



STA/10-WP/36
24/11/09

第十届统计专业(STA)会议

2009年11月23日至27日，蒙特利尔

关于议程项目2的报告草案

全会于2009年11月25日批准了关于议程项目2的报告草案。

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（WP/8号文件）

2.1 文件

2.1.1 WP/8号文件解释了航班始发地和目的地（OFOD）的数据收集是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能得到的数据有重大的负面影响。统计专家第十四次会议注意到，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对的公布限制，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。

2.1.2 该文件还指出，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，目前通过报表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。

2.2 讨论

2.2.1 在讨论过程中，既有人发言赞成取消对公布数据时间的所有限制，也有人发言赞成保持目前一年后予以公布。但是，专业会议最后商定，建议在事后六个月公布所收到的数据。

2.2.2 鉴于有关通用航空的讨论，还对拟报告航班始发地和目的地的不定期业务量的内容提出了一些关切。秘书处指出，不论关于出租机的讨论结果如何，其本意绝不是各国在申报经修改的报表B时应包含此类数据。同时，还澄清了如各国可以将航班始发地和目的地数据明确区分为定期运营和不定期运营，则应该对这些数据进行单独报告。做不到这点的那些国家，在报表中明确说明之后，可以对数据进行合报。

2.2.3 秘书处还指出，关于所要求的数据不存在任何问题，将把经修改的报表B的新的报告细则草案发给所有国家征求意见。基于这些保证，专业会议通过了如下建议：

建议2/1

专业会议建议：

关于航班始发地和目的地（OFOD）的数据收集：航空运输报表B，国际民航组织应该：

- a) 取消对公布为收集此种数据而选择城市对的所有限制；

- b) 在有关季度报告期之后的 6 个月公布所有提交的数据；和
- c) 扩大这一数据收集范围，以涵盖国际定期和不定期有收入的航空业务量，但不包括按需安排的商业业务量，如：出租机和商业公务航空。

低成本承运人的定义和认定（WP/9号文件）

2.3 文件

2.3.1 专业会议注意到，国际民航组织统计方案中需要确定低成本承运人这一点越来越得到重视，因为国际上出现越来越多这类承运人。会议还获悉，国际民航组织在国际航空的经济规章中已经制定了低成本承运人的定义，各国和国际组织还采用了其他定义和/或确定方法。

2.3.2 WP/7号文件 审查了各种界定低成本承运人的方法以及相关的问题，如考虑在这类承运人数据的局限性和运用主观判断的因素来决定其分类，两者之间进行权衡。为了将这些新的市场部门纳入到国际民航组织统计方案之中，文件建议国际民航组织应当将确定为低成本承运人的目录送交成员国，征求它们对目录上这些承运人的分类，以及其它未列入者的分类是否适当，提供反馈意见，并定期更新这一名单。

2.4 讨论

2.4.1 普遍认识到国际民航组织统计方案中认定低成本承运人的重要性和益处。多数表示支持国际民航组织在国际航空规章手册（Doc 9626号文件）中制定的低成本承运人定义，以及根据成员国的反馈对秘书处编制的低成本承运人目录每年进行更新。

2.4.2 有人建议，国际民航组织的低成本承运人目录应包括低成本承运人营运开始和结束的年月。专业会议同意这一建议，因为有的低成本承运人在年中改变了其运营类别和/或企业模式。关于已经停止运营的低成本承运人数据，国际民航组织认为保留历史数据对分析和预测有帮助作用。

2.4.3 根据以上讨论，专业会议通过以下建议：

建议2/2

专业会议建议：

- a) 为统计目的，国际民航组织应当使用《国际航空运输规章手册（Doc 9626）》中的低成本承运人定义；
- b) 国际民航组织应当根据成员国的反馈，每年更新低成本承运人目录；

- c) 国际民航组织应当显示每一个低成本承运人的国际航空运输协会和国际民航组织两种代码；

商业航空承运人业务量数据的快速监测系统（QMS）（WP/10号文件）

2.5 文件

2.5.1 WP/10号文件认为，提供业务量的短期趋势对于成员国和政府拥有的航空承运人和私有航空承运人的规划工作具有重大的利益，有助于使运力与需求相匹配，并藉此改进运营效率和经济可行性，以及优化利用各国的资本，有鉴于此，统计专家组第十四次会议建议对现行报告说明做出适当修订，以便在现行申报时间表所要求的时限之前获得重要的业务量数据。

2.6 讨论

2.6.1 普遍认识到确定提供包括低成本承运人业务量的短期业务量趋势，对政府拥有的航空承运人和私有航空承运人的规划工作具有重大的利益，有助于使运力与需求相匹配，并藉此改进运营效率和经济可行性，以及优化利用各国的资本。广泛表示支持需要比现在的预定时间更早地掌握这一关键性的业务量趋势。国际机场理事会观察员指出，在它们的150个机场，上个月结束后25日内便能收到数据，没有理由认为主要航空承运人业务量数据不能采用这种制度。

2.6.2 在没有其他评论之后，专业会议通过以下建议，目的是修订报表A中有关提交报告的说明。

建议2/3

专业会议建议：

航空运输报表A — 航空承运人业务量 — 商业航空承运人的报告说明应修订如下：

成员国应在所涉报告月之后一个月内，尽力按月申报报表A。如无法实现，成员国应在所涉报告月之后二个月内，提交报表A的数据。