

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 43 повестки дня. Авиационные данные. Мониторинг и анализ****СТАТИСТИЧЕСКАЯ ПРОГРАММА ИКАО**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе содержится доклад о деятельности, связанной со статистической программой ИКАО, которая предоставляет государствам-членам, авиатранспортной отрасли и всему сообществу гражданской авиации надежные статистические данные в соответствии с положениями добавления В к резолюции А37-20 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта".

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) рассмотреть информацию и оценку, представленные в настоящем документе;
- b) одобрить план будущей работы Организации в области статистики, представленный в п. 5;
- c) учесть содержащуюся в настоящем документе информацию при обновлении резолюции А37-20 Ассамблеи.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Мероприятия, указанные в настоящем документе, будут осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2014–2016 гг. и/или за счет внебюджетных поступлений
<i>Справочный материал</i>	А38-WP/55, Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта Дос 10008, Доклад Экономической комиссии 37-й сессии Ассамблеи Дос 9958, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2010 года) Дос 9932, Доклад Десятого Специализированного совещания по статистике Дос 9060, Справочное руководство по статистической программе ИКАО

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Потребность в полных, подробных и надежных авиационных статистических данных признана Чикагской конвенцией в 1944 году; статья 67 определяет мандат ИКАО на проведение сбора данных с Договаривающихся государств. Помимо этого статья 54 требует, чтобы Совет запрашивал, собирал, изучал и публиковал сведения, относящиеся к эксплуатации международных воздушных сообщений, а статья 55 гласит, что Совет может проводить исследования по всем аспектам воздушного транспорта, имеющим международное значение. Широкий масштаб статистической программы ИКАО обеспечивает поддержку всех аспектов деятельности ИКАО и таким образом подтверждает важность стратегического экономического анализа и статистических данных.

1.2 В статье XIII "*Статистические службы*" соглашения между Организацией Объединенных Наций (ООН) и ИКАО, как специализированным учреждением ООН, обе организации соглашаются объединить усилия по эффективному сбору статистических данных, чтобы избежать дублирования усилий и уменьшить возлагаемую на государства нагрузку. ООН признала ИКАО в качестве центрального учреждения, ответственного за сбор, анализ, публикацию, стандартизацию, совершенствование и распространение статистических данных, относящихся к гражданской авиации. Следует отметить, что начисление взносов государств-членов производится на основе рейтинговой системы ООН, а также с учетом статистических данных о перевозках.

2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО В ОБЛАСТИ СТАТИСТИКИ

2.1 Секретариат продолжал осуществлять рекомендации и выводы Десятого Специализированного совещания по статистике (STA/10), которое было проведено в Монреале с 23 по 27 ноября 2009 года. Эти 27 рекомендаций и выводов содержатся в *Докладе Десятого Специализированного совещания по статистике* (Doc 9932).

2.2 С учетом десяти рекомендаций и выводов STA/10, непосредственно относящихся к формам статистической отчетности, внесены изменения в существующие формы и введены новые формы данных, в частности о потреблении топлива (форма М). Письмом SD 13/1-11/66 от 19 августа 2011 года государства были информированы о вступлении в силу с 1 января 2012 года новых и пересмотренных форм отчетности в рамках статистической программы ИКАО. Разработано новое издание *Руководства по статистической программе ИКАО* (Doc 9060) (теперь называется "*Справочное руководство по статистической программе ИКАО*"), включающее новые элементы статистической программы ИКАО, которое будет выпущено во второй половине 2013 года.

2.3 В отношении двух рекомендаций, касающихся введения новой формы данных об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах с гражданскими воздушными судами, действия были отложены в связи с пересмотром существующих процессов сбора данных о безопасности полетов.

2.4 С учетом оценки приоритетов, бюджетных ограничений и недавних изменений в работе Организации, некоторые рекомендации еще предстоит выполнить. В связи с этим 15-у совещанию Группы экспертов по статистике (STAP/15) на рассмотрение будут представлены пересмотренные предложения.

2.5 В течение последних трех лет продолжалась модернизация объединенной статистической базы данных (ОСБД), и функции обработки данных были дополнительно автоматизированы. Синхронизация справочных кодов способствовала обеспечению согласованности между различными базами данных ИКАО.

3. ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ И РАСПРОСТРАНЕНИЕ

3.1 Создание новой статистической онлайн-платформы ИКАО: ICAOdata+

3.1.1 Распространение данных, получаемых в рамках статистической программы ИКАО, улучшилось с введением новой онлайн-платформы **ICAOdata+**, которая является удобным для пользователей инструментом, позволяющим им корректировать графическое представление данных с учетом потребностей (<http://stats.icao.int>). Она является также глобальным средством сопоставления авиационных данных, которое отвечает требованиям внутренних и внешних пользователей. В настоящее время имеется шесть модулей ICAOdata+: объемы перевозок, осуществляемые авиаперевозчиками, объемы перевозок по этапам полета, финансовые данные об авиаперевозчиках, объемы перевозок через аэропорты, начальный и конечный пункты полета и парк воздушных судов и персонал авиаперевозчиков. Платформа ICAOdata+ безвозмездно предоставляется координаторам государств-членов по вопросам статистики. Разработаны два дополнительных уровня доступности для предоставления различных вариантов анализа внешним пользователям на основе годовой подписки.

3.2 Разработка показателей

3.2.1 Основные авиатранспортные показатели для внутреннего использования (добавление А) и ведомости ежегодного мониторинга в области воздушного транспорта (добавление В) регулярно совершенствуются. Оба отчета дают "моментальные снимки" и анализы экономических и авиационных показателей на уровне государств или на глобальном уровне. Новые показатели и анализы размещены на веб-сайте ИКАО (<http://www.icao.int/sustainability/Pages/FactsFigures.aspx>); некоторые выдержки приводятся в добавлении С.

3.3 Практическое обучение

3.3.1 В целях обеспечения внедрения и распространения рекомендаций STA/10 в Штаб-квартире ИКАО проведены четыре практических учебных курса: Африканские государства (ноябрь 2011 года и июнь 2012 года); государства – члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА, сентябрь 2012 года) и государства – члены Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА, ноябрь 2012 года). Представители государств приобрели практический опыт применения статистических методов заполнения форм отчетности в рамках ознакомления участников с пересмотренной статистической программой ИКАО и оказания технической помощи в представлении отчетов.

3.3.2 В сотрудничестве с компанией CAE¹ ИКАО разработала серию курсов электронного обучения по статистике воздушного транспорта (www.icao.caelarning.com). Эти курсы предназначены для специалистов по планированию и менеджеров, представляющих все заинтересованные стороны в области воздушного транспорта.

¹ Крупный международный поставщик услуг по подготовке авиационного персонала.

3.4 Генерирование доходов

3.4.1 От различных пользователей статистической программы ИКАО получены позитивные отзывы, свидетельствующие, что эта программа является уникальным и надежным источником получения данных. Прямая коммерческая реализация собираемых статистических данных в сочетании с передачей на внешний подряд функции продажи продукции пользователям, относящимся к третьим сторонам, принесли в 2011 и 2012 гг. валовые доходы в размере приблизительно 400 000 кан. долл.

3.5 Прочая деятельность

3.5.1 Помимо вкладов в деятельность различных международных форумов некоторым государствам и органам в системе ООН по-прежнему предоставляются авиационные статистические данные ИКАО, включая статистические публикации региональных экономических комиссий. ИКАО, как наблюдатель Статистической комиссии ООН, приняла участие в двух последних совещаниях Комиссии.

4. ПРОЕКТ СИСТЕМЫ ИКАО ПО ПРЕДСТАВЛЕНИЮ И АНАЛИЗУ ИНФОРМАЦИИ О CO₂ (ICORAS)

4.1 В соответствии с просьбой 37-й сессии Ассамблеи ИКАО Секретариат приступил к разработке системы представления и анализа информации о CO₂ (ICORAS). Эта система используется для объединения представляемых государствами-членами данных о потреблении топлива и перевозках, которые дополняются данными из различных источников в целях представления точных оценок относительно выбросов CO₂.

4.2 Ключ к успеху проекта ICORAS – своевременное представление государствами точных данных о потреблении топлива посредством формы отчетности М по воздушному транспорту "Потребление топлива и перевозки". Эта форма является уникальным источником данных, поскольку она содержит сведения об измеряемом расходе топлива по типу воздушных судов каждого представляющего данные авиаперевозчика, охватывающие как регулярные, так и нерегулярные международные перевозки. К настоящему времени ИКАО получила формы М от 55 государств, на долю которых приходится около 50 % общего количества КТК при выполнении международных перевозок, 80 % которых подтверждены.

4.3 Самые предварительные результаты внедрения ICORAS приводятся в добавлении D.

5. БУДУЩАЯ РАБОТА

5.1 В целях реализации своих стратегических целей Организация планирует проделать указанную ниже работу в области авиатранспортной статистики.

5.2 Организация будет собирать, анализировать и распространять статистические данные, необходимые для отслеживания тенденций и проведения исследований в интересах государств и всего авиационного сообщества.

5.3 Организация будет сотрудничать с государствами-членами, отраслью, международными организациями и всеми заинтересованными сторонами отрасли в совместном использовании статистических данных по воздушному транспорту, представляющих общий интерес.

5.4 Деятельность, связанная с планированием пропускной способности и инфраструктуры аэронавигационных средств, проведением экологических анализов и контролем эффективности глобальной авиатранспортной системы, будет поддерживаться путем сбора, анализа и распространения статистических данных, таких, например, как данные о потреблении топлива. В целях гармонизации эта поддержка будет предоставляться, принимая во внимание необходимость объединения ресурсов и недопущения дублирования усилий, с поддержанием единого гармонизированного массива авиационных данных ИКАО.

5.5 Во втором квартале 2014 года будет проведено очередное совещание Группы экспертов по статистике (STAR/15) для рассмотрения вопросов авиационной статистики в целом с целью обеспечения того, чтобы все средства представления данных ИКАО отвечали потребностям пользователей, и для пересмотра плана выполнения рекомендаций STA/10.

5.6 Организация будет расширять свои возможности по регулярной разработке основных показателей деятельности воздушного транспорта.

APPENDIX A

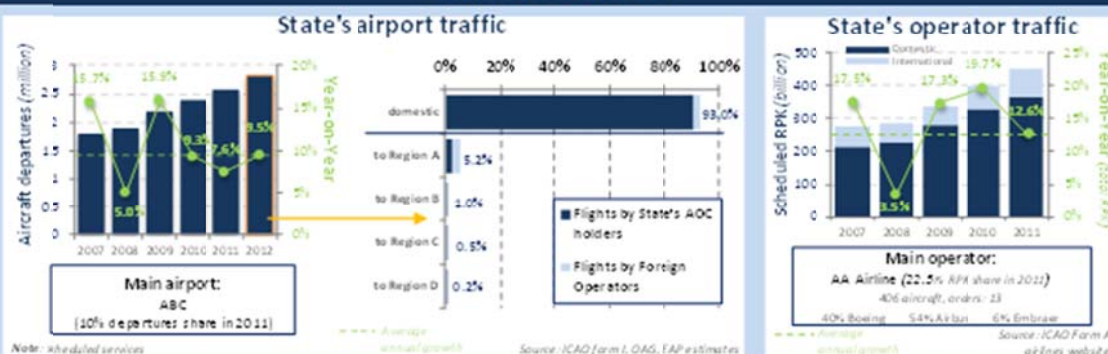
State A - ATB Brief - Economic issues



Economic Indicators



Aviation Indicators



Reporting status

- State A is submitting in a timely and accurate manner the airline and airport statistics requested (except form I1).
- State A has not reported form I1 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

ATB/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

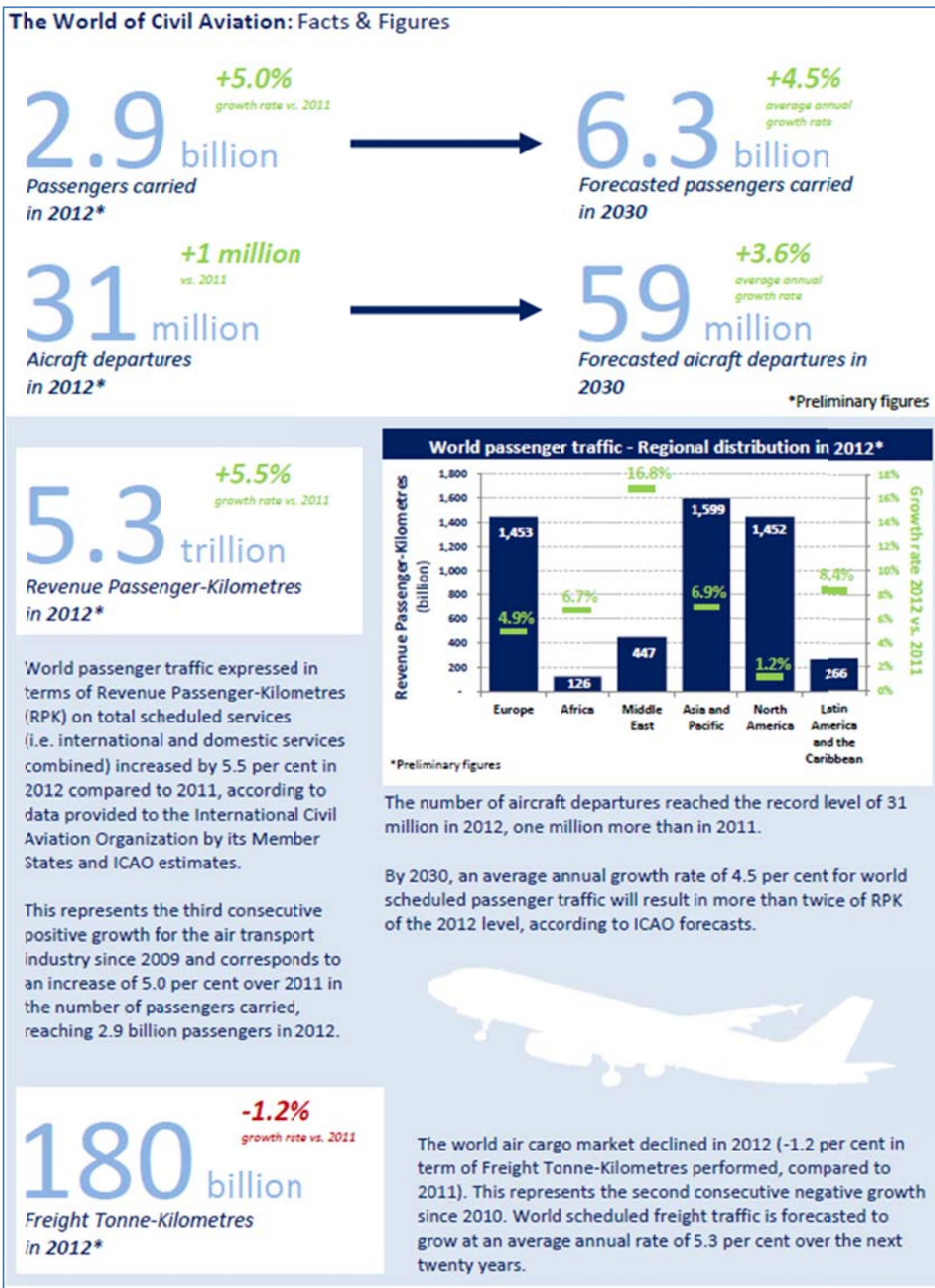


* Source: OAG+KAO estimates

For internal use only - Not for distribution

Sources: ICAO, IATA, OAG, ACL, UNWTO, 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.