要，并建立必要的衡量措施来监测本组织在履行其战略目标，特别是安全、效率和环境方面的绩效。在详细介绍国际民航组织的统计方案为什么是用于其经济分析和预测活动必要的工具时，文件还指出国际民航组织对各缔约国提供的援助，旨在使国家行政部门的工作人员熟悉统计技巧并提高提交资料的质量。

#### 1.2 结论

1.2.1 专业会议注意到本份文件所提供的信息。

### 第九届统计专业会议以来的发展情况（WP/4号文件）

#### 1.3 文件

1.3.1 WP/4号文件审议了落实第九届统计专业会议通过的的建议的情况，以及在本组织内部和外部发生的确定有必要召开本次统计专业会议的主要推动事件，以便审查本组织新的数据要求，并特别提到本组织需要能够测量并监测实现其战略目标的进展情况。

#### 1.4 讨论

1.4.1 在回答一个国家代表的提问时，专业会议指出国际民航组织已与航空运输智能（ATI）和官方航空指南（OAG）签署了销售航空统计数据的商业协议。除了对航班始发地和目的地数据（OFOD）的出版实行限制之外，通过定期统计方案收集的所有其他统计数据一直在公共领域提供，并且出售给第三方（如学术界、航空公司和顾问）。然而，通过国家级信件收集的供研究使用的关于国际航空承运人的成本和收入的数据被认为是高度机密的，只按综合方式公布，因此不能查明任何具体航空承运人的数据。

#### 1.5 结论

1.5.1 专业会议注意到本文件所提供的信息。

### 国际民航组织统计方案调查问卷的结果（IP/2号信息文件）

## 1.6 文件

1.6.1 IP/2号信息文件介绍了2009年对国际民航组织统计方案的内部和外部用户进行调查的结果，目的是评估统计方案的针对性，并为未来执行确定可能的改进之处。注意到用户已经认识到这一方案是数据包唯一的独特和可靠的来源。

## 1.7 讨论

1.7.1 在回答与会者的提出的关于国内生产总值和运输量增长之间的关系时，专业会议指出国际民航组织的预测活动正在重组，以突出强调与每一个航空运输市场挂钩的具体模型。传统的国内生产总值的伸缩性交通模型，可能需要根据低成本航空公司（LCCs）的快速崛起造成的交通量发展对低票价产生的深远影响进行审查。此外，有人指出，同以往一样，遇到如1991年、2002-2003年和2008年的危机和经济衰退时，国内生产总值与交通量增长的伸缩性有所改变，从而导致运输量下降，虽然国内生产总值出现小幅的正增长。

1.7.2 与通过调查获得的某些意见相似，一些国家表示有必要将世界民航统计公布的国家、地区和全球性的统计汇总数据公布在国际民航组织网站上。

## 1.8 结论

1.8.1 专业会议注意到第2号信息文件，没有做进一步讨论。

### 可用运力和旅客平均质量（WP/5号文件）

## 1.9 文件

1.9.1 WP/5号文件讨论了航空承运人以可用吨公里计算其产值能力的重要性。这不仅对航空承运人的管理方面属于重要，对所有有关利害关系方也有帮助意义，因为它们可能希望对各个航空承运人进行比较分析。计算中使用的要素之一是旅客平均质量值（包括行李）。在鼓励航空承运人使用自己数据的同时，文件指出国际上商定和建议的旅客平均质量值逾七十年来一直保持在90千克。统计专家组第14次会议（STAP/14）已建议国际航协应对其会员进行调查，以便核实该建议值在今天的环境下是否仍有现实意义。该项调查结果，其中也包括用以计算得出可用运力的货物平均密度（以吨公里表示），已包括在本文件中。

## 1.10 讨论

1.10.1 专业会议注意到旅客质量的建议值，包括正常免费行李额加上逾重行李以及航空货运的密度，只适用于没有其自己质量值的航空承运人。因此，建议值并不影响那些使用的数字只涉及到自己业务的航空公司。在这种情况下，在全球层次改变建议值不可能对长远的运输发展趋势产生很大影响。因此，没有必要审查历史系列。

1.10.2 没有提出任何问题，专业会议通过了如下建议。

## 建议1/1

为了统计目的：

- a) 当航空承运人没有一个可用于将旅客加上正常行李限额和逾重行李换算为质量的平均质量系数值时，建议应使用100千克；和
- b) 当航空承运人没有一个可用于将航空货物或托运行李的容积换算成质量的货物密度值时，应使用每立方米161千克的密度值。此种密度值对全货物和混合运行均可使用。

### 对国内航班和国内航空运输业务权航班定义的审查（WP/6号文件）

#### 1.11 文件

1.11.1 WP/6号文件阐述到，目前，国际民航组织使用两种不同的定义来界定国际航班的国内航段运输量；统计方案所用的定义以航段性质为依据，而用于航空运输经济研究的定义则某一航班（具有一个或多个航段）的始发地和最后目的地为基础。注意到，这两种定义各有不足之处，可能影响到国际民航组织为国内运营编制的运输量预测。目前将国内航空运输业务权航班归入国际运营，也出现了类似情况。文件指出，统计专家组第十四次会议（STAP/14）在审议了这些问题之后，同意建议对现行定义和说明不做改动。但秘书处指出，不在正确的情况下指出这种运输量，对欧洲运输量的预测就会出现扭曲，并要求各国应在报表 B — 航班始发地和目的地和报表 C — 按航段统计业务量中提及包括国内航空运输业务权航班在内的所有国际航班。

#### 1.12 讨论

1.12.1 一些与会者认为，应明确要求得到国内航空运输业务权航班的数据，并与其他数据单独地显示出来。但是，过去的统计专家组第十三次会议、第九届统计专业会议以及最近的统计专家组第十四次会议都拒绝了这一要求。统计专业会议指出，在接受这一建议时，国内航空运输业务权运输量会继续被提交报表的承运人认为是国际运输量。这就意味着，任何国内航空运输业务权都必须使用航空运输报表 B（航班始发地和目的地）和报表 C（按阶段统计的业务量）进行报告，这些报表让秘书处和其他用户能够估计有关的运输量，并对用于预测目的的国内和国际运输量作出必要的更正。

1.12.2 铭记这一规定，统计专业会议认为，就航空承运人统计和经济研究而言，关于国内航班的两种定义可以同时并存，因其适合不同的目的；并通过了以下的建议。

#### 建议 1/2

统计专业会议建议：

提醒各国注意，根据现行的定义，国际运输量包括国内航空运输业务权航班的数据，当所有相关的航空运输报表，尤其是报表 A — 商业航空承运人 — 运输量、报表 B — 航班始发地和目的地以及报表 C

一 按航段统计的运输量要求报告国际运输量的数据时，都必须报告这些数据。

#### 审查用于民用航空活动的分类和定义（WP/7）

##### 1.13 文件

1.13.1 会议获悉，国际民航组织多年来制定了一套定义系统，以支助《芝加哥公约》各项附件和相关文件，如手册和通告等的编制和更新过程。国际民航组织的统计方案框架中也提供有定义。会议还得知，在涉及使用民用航空活动分类（商业、航空运输、通用航空等）的多项分析中已指出，有必要审查、更新和完善可用的分类和定义。

1.13.2 WP/7 审查了目前的定义和非正式的分类，并在吸纳了统计专家组第十四次会议建议的改动后，提出了一套有相应定义的更全面的分类系统。

##### 1.14 讨论

1.14.1 欧洲航空安全局指出，就事故分析目的而言，出租飞机一向被认为是通用航空的一部分。如果按照统计专业会议后期审议的文件中所述，国际民航组织有意将把用于统计目的使用的定于与为安全分析所使用的定义协调统一起来，这种改变将大幅改变以往分析所作出的出租飞机不放在不定期运行之下。

1.14.2 一些国家还指出，它们接受所提议定义有困难，并认为解决办法之一是将通用航空分为商业和非商业活动，前者包括出租飞机和商业公务飞行。鉴于有许多国家支持这一提议，主席决定设立一个由巴林、巴西、中国、法国、德国、沙特阿拉伯、瑞士和美国代表组成的特设工作组审查这一问题，并提出协商一致的提案供统计专业会议审议。