



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٤٣ من جدول الأعمال: بيانات الطيران — الرصد والتحليل

برنامج الإحصاءات في الايكاو

(ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

الموجز التنفيذي	
<p>تتضمن ورقة العمل هذه تقريراً عن الأنشطة المتعلقة ببرنامج الإحصاءات في الايكاو الذي يقدم للدول الأعضاء ولصناعة النقل الجوي ومجتمع الطيران المدني بصفة عامة بيانات إحصائية موثوقة وفقاً لأحكام المرفق (ب) من قرار الجمعية العمومية رقم ٣٧ - ٢٠: البيان الموحد لسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي.</p> <p>الاجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:</p> <p>(أ) استعراض المعلومات والتقييم المعروضين في هذه الورقة؛</p> <p>(ب) المصادقة على خطة الأعمال المستقبلية للمنظمة في مجال الإحصاءات الواردة في الفقرة ٥؛</p> <p>(ج) النظر في المعلومات الواردة في هذه الورقة لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٧ - ٢٠.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي (ج) للمنظمة — حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي.
الآثار المالية:	سيتم الاضطلاع بالأنشطة المشار إليها في ورقة العمل هذه رهنا بتوافر الموارد في الميزانية البرنامجية العادية للفترة ٢٠١٤-٢٠١٦ و/أو من مساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	A38-WP/55، البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي Doc 10008، تقرير اللجنة الاقتصادية للجمعية العمومية، الدورة السابعة والثلاثون Doc 9958، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨ أكتوبر ٢٠١٠) Doc 9932، تقرير الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات Doc 9060، دليل مرجعي بشأن برنامج احصاءات الايكاو

١ - معلومات أساسية

١-١ تعترف اتفاقية شيكاغو عام ١٩٤٤ بالحاجة إلى وضع إحصاءات كاملة وشاملة وموثوقة للطيران وتحدد المادة ٦٧ مهمة الايكاو المتمثلة في جمع البيانات من كل دولة متعاقدة. وبشكل متوازي، تتطلب المادة ٥٤ من المجلس أن يطلب ويجمع ويدرس وينشر المعلومات المتعلقة بتشغيل الخدمات الجوية الدولية، بينما تنص المادة ٥٥ على إمكانية قيام المجلس بالبحث في جميع جوانب النقل الجوي التي تكتسي أهمية دولية.

١-٢ وفي المادة ١٣ بعنوان الخدمات الإحصائية من الاتفاق المبرم بين منظمة الأمم المتحدة والايكاو وكالة متخصصة في منظومة الأمم المتحدة، توافق كلتا المنظمتين على تضافر جهودهما لجمع البيانات الإحصائية على نحو فعال لتفادي الازدواجية في الجهود ولتخفيف العبء الملقى على كاهل الدول إلى الحد الأدنى. واعترفت الأمم المتحدة بالايكاو باعتبارها الوكالة المركزية المسؤولة عن جمع الإحصاءات المرتبطة بالطيران المدني وتحليلها ونشرها وتوحيدها وتحسينها وتعميمها. والجدير بالذكر أن اشتراكات الدول الأعضاء تستند إلى نظام الأمم المتحدة للتصنيف وكلها تأخذ في الاعتبار أيضا إحصاءات الحركة الجوية.

٢ - أنشطة الايكاو في مجال الإحصاءات

١-٢ واصلت الأمانة العامة تنفيذ التوصيات والاستنتاجات الصادرة عن الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات (STA/10)، التي عقدت في مونتريال من ٢٣ إلى ٢٧/١١/٢٠٠٩. وتم توثيق هذه التوصيات والاستنتاجات الـ ٢٧ في تقرير الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات (Doc 9932).

٢-٢ وفيما يتعلق بالتوصيات والاستنتاجات العشرة الصادرة عن الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات (STA/10) والمتعلقة تحديدا بنماذج الإحصاءات، فقد تم إدخال التغييرات في النماذج الحالية وبدأ العمل بنماذج جديدة للبيانات، خاصة بشأن استهلاك الوقود (النموذج M). وتم إبلاغ الدول بواسطة كتاب المنظمة (SD 13/1-11/66 المؤرخ في ٢٠١١/٩/١٩) بأن استخدام النماذج الجديدة والمنقحة لبرنامج إحصاءات الايكاو سيكون ابتداء من ٢٠١٢/١/١. وقد وُضعت طبعة جديدة من دليل برنامج الإحصاءات في الايكاو (Doc 9060)، الذي يحمل الآن العنوان دليل مرجعي بشأن برنامج الإحصاءات للايكاو، وهو يدخل السمات الجديدة لبرنامج الإحصاءات في الايكاو وسيكون متاحاً في النصف الثاني من عام ٢٠١٣.

٣-٢ وفيما يتعلق بالتوصيتين المتعلقتين باستخدام نموذج جديد بشأن الحوادث والوقائع الخطرة التي تحدث للطائرات المدنية، فقد أُجِّل الإجراء نتيجة لعمليات التنقيح المدخلة على العمليات القائمة لجمع بيانات السلامة.

٤-٢ وعلى أساس تقييم الأولويات، والقيود المفروضة على الميزانية والتطورات الأخيرة في أنشطة المنظمة، لازالت هناك بعض التوصيات التي لم تنفذ بعد. وفي هذا الصدد، من المقرر تقديم مقترحات منقحة إلى الاجتماع الخامس عشر لفريق خبراء الإحصاءات (STAP/15) بغرض استعراضه لها والنظر فيها.

٥-٢ وتواصلت عملية إدخال التحسينات على قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة (ISDB) على مر السنوات الثلاث الماضية وتمت زيادة الاستخدام الآلي لمهام تجهيز البيانات. كما أدى تزامن الرموز المرجعية إلى تحقيق مزيد من الاتساق فيما بين قواعد بيانات الايكاو المختلفة.

٣ - الترويج والنشر

١-٣ إطلاق برنامج الايكاو الإحصائي الجديد على الإنترنت: ICAOdata+

١-١-٣ تحسنت عملية نشر البيانات المجمع في إطار برنامج الإحصاءات في الايكاو بواسطة قاعدة البيانات ICAOdata+ الجديدة على الإنترنت، وهي أداة سهلة الاستخدام تمكن المستخدمين لها من تحديد التمثيل الجغرافي للبيانات وفق الحاجة (<http://stats.icao.int>). وتوفر أيضا أداة عامة لمقارنة بيانات الطيران بحيث تستجيب لاحتياجات المستخدمين من الداخل والخارج. وتوجد حاليا ست وحدات في قاعدة بيانات ICAOdata+: الحركة الجوية للناقلين الجويين، والحركة الجوية حسب مرحلة الطيران، والشؤون المالية للناقلين الجويين، والحركة الجوية للمطارات، ومنشأ ومقصد الرحلات، وأسطول الناقلين الجويين والعاملون. وقاعدة البيانات هذه متاحة مجانا لجهات الاتصال في مجال الإحصاءات في الدول الأعضاء. وتم وضع مستويين إضافيين لاستخدام قاعدة البيانات الجديدة هذه من أجل توفير خيارات تحليلية مختلفة للمستخدمين الخارجيين مقابل اشتراك سنوي.

٢-٣ إعداد المؤشرات

١-٢-٣ استمر العمل بصورة دورية لإعداد المؤشرات الأساسية الرئيسية للنقل الجوي للاستخدام الداخلي (المرفق (أ)) وصفحات الرصد الشهرية (المرفق (ب)). وكلاهما يقدم لمحات موجزة وتحليلات للمؤشرات الاقتصادية ومؤشرات الطيران على مستوى بلد من البلدان أو على المستوى العالمي. وقد تم نشر مؤشرات وتحليلات جديدة على موقع الايكاو الإلكتروني (<http://www.icao.int/sustainability/Pages/FactsFigures.aspx>). وترد في المرفق (ج) بعض المقترحات من هذه المؤشرات والتحليلات.

٣-٣ الدورات التدريبية العملية

١-٣-٣ في سياق العمل على تنفيذ ونشر توصيات لجنة الإحصاءات في دورتها العاشرة (STA/10)، تم تنظيم الدورات التدريبية العملية الأربع التالية بشأن الإحصاءات في مقر الايكاو: الدول الأفريقية (نوفمبر ٢٠١١ ويونيو ٢٠١٢)؛ والدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (لاكاك، سبتمبر ٢٠١٢)، والدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني (أكاك، نوفمبر ٢٠١٢). وعُرضت التجارب العملية فيما يخص تنفيذ الأساليب الإحصائية واستكمال النماذج الإحصائية لممثلي الدول لتمكين المشاركين من الاطلاع على برنامج الإحصاءات المنقح للايكاو ولتقديم المساعدة الفنية أثناء عملية تقديم التقارير.

٢-٣-٣ وبالتعاون مع مؤسسة CAE^١، اعتمدت الايكاو أيضا مجموعة من الدورات التدريبية على الإحصاءات بمساعدة الكمبيوتر في مجال النقل الجوي (www.icao.caelearning.com). وتُقدّم هذه الدورات إلى المخططين والمديرين التنفيذيين لجميع الجهات المعنية في مجال النقل الجوي.

٤-٣ الأنشطة المولدة للإيرادات

١-٤-٣ وردت تعليقات إيجابية من مختلف المستخدمين لبرنامج الإحصاءات في الايكاو تشير إلى أن هذا البرنامج يعتبر مصدرا فريدا من نوعه ودقيقا لجمع البيانات. وإن التسويق المباشر للإحصاءات المجمع إلى جانب استخدام المصادر الخارجية لقد أدى إلى جمع إيرادات تقدر إجمالا بحوالي ٤٠٠ ألف دولار كندي في عامي ٢٠١١ و٢٠١٢.

٥-٣ الأنشطة الأخرى

١-٥-٣ فضلا عن الإسهام في المحافل الدولية المختلفة، لازالت عدة دول وهيئات في منظومة الأمم المتحدة تتلقى

^١ هيئة دولية هامة تعمل على تقديم خدمات التدريب على الطيران.

إحصاءات الطيران من الايكاو بما في ذلك منشورات الإحصاءات للجان الاقتصادية الإقليمية. وقد شاركت الايكاو، وهي مراقب في لجنة الإحصاءات التابعة للأمم المتحدة، في أعمال الدورتين الأخيرتين اللتين انعقدتا في نيويورك.

٤ - نظام الايكاو للإبلاغ عن ثاني أكسيد الكربون وتحليل المعلومات (ICORAS)

٤-١ تلبيةً للطلب الصادر عن الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو، شرعت الأمانة العامة في إعداد نظام الايكاو للإبلاغ عن ثاني أكسيد الكربون وتحليل المعلومات (ICORAS). وتتمثل قيمة هذا النظام في تسجيل البيانات عن استهلاك محروقات الوقود والحركة الجوية التي تبلغ عنها الدول الأعضاء والذي تكمله أيضا مختلف مصادر البيانات لتقديم تقديرات دقيقة عن ثاني أكسيد الكربون.

٤-٢ ويتمثل مفتاح نجاح مشروع (ICORAS) في استلام بيانات الاستهلاك الدقيق للوقود وفي الوقت المناسب من الدول من خلال النموذج M للإبلاغ عن أنشطة النقل الجوي — استهلاك الوقود والحركة الجوية. ويعتبر هذا النموذج مصدر بيانات فريدا من نوعه إذ إنه يتضمن استهلاك الوقود الذي يتم قياسه حسب طراز الطائرة لكل ناقل جوي ويغطي العمليات الدولية المنتظمة وغير المنتظمة. وقد تلقت الايكاو النموذج M من ٥٥ دولة تمثل الحركة الجوية فيها حوال ٥٠٪ من الأطنان الكيلومترية الإيرادية على الصعيد العالمي، وتم التحقق من صحة ٨٠٪ من هذه النماذج.

٤-٣ وترد النتائج الأولية الصادرة عن نظام (ICORAS) في المرفق (د).

٥ - الأعمال المستقبلية

٥-١ تخطط الإيكاو، من أجل التقدم في تحقيق أهدافها الاستراتيجية، إلى العمل في مجال إحصاءات النقل الجوي على النحو المبين أدناه.

٥-٢ ستعكف المنظمة على جمع وتحليل ونشر الإحصاءات الضرورية من أجل رصد الاتجاهات والقيام بالدراسات لصالح الدول ومجتمع الطيران بصورة عامة.

٥-٣ وستتعاون المنظمة مع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والجهات المعنية الأخرى في قطاع الطيران بواسطة تبادل الإحصاءات ذات الاهتمام المشترك في مجال النقل الجوي.

٥-٤ وستقدم المنظمة الدعم اللازم لعمليات تخطيط الملاحة الجوية من حيث السعة والبنى الأساسية والتحليلات البيئية ومراقبة كفاءة شبكة النقل الجوي العالمية بواسطة جمع وتحليل ونشر الإحصاءات مثل بيانات استهلاك الوقود. ولغرض التنسيق، سيتم تقديم هذا الدعم مع مراعاة الحاجة إلى تجميع الموارد وتقادي ازدواجية الجهود المبذولة مع الحفاظ على مجموعة منسقة واحدة من بيانات الطيران لدى الايكاو.

٥-٥ وسينعقد الاجتماع القادم لفريق خبراء الإحصاءات (STAP/15) خلال الربع الثاني من عام ٢٠١٤ للنظر في المسائل العامة المرتبطة ببيانات الطيران بهدف ضمان تلبية جميع أدوات الايكاو المتعلقة بالبيانات لاحتياجات المستخدمين ولاستعراض خطة تنفيذ توصيات الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات.

٥-٦ وستعزز المنظمة قدراتها على وضع مؤشرات رئيسية للنقل الجوي بصفة منتظمة.

APPENDIX A

State A - A TB Brief - Economic issues



Economic Indicators



Aviation Indicators



Reporting status

- State A is submitting in a timely and accurate manner the airline and airport statistics requested (except form M).
- State A has not reported form M on air carrier fuel burn.
- DOC 7100: State A reported charges data in a timely and accurate manner.

2011 State's operator key figures

292 million passengers (+9.7% YoY)
81.8% passenger load factor
5.5 million tonnes of freight

Analysis

Hidden

Air Transport Regulation

Hidden

APPENDIX B

Air Transport Monthly Monitor
March 2013

ATN/EAP



WORLD KEY FIGURES	JAN 2013	RPK ↑ +2.7% <small>(vs. Jan. 2012)</small>	ASK ↑ +2.2% <small>(vs. Jan. 2012)</small>	LF ↑ +0.5 pt <small>(vs. Jan. 2012)</small>	FEB 2013	ASK ↑ +0.9% <small>(vs. Feb. 2012)</small>
--------------------------	-----------------	--	--	---	-----------------	--

Analysis

World figures (JAN 13)

World passenger traffic grew +2.7% in Jan 2013 compared to Jan 2012. Capacity grew at +2.2%. We anticipate a low year-on-year traffic growth of +0.9% in ASK for Feb 2013, mainly explained by the leap year in 2012.

In Jan 2013 and for the full-year 2012, international passenger markets grew faster than domestic ones. Compared to Jan 12, international traffic grew at +3.7% in Jan 13 and we can expect that international tourist arrivals follow the same monthly trend.

Top 15 airlines (FEB 13)

In terms of RPK, 9 airlines showed a positive growth in February 2013 compared to last year. Chinese carriers performed healthy growth rates, with a maximum for China Eastern of +28.9%, mainly due to the Chinese new year that fell in January last year and in February this year. Cathay recorded the first positive growth since September 2012. Those positive results compensate the negative growth recorded in Jan 13 for Chinese airlines. Emirates is estimated to have increased by +15.9% year-on-year. British Airways recorded a good performance at +5.1%, having completed BMI acquisition during 2012. The largest decrease is recorded by United, the world largest carrier, with a -3.4% growth rate in Feb 13, whereas the airline showed a +0.9% increase in Jan 13. LATAM (merger of LAN airlines and TAM airlines) is the only Latin American group being part of the top 15 airlines and recorded a +4.3% increase in Jan 13.

Top 15 airports (JAN 13)

11 airports showed negative growth in Jan 13. The fastest growth was recorded by Dallas (+5.8%) which performed healthy growth rates since November 2012. Charlotte (+1.4%), Toronto (+1.4%) and Beijing (+1.2%) recorded also positive growth rates. The largest decrease was performed by European airports such as Frankfurt (-6.8%), London (-5.6%) and Paris (-5.5%). We can attribute those declines to the reduction in flight offers implemented by many airlines for the winter 2012/13 timetable as well as weather-related cancellations.

Regionally (JAN 13)

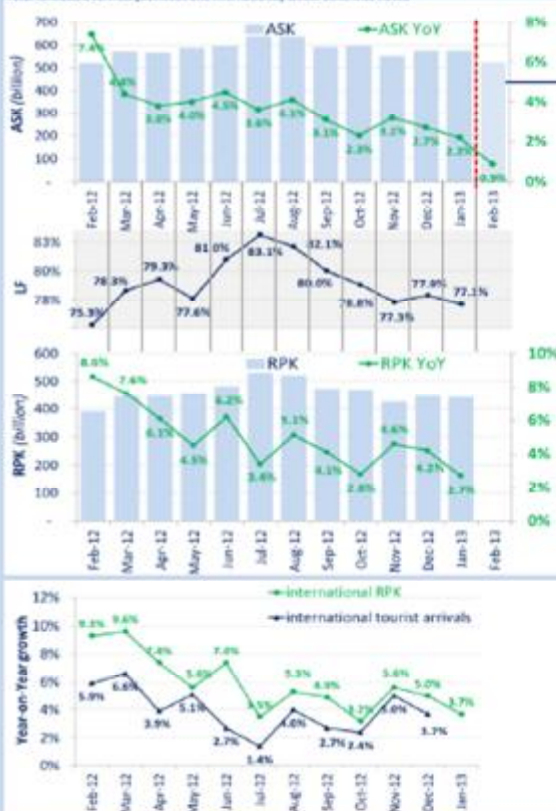
Airlines from Asia/Pacific account for 33% of the worldwide capacity (ASK) and grew at +4.3% compared to Jan 2012. Middle East recorded a +10.4% growth rate, being the fastest growing region. Europe's traffic capacity declined in Jan 2013. Latin America/Caribbean recorded a healthy growth rate of +6.3% while North America showed a slight increase of +1.5% during Jan 2013.

Outlook (MAR 13)

Based on OAG, we anticipate a +4.1% growth rate in ASK in March 2013.

Air Transport Indicators

Total scheduled services (domestic and international) unless otherwise noted



Feb 2013 Top 15 airlines

Airline	RPK (billion)	YoY
United	22.1	-3.4%
Delta	20.4	-2.2%
AF KLM	15.8	-0.1%
American Airlines	15.7	-1.1%
Emirates*	15.5	15.9%
China Southern	11.9	18.0%
Southwest Airlines	11.4	-2.3%
Air China	11.2	14.8%
China Eastern Airlines	10.0	28.9%
Lufthansa	9.5	-1.0%
British Airways	8.9	5.1%
LATAM	8.5	4.3%
Cathay Pacific group	7.9	1.8%
Singapore Airlines	7.2	5.1%
US Airways	7.1	2.2%

Jan 2013 Top 15 airports

Airport	Departures	YoY
Atlanta, GA US (ATL)	57 278	-0.2%
Chicago, IL US (MDW)	53 897	-0.1%
Dallas-Fort Worth TX, US (DFW)	27 880	5.8%
Los Angeles, CA, US (LAX)	24 156	-2.3%
Denver, CO US (DEN)	23 928	-3.4%
Beijing, CN (PEK)	22 845	1.2%
Charlotte NC, US (CLT)	22 598	1.4%
Houston TX, US (IAH)	20 597	-1.4%
Las Vegas NV, US (LAS)	20 164	-2.9%
Phoenix AZ, US (PHX)	18 494	-3.0%
London GB (LHR)	18 436	-5.6%
Paris, FR (CDG)	18 417	-5.5%
Philadelphia PA, US (PHL)	17 901	-1.3%
Toronto ON, CA (YYZ)	17 858	1.4%
Frankfurt, DE (FRA)	17 546	-6.8%

Capacity by region

Region	Jan 13			YTD		
	ASK (billion)	%	YoY	ASK (billion)	%	YoY
ASIA/PACIFIC	187	33%	4.3%	187	33%	4.3%
NORTH AMERICA	144	25%	1.5%	144	25%	1.5%
EUROPE	141	25%	-1.1%	141	25%	-1.1%
MIDDLE EAST	50	9%	10.4%	50	9%	10.4%
LATIN AMERICA/CARIBBEAN	35	6%	6.3%	35	6%	6.3%
AFRICA	16	3%	N/A	16	3%	N/A

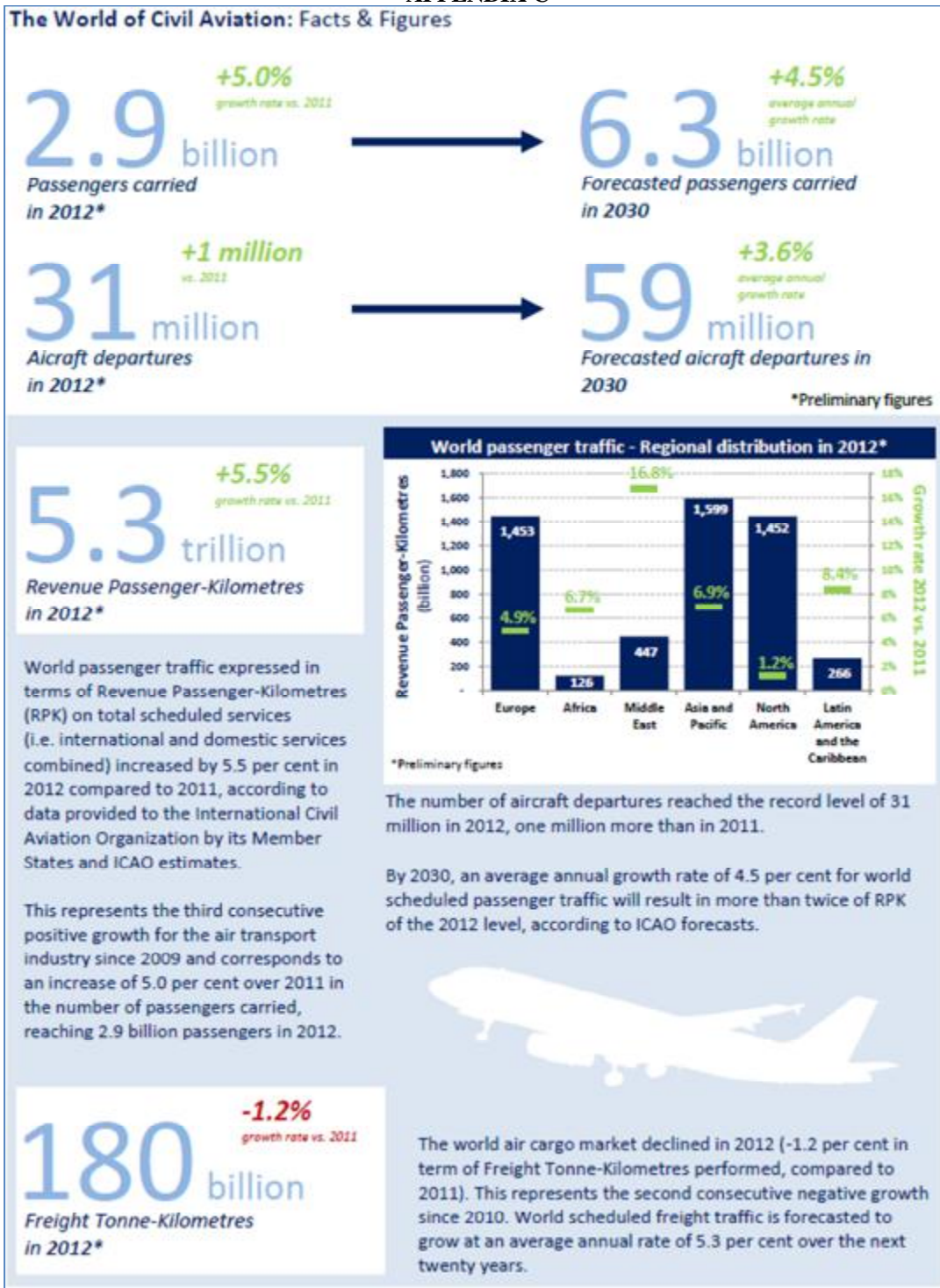
Note: expressed in terms of ASK by airline domicile

* Source: OAG-KCAO estimate

For internal use only - Not for distribution

Source: ICAO, IATA, OAG, ACI, UNRATO, airlines and airports websites

APPENDIX C



180 billion
*Freight Tonne-Kilometres in 2012**

-1.2%
growth rate vs. 2011

The world air cargo market declined in 2012 (-1.2 per cent in term of Freight Tonne-Kilometres performed, compared to 2011). This represents the second consecutive negative growth since 2010. World scheduled freight traffic is forecasted to grow at an average annual rate of 5.3 per cent over the next twenty years.

APPENDIX D

1. The ICORAS process generates the following preliminary results for Fuel Burn (FB) and traffic (RTK and ATK), accounting for worldwide international scheduled traffic.

Year	Fuel Burn (Bn Litres)	RTK (Bn)	ATK (Bn)	FB/RTK (Litres/RTK)	FB/ATK (Litres/ATK)
2010					
2011					
YoY					

Year	Fuel Burn (MT)	RTK (Bn)	ATK (Bn)	FB/RTK (kg/RTK)	FB/ATK (kg/ATK)
2010					
2011					
YoY					

Source: ICAO, ICORAS database

2. The preliminary ICORAS results have been generated for air carriers representing 100% of international scheduled traffic, showing actual reported fuel burn for carriers representing around 39% of international traffic. For the remaining air carriers representing 61% of international traffic, the traffic is based on performed traffic data and fuel is modeled according to the Revenue Cost Analysis (RCA) formula which estimates the volume of fuel consumption for each airline on the basis of a fuel consumption formula specific to each aircraft type. This formula takes into account fuel efficiency improvements due to changes in aircraft operations and establishes precise equations for new aircraft types entered into service during the last few years and for those that will be part of the airlines' fleets in the next few years.

— END —