



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

ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ (STA/10)

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 2 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Проект доклада по пункту 2 повестки дня утвержден пленарным заседанием 25 ноября 2009 года.

Пункт 2 повестки дня. Статистические данные об объемах и потоках перевозок, осуществляемых авиаперевозчиками

Пересмотр правил публикации данных о начальном и конечном пунктах полета (OFOD) (WP/8)

2.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

2.1.1 В документе WP/8 объясняется, что данные OFOD являются в ИКАО единственной серией статистических данных, в отношении которых действуют ограничения на публикацию как по содержанию, так и по срокам выпуска этих данных. Ограничения на то, что может указываться, весьма негативно влияют на представление государствами-членами соответствующих данных. 14-е совещание Группы экспертов по статистике (STAP/14) отметило, что эти ограничения предполагалось применять лишь на временной основе и соответственно рекомендовало отменить ограничения на публикацию данных по парам городов и уменьшить срок действия ограничения на публикацию данных с одного года до шести месяцев с момента окончания соответствующего периода представления отчетности.

2.1.2 В документе также отмечается, что в настоящее время ИКАО публикует прогнозы лишь в отношении регулярных перевозок. С начала 2009 года Организация приступила к реструктуризации своей деятельности в области прогнозирования, чтобы обеспечить подготовку прогнозов, охватывающих все перевозки (регулярные и нерегулярные) по группам маршрутов. В этой связи STAP/14 подготовило рекомендацию о том, что в собираемые в настоящее время с помощью формы В данные OFOD следует также включать данные о международных нерегулярных перевозках.

2.2 ОБСУЖДЕНИЕ

2.2.1 В ходе обсуждения было сделано несколько заявлений как в поддержку предложения об отмене всех ограничений в отношении сроков публикации данных, так и в пользу сохранения установленной в настоящее время задержки публикации данных на один год. Однако в конце концов Специализированное совещание согласилось рекомендовать публиковать данные через шесть месяцев после их получения.

2.2.2 В ходе обсуждения вопроса об авиации общего назначения также выражалась определенная озабоченность в отношении содержания данных о нерегулярных перевозках, которые должны представляться в рамках OFOD. Секретариат отметил, что какими бы ни были результаты обсуждения вопроса об аэротакси, никогда не предполагалось, что государства должны включать такие данные в представляемую пересмотренную форму В. Кроме того, было уточнено, что если государства могут четко проводить различие между регулярными и нерегулярными перевозками, то данные OFOD должны представляться отдельно. Те государства, которые не способны сделать это, могут представлять совокупные данные, четко указав это в форме отчетности.

2.2.3 Секретариат также отметил, что не будет каких-либо проблем с запрашиваемыми данными, а проект новых инструкций по заполнению пересмотренной формы В будет разослан всем государствам для представления ими своих замечаний. На основе этих заверений Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

Рекомендация 2/1

Специализированное совещание рекомендует, что:

В отношении сбора данных о начальных и конечных пунктах полета (OFOD) по форме В отчетности по воздушному транспорту ИКАО следует:

- a) исключить все ограничения на публикацию собранных данных о парах городов для такого сбора данных;
- b) публиковать все данные, представленные через шесть месяцев после окончания соответствующего квартального периода представления отчетности;
- c) расширить охват собираемых данных за счет включения в них данных о международных регулярных и нерегулярных коммерческих воздушных перевозках, но исключая данные о таком коммерческом транспорте по вызову, как аэротакси и коммерческая деловая авиация.

Определения и идентификация низкобюджетных перевозчиков (WP/9)

2.3 ДОКУМЕНТАЦИЯ

2.3.1 Специализированное совещание отметило, что необходимость идентификации низкобюджетных перевозчиков (НБП) в статистической программе ИКАО становится все более актуальной в результате увеличения объема их присутствия на международном рынке. Кроме того, была представлена информация, что ИКАО разработала определение термина НБП в контексте экономического регулирования международного воздушного транспорта, однако имеются другие определения и/или методы идентификации НБП, принятые государствами и международными организациями.

2.3.2 В документе WP/7 рассматриваются различные методы определения НБП, а также связанные с этим вопросы, такие как достижение компромисса между ограничением данных об этой категории перевозчиков и применением элемента субъективной оценки при присвоении категории. В целях интеграции этого нового рыночного сегмента в статистическую программу ИКАО в этом документе приводится рекомендация о том, что ИКАО следует разослать список перевозчиков, определенных как НБП, государствам-членам, чтобы получить их мнение в отношении правильности классификации этих перевозчиков в списке и других перевозчиков, которые не включены в список, и затем обновлять этот список на регулярной основе.

2.4 ОБСУЖДЕНИЕ

2.4.1 Сложилось общее мнение о важности и преимуществах идентификации низкобюджетных перевозчиков (НБП) в статистической программе ИКАО. Широкую поддержку получило определение НБП, разработанное ИКАО в Руководстве по регулированию международного воздушного транспорта (Дос 9626), а также предложение о ежегодном обновлении списка НБП, который составляется Секретариатом на основе информации, представляемой государствами-членами.

2.4.2 Было внесено предложение о том, что в список НБП следует включать указание начала и конца месяца/года деятельности НБП. Специализированное совещание согласилось с этим предложением, так как некоторые НБП изменяют свой тип операций и/или бизнес-модели в середине года. Что касается данных о НБП, которые прекратили свою деятельность, то Специализированное совещание рассмотрело вопрос о сохранении исторических данных, которые полезны для аналитических целей и прогнозирования.

2.4.3 На основе результатов обсуждения этого вопроса Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию:

Рекомендация 2/2

Специализированное совещание рекомендует, что:

- a) ИКАО следует использовать определение низкобюджетных перевозчиков (НБП), приведенное в *Руководстве по регулированию международного воздушного транспорта* (Дос 9626);
- b) ИКАО следует ежегодно обновлять список НБП на основе информации, представляемой государствами-членами;
- c) ИКАО следует согласиться, что в отношении каждого НБП следует указывать как код ИАТА, так и код ИКАО.

Система оперативного мониторинга (СОМ) ежемесячных данных о перевозках коммерческих авиаперевозчиков (WP/10)

2.5 ДОКУМЕНТАЦИЯ

2.5.1 В документе WP/10 указывается, что наличие информации о краткосрочных тенденциях в отношении перевозок имеет важное значение для государств-членов и правительств, а также для частных авиаперевозчиков в их деятельности по планированию, призванному обеспечить соответствие между провозной емкостью и спросом, что позволяет повысить эффективность и экономическую жизнеспособность полетов, а также обеспечить оптимальное использование капитальных средств в соответствующих государствах. В этой связи STAP/14 рекомендовало внести соответствующие поправки в действующие инструкции по представлению отчетности с целью получения важных данных о перевозках раньше, чем это предусматривается существующими графиками представления отчетности.

2.6 ОБСУЖДЕНИЕ

2.6.1 Сложилось общее понимание важности и преимуществ определения краткосрочных тенденций в отношении перевозок, включая перевозки низкобюджетных перевозчиков (НБП) для государственных и частных авиаперевозчиков в их деятельности по планированию, призванной обеспечить соответствие между провозной емкостью и спросом, что позволяет повысить эффективность и экономическую жизнеспособность полетов в соответствующих государствах. Широкую поддержку получило мнение о необходимости устанавливать имеющие решающее значение тенденции в отношении перевозок в сроки, более короткие, чем используемые в настоящее время. Наблюдатель от МСА отметил, что по его 150 аэропортам данные поступают в течение 25 дней после закрытия предыдущего месяца и нет причин, почему бы такую же систему не применять также и в отношении данных о перевозках основных авиаперевозчиков.

2.6.2 Без дальнейших замечаний Специализированное совещание приняло следующую рекомендацию об изменении формулировки инструкции по заполнению формы А.

Рекомендация 2/3

Специализированное совещание рекомендует, что:

"Инструкцию по заполнению *формы А отчетности по воздушному транспорту "Перевозки коммерческих авиаперевозчиков"* следует изменить следующим образом:

"Договаривающиеся государства должны представлять форму А ежемесячно в течение одного месяца после окончания отчетного месяца, к которому она относится. Если это практически неосуществимо, государству-члену следует представлять данные по форме А не позднее, чем через два месяца после окончания отчетного месяца, к которому она относится".