



## 第十届统计专业会议

2009年11月23日至27日，蒙特利尔

议程项目12：收集、分析和发送

### 对目前报告状况的审查：商业航空承运人

(由秘书处提交)

#### 摘要

本文件涵盖了国际民航组织通过为商业航空承运人提供的航空运输报表收集的统计资料。除了对每项方案、其主要的使用情况及其报告的涵盖范围进行说明外，文件还探讨了实施新的报告流程的潜在效益，以期进一步改进这些数据的涵盖范围及其使用情况。

专业会议的行动在第7段。

#### 1. 引言

1.1 本文件重点对航空承运人的各项报表、其主要的使用情况及其报告的涵盖范围作了详细说明。

#### 2. 定期航空公司的业务量——报表A

2.1 对收集的说明：航空公司（定期和不定期）的业务量统计，是通过每月申报的报表A收集的。此报表所申报的2007年截止的过去三年的数据，平均占全世界完成的吨公里（TKPs）总数的约96%。所报告的业务量总数中约21%，是不属于国际航协成员的航空承运人完成的。

2.2 对收集的已知利用：这些数据是国际民航组织和航空业界全体最广泛使用的一些数据。经常收到来自缔约国、政府机构、地区和国际航空承运人协会、培训机构、研究和咨询机构、航空器和航空器发动机制造商以及媒体对这些数据提出的要求。这些数据还是ICAodata.com — 国际民航组织商业网站当中最受欢迎的数据系列。但更重要的是，这些数据在国际民航组织内部被广泛应用，主要用于：业界的业务量和运力分析、预测和规划；计算缔约国对国际民航组织预算出的会费；对航空器伤亡事故率进

行趋势分析；安全监督审计结果与航空器事故率的相关性；环境指标；效率指标；为理事会主席和秘书长提供情况介绍；以及国际民航组织关于业界状况的重大新闻发布。

### 3. 业务流统计

#### 3.1 航班始发地和目的地（OFOD）业务量——报表B

3.1.1 对收集的说明：航班始发地和目的地的统计，是根据提供国际定期航班的各航空公司所使用的报表B按季度收集的。此报表所申报的2007年截止的过去三年的数据，平均占全世界完成的国际客公里（PKP）总数的约89%。

#### 3.2 航段业务量（TFS）——报表C

3.2.1 对收集的说明：提供国际定期航班的各航空公司（国际定期航班）的航段业务量统计，是通过报表C每年收集的。本报表所申报的2007年截止的过去三年的数据，平均占全世界完成的国际客公里总数的约86%。

3.2.2 对收集的已知利用：航空业界全体；缔约国开展经济分析，特别是与双边协定谈判有关的经济分析；以及航空器机身和发动机制造商进行市场分析。

3.2.3 国际民航组织的分析：航段业务量数据被广泛用来结合航线的收入和成本，分析航空承运人的运行。同时，报表B和报表C的业务流数据，将成为自2010年起国际民航组织采用的新的预测方法的重要基础。此外，这些数据对掌握各航线组中航空器机型的客运和货运载量之间的关系至关重要，并正在生成国际民航组织碳计算器工具中所使用的航线组的载运比，以便按照航空器，确定可归结于每次航空旅行的旅客和货物的碳排放量。

### 4. 航空承运人的机队和人员——报表D

4.1 对收集的说明：关于定期航空公司和不定期运营人的机队和人员信息，是通过报表D每年收集的。这些报表的第1部分涵盖了根据航空器机型提供的关于航空公司/运营人机队的数据内容，显示了航空器的名称、型号和制造商、当年的航空器数量变化、用座位运力和最大起飞质量（MTOM）（吨）表示的航空器的大小，以及各类型航空器的离港、飞行小时、飞行公里数和可用天数方面的数据。报表的第2部分包含了关于承运人按工作人员类别，及其对定期航空公司的年度开销划分的数据内容。此报表所申报的2007年截止的过去三年的数据，平均占全世界完成的吨公里总数的约83%。

4.2 对收集的已知利用：这些数据集被大量的用于分析目的。这是掌握全世界航空器和人员使用情况的唯一已知数据收集。因此，这些数据是制定基准和生产率分析的理想工具。此外，从这些数据衍生出来的实用数据，还将便利国际民航组织计划开展的机队预测。这些数据集还被国际民航组织用来估算对合格人员的要求，即：与预计的业务量增长和计划采购的航空器相关的驾驶员和维修人员。来自此报表的数据还可以用来交叉检查为其他目的收集的数据，如关于登记在册的民用航空器的新数据库（参见STA/10-WP/18号文件）、安全活动审计问卷（SAAQ），以及计划收集的民用执照持照人员数据

(STA/10-WP/20号文件)。结合后者，报表D的数据还将有助于国际民航组织确定由于缺乏合格的持照人员，而对潜在的业务量增长产生的限制。最后，通过报表D收集的数据，与拟收集的关于航空器燃油消耗的信息结合使用时，将对环境保护领域的模型建造工作产生相当大的价值（参见STA/10-WP/21号文件）。

## 5. 航空承运人的财务数据——报表EF

5.1 对收集的说明：财务数据（航空承运人的收入和支出、其资产和负债）是通过报表EF每年收集的。此报表所申报的2007年截止的过去三年的数据，平均占全世界完成的吨公里的约87%。

5.2 对收集的已知可能利用：这是一份比较详细的报表，报表中包含了关于各项单独收入和费用项目的信息，这些信息通常只在航空承运人的年报或其他来源当中以非常笼统的方式予以涵盖。这使得通过这份报表收集的数据，对航空承运人的财务分析和效率趋势非常重要。

5.3 航空界的普遍情况：缔约国、政府机构、地区和国际航空承运人协会、培训机构、研究和咨询机构、航空器和航空器发动机制造商设定基准，并开展经济和财务分析。为国际民航组织开展分析：对航空公司财务形势的分析，财务估算以及预测和规划。这些数据还被广泛用来提供高层效率指标、国际民航组织理事会的年报、重大新闻发布，以及为理事会主席和秘书长提供介绍情况的报告。报表A和报表EF的数据还被用来计算万国邮政联盟（UPU）的年最低运送率。

## 6. 涵盖范围和报告流程

6.1 航空承运人报表的涵盖范围及其应用，与每项报表的复杂程度、拟报告的数据量以及报告的频率略有关连。在上次专业会议上，通过合并报表，如报表A、报表D和报表EF，采取了若干步骤以减少报表的数量，进而减轻报告实体的工作量。此外，秘书处一直在积极主动努力地从报告实体收集电子报表数据，而后几乎不用或用最低限度的手工操作，将其输入综合统计数据库（ISDB）。收到的一项数据分析表明，自1997年举行的上届专业会议以来，秘书处工作人员目前处理的航空承运人报表比十年前多出了32%。对此，部分可归结于承运人数量的增长，部分则归结于国际民航组织为了追踪到期却没有提交的报表，采取了积极主动的做法，并发催报函以便将这些报表纳入综合统计数据库。用减少的工作人员处理大幅增加的报表数量，还表明工作人员实现了更高的生产率，这主要是他们使用了更好的软件工具带来的结果。

### 6.2 航空承运人报表的报告频率

6.2.1 鉴于航空承运人报表的报告频率和涵盖范围，一般认为不必要对此作任何修改。但报表A和报表EF例外。报表EF的收入和成本数据通常按照相同报表中报告的业务量数据进行调整，以便具有更准确的收益和单位成本数字。但是，对数据进行解读或分析者应牢记，财政年度与日历年度之间的差异历来比较复杂。要将财务数据从财政年度变为日历年度，将会给航空承运人增加巨大的行政费用。

6.2.2 向专业会议提交的WP/10号文件和WP/11号文件中，载有修订为缔约国提供的报表A和报表EF的报告频率时间表的提案，以便加紧完成报告流程。

### 6.3 催报流程的最新情况

6.3.1 目前，正在综合统计数据库的范围之外制定催报流程，对未报实体的催报工作必须手工完成，因而造成了效率较低的工作流程。已经采取了各种步骤，以便将催报工作的全部流程纳入综合统计数据库。这将使综合统计数据库在逾期不报时，立即生成自动催报函。该系统将用国际民航组织的适当的正式语文生成一份电子邮件。因此，在各缔约国任命一名负责提交与商业航空承运人有关的所有航空运输报表的协调员，将会使催报工作更加有效，并可能进一步改进所报告数据的涵盖范围。此外，通过这些催报函，缔约国将对未报报表开展审计有迹可寻，这将提高它们的问责制。

6.4 统计专家组第十四次会议的建议（STAP/14-13）。专家组核准了在每一缔约国的国家民航局内，为航空承运人统计资料设立协调人。将通过国际民航组织保密网站提供协调人名单。经商定，将由各国为所有民用航空统计资料提名一名协调人，或根据其行政结构，为航空承运人统计资料设立一名协调人，再为所有非航空承运人统计资料另设一名协调人。

## 7. 会议的行动

### 7.1 请专业会议：

- a) 审查航空承运人统计方案，并对加强其有用性的可能办法提出意见；
- b) 核准在每一缔约国的国家民航局内，为航空承运人统计资料设立协调人；和
- c) 同意通过国际民航组织保密网站提供协调人名单。