



الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات

مونتريال، من ٢٣ إلى ٢٧/١١/٢٠٠٩

مشروع التقرير عن البند ٤ من جدول الأعمال

وافقت الجلسة العامة، في ٢٥/١١/٢٠٠٩، على مشروع التقرير عن البند ٤ من جدول الأعمال.

البند ٤ من جدول الأعمال: البيانات المتعلقة بحركة المطارات

استعراض بيانات حركة المطارات (WP/13)

١-٤ الوثائق

١-١-٤ ١-٤-١ شُرحت ورقة العمل WP/13 أن الإيكاو تقوم منذ عام ١٩٦٠ بجمع بيانات حركة المطارات في المطارات الدولية الرئيسية في كل دولة متعاقدة. ولتقييم تطور نظام النقل الجوي ككل، أوصى الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الاحصاءات بوضع معايير إضافية للاختيار لتوسيع نطاق هذه البيانات كي تشمل جميع المطارات التي لديها مكوّن واسع للحركة المحلية. كذلك، بسبب الاختلافات مع المجلس الدولي للمطارات من حيث تعريف النقل الجوي التجاري فيما يخص التاكسي الجوي، أوصى الاجتماع الرابع عشر بالنظر في تحديد عملياته (من حيث تحركات الطائرات فقط) كي يتسنى للإيكاو ودولها الأعضاء مقارنة بيانات حركة المطارات المبلغ عنها الى المنظمين. وأخيراً، اقترحت الورقة أن توصي الشعبة بجمع بيانات حركة المطارات بالنسبة لمنشأ ومقصد الرحلات المنتظمة وغير المنتظمة بالنسبة للمطار المبلغ.

٢-٤ المناقشة

١-٢-٤ ١-٤-٢ لاحظت الشعبة أن بعض الدول غير قادرة على تقديم بيانات فردية لحركة المطارات بالنسبة لبعض مطاراتها الداخلية، ومع ذلك يمكنها تقديم بيانات حركة المطارات التجميعية الاجمالية بالنسبة لكل المطارات في دولها عن طريق نموذج الإبلاغ السنوي I-S.

٢-٢-٤ ٢-٤-٢ لاحظت الشعبة أيضاً أنه فيما يتعلق بالتاكسي الجوي وعمليات الأعمال التجارية كان القصد يتجه دائماً لجعل هذه البيانات مقتصرة على تحركات الطائرات، نظراً لأن معظم الدول لا تتابع عدد الركاب أو البضائع التي تنقلها هذه الرحلات الجوية. وكذلك، بغية عدم تحميل الدول ما فوق طاقتها، فإن التحديد الصريح لعدد تحركات الطائرات بحسب عمليات الطيران العام والأعمال التجارية سيبيّن فقط في نموذج الإبلاغ السنوي عن حركة المطارات I-S.

٣-٢-٤ ٣-٤-٢ بناء على اقتراح احدى الدول أشير الى أنه يمكن أن تقوم الدول القادرة على ذلك بتقسيم الرحلات الجوية الداخلية الى عمليات منتظمة وغير منتظمة. غير أنه، لأغراض النموذجين I و I-S، حركة المطارات، سيُسْتَبْقَى هذا البند في شكله التجميعي كما هو الحال في الوقت الراهن.

٤-٢-٤ ٤-٤-٢ لاحظت الشعبة أنه، إذا تمت الموافقة على اقتراح جمع بيانات حركة المطارات بالنسبة لمنشأ ومقصد الرحلات، سيتعين على الأمانة العامة وضع نموذج جديد للإبلاغ عن النقل الجوي مع تعليمات وتعريف الإبلاغ ذات الصلة.

٥-٢-٤ ٥-٤-٢ استناداً الى الإيضاحات المقدمة أعلاه، اعتمدت الشعبة التوصية التالية:

التوصية ١/٤

توصي الشعبة بما يلي

ينبغي أن تقوم الإيكاو بما يلي فيما يتعلق بنموذج الإبلاغ I عن النقل الجوي – حركة المطار:

- (أ) توسيع نطاق جمع بيانات المطارات ليشمل الحركة الداخلية من خلال وضع حد أدنى للحركة يتمثل في ٨٠ في المئة من مجموع وحدات الحركة التجارية، على النحو المبين في التذييل (أ) لهذا التقرير،
- (ب) تعديل تعاريف العمليات غير المنتظمة من خلال التحديد الواضح للتاكسي الجوي (والرحلات الجوية للأعمال التجارية)، بما في ذلك الرحلات الترفيهية تحت تعريف الطائرات الأخرى،
- (ج) النظر في تحديد بيانات حركات التاكسي الجوي (والرحلة الجوية للأعمال التجارية) التي يُبلغ عنها ضمن العمليات غير المنتظمة، على النحو المبين في التذييل (ب) لهذا التقرير.
- (د) جمع بيانات حركة الرحلات الدولية المنتظمة وغير المنتظمة من المنشأ إلى المقصد، غير أنه في حال عدم إتاحة هذه البيانات على نطاق واسع، ينبغي أن تنتظر الإيكاو في جمع بيانات الحركة لكل مراحل الرحلات الجوية دون توقف، الوافدة إلى المطار الذي أُبلغ عن بياناته والمغادرة له.

جمع وتصنيف احصاءات الطيران المدني – سياق الهند (WP/33 المقدمة من الهند)

البيانات اللازمة للأنشطة في مجال التوقعات (WP/14)

جمع البيانات بشأن سعة المطارات والمجال الجوي والاستثمار والتمويل (WP/15)

٣-٤ الوثائق

١-٣-٤ بيّنت الهند في ورقة العمل WP/33 أن الإيكاو أوصت بنماذج مختلفة لجمع البيانات المتعلقة بالطيران المدني. وحاولت الورقة تقديم تفاصيل للبيانات المتعلقة بالطيران المدني التي تم جمعها والاحتفاظ بها في الهند، ومصادرها وتعميمها وأن البيانات المجموعة على هذا النحو تستخدمها الوزارة في التخطيط ورسم السياسات. وتستخدم هذه البيانات أيضاً إدارات وباحثون لهم علاقة بالموضوع. وناقشت الورقة كذلك مختلف الثغرات في البيانات التي يتم جمعها. وبعض هذه الثغرات تقوم على متطلبات أمانة أخرى في الوزارات/الإدارات.

٢-٣-٤ عرضت ورقة العمل WP/14 إعادة هيكلة أنشطة الإيكاو في مجال التوقعات، وناقشت مسألة الاحتياجات من البيانات ذات الصلة وحددت مصادرها المحتملة. وركزت الورقة أيضاً على متطلبات التوقعات المتعلقة بالحركة الجوية والأساطيل. والاحتياجات اللازمة للقيام بالتوقعات المتعلقة بالأفراد المرخص لهم وسعة المطارات وسعة المجال الجوي وتمويله وتناولها ورقات عمل أخرى مقدمة إلى الشعبة.

٣-٣-٤ أُشير في ورقة العمل WP/15 إلى أن نمو الحركة الجوية المستمر يؤدي إلى فرض قيود على السعة في المطارات وفي المجال الجوي في عدة أقاليم من العالم. ويمكن أن تكون مثل هذه القيود مادية أو فنية أو تشغيلية أو مالية أو تنظيمية أو سياسية الخ. وإن تحديد القيود في حينها يدعم التخطيط على نحو يتسم بالفعالية والكفاءة ويمكن أن يساعد على إنجاز أهداف السلامة والكفاءة والبيئة. وفي بعض الحالات، قد تجعل هذه القيود من الضروري ومما لا مناص منه أخذها في الاعتبار أثناء القيام بالتنبؤات والتخطيط. وقد تلقي عملية جمع البيانات بشأن الاستثمارات المقبلة التي تخطط لها

المطارات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية بعض الضوء على مدى معالجة هذه القيود. وكانت هذه الورقة تهدف الى استعراض مختلف القيود الممكنة التي تعترض نمو الحركة الجوية وتقتراح الأساليب التي يمكن جمع المعلومات الملائمة بواسطتها.

٤-٤ المناقشة

١-٤-٤ ناقشت الشعبة ورقات العمل المذكورة أعلاه معا.

٢-٤-٤ طلب بعض المشاركين إيضاحات بشأن المعايير التي تُستخدم لاختيار المطارات التي يُطلب منها الإبلاغ عن بيانات بشأن القيود على السعة وما اذا كان سيوضع في الاعتبار تأثير وجود مطارات غير خاضعة لقيود بجوار المطارات التي تعتبر مكتظة. وجرى ابراز أن معايير الاختيار سيترك أمرها للدول المعنية وأن وضع تحويل الحركة من المطارات المكتظة الى المطارات غير المكتظة بجوارها في الاعتبار لم يتم النظر فيه في الاستبيان المقترح الذي اقتصر على جانب الامداد (السعة) ولم يشمل جانب الطلب (الحركة). ولاحظت الشعبة أن تحويل الحركة ملائم بصفة خاصة للتنبؤ وأنه بينما لا تراعيه حاليا منهجية التنبؤ التي تستخدمها الايكاو، يمكن النظر في هذا عند التخطيط للمزيد من التحسينات. ولاحظت الشعبة ايضا أن هذا الجمع للمعلومات حافظه هو زيادة الضغط/المطالب/المقتضيات لادراج القيود في التنبؤات.

٣-٤-٤ ناقشت الشعبة أيضا الاقتراحات المقدمة في ورقة العمل WP/33 وخاصة طلب تصنيف الشحنة بحسب نوع البضائع المنقولة. واستنتج أن هذا التصنيف لن يكون ممكنا نظرا لأن ادارات الطيران المدني لا تقوم بجمع هذه البيانات. غير أنه، اذا كانت هناك حاجة الى ذلك، قد يتوافر هذا النوع من كيانات وطنية أخرى مثل ادارات الجمارك أو التجارة.

٤-٤-٤ فيما يتعلق بمشروع الاستبيان المبين في التذييل (ج)، لاحظت الشعبة أن المجلس الدولي للمطارات لم يستطع تعميمه على عينة من أعضائه خلال أشهر الصيف لأنه يمكن أن يتعارض مع دراسات استقصائية أخرى كانوا يجرونها في ذلك الوقت. غير أن المراقب عن المجلس الدولي للمطارات أكد استعداد رابطته لمساعدة الايكاو في مثل هذه الدراسة الاستقصائية مستقبلا. ولاحظت الشعبة أيضا أن مثل هذا الاستبيان سيُرسل على أساس مخصص، نظرا لأن هذه البيانات لم تكن مطلوبة على أساس سنوي منتظم.

٥-٤ الاستنتاج

١-٥-٤ وافقت الشعبة من حيث المبدأ على الاستبيان المقترح للمطارات مع الاقرار بأن الأمانة العامة قد تعيد النظر في شكله لجعله أكثر مرونة ليشمل أيضا جانب الامداد، وذلك بالتعاون الوثيق مع المجلس الدولي للمطارات.

APPENDIX A

PROPOSED REVISED REPORTING INSTRUCTIONS AND DEFINITIONS FOR AIRPORT TRAFFIC - FORM I

General

This form is to be used by ICAO Contracting States to report traffic statistics for each of their airports that is open to commercial traffic. A separate Form I is to be filed regularly for:

- a) each of a State's principal airports having combined traffic of at least 90 per cent of the total international commercial traffic units (scheduled and non-scheduled) of all airports of the State; or
- b) each of a State's airports having no less than 1 000 international traffic units in a year, whichever is less restrictive.

In addition, a separate Form I should also be filed with regard to each principal airport to a State having combined traffic of at least 80 per cent of the total commercial traffic units (scheduled and non-scheduled) of all airports of the State which were not selected under the criteria for international airports above.

Commercial air transport

International non-scheduled (Item 2). Report under this item the aircraft movements (and loads) of international charter and special flights other than those reported under scheduled flights, performed for remuneration on an irregular basis including empty flights related thereto, air taxi operations (and commercial business flights), inclusive tours other than those reported under scheduled services, and blocked-off charters.

Domestic scheduled and non-scheduled (Item 4). Report under this item both the scheduled and non-scheduled services of commercial air transport operators only, including air taxi operations (and commercial business flights).

All other movements

Report here all aircraft movements, other than those of commercial air transport. Include commercial activities such as crop dusting, aerial photography, pilot training (at training schools), as well as non-commercial business and pleasure flying and the movements of military aircraft. Although not required, States may report the number of passengers, embarked and disembarked, who are associated with "other movements".

APPENDIX B

PROPOSED CHANGES TO AIRPORT TRAFFIC - FORM I-S

REPORTING INSTRUCTIONS

A. Commercial air transport:

1. International scheduled
2. International non-scheduled
3. Total international (1+2)
4. Domestic scheduled and non-scheduled
5. Total commercial air transport (1+2+4)
6. All-freight/mail services ¹
7. Air taxi (and commercial business) operations ²

B. All other movements

¹ This traffic is to be included also under Items 1 to 5 (see the reporting instructions).

² This traffic is to be included also under items 2 to 5 (see the reporting instructions)

REPORTING INSTRUCTIONS

Commercial air transport

International non-scheduled (Item 2). Report under this item the aircraft movements (and loads) of international charter and special flights other than those reported under scheduled flights, performed for remuneration on an irregular basis including empty flights related thereto, air taxi operations (and commercial business flights), inclusive tours other than those reported under scheduled services, and blocked-off charters.

Domestic scheduled and non-scheduled (Item 4). Report under this item both the scheduled and non-scheduled services of commercial air transport operators only, including air taxi operations (and commercial business flights).

All other movements

Report here all aircraft movements, other than those of commercial air transport. Include commercial activities such as crop dusting, aerial photography, pilot training (at training schools), as well as non-commercial business and pleasure flying and the movements of military aircraft. Although not required, States may report the number of passengers, embarked and disembarked, who are associated with "other movements".

APPENDIX C



QUESTIONNAIRE ON AIRPORT CAPACITY AND CONSTRAINTS

Date:

Airport Name:

ICAO four letter code:

Contact person:

Name:

Email address:

Phone Number:

Is Slot allocation applied (Y/N)?

Purpose of this questionnaire:

This questionnaire was designed and distributed in application of the recommendations of the meeting of the ICAO Statistics Division meeting held in Montreal from 23 to 27 November 2009 regarding the collection of data on airport and airspace capacity, investment and funding.

Important Note:

Information provided through this questionnaire will be used for forecasting purposes. It is considered strictly confidential by ICAO and will not be shared with any third party, except in aggregated (at the State, region or global levels) format.

I. Capacity

1.1. Airside

Year		2009	2015	2020	2025	2030
Runway Capacity						
Number of runways						
Declared / nominal capacity ¹	Arrival					
	Departure					
	Both					
Please provide a short description of the method used to estimate capacity						
Aircraft parking stands						
Number of parking stands						

1.2. Landside

Year		2009	2015	2020	2025	2030
Passenger Terminal Capacity						
Number of gates						
Number of passengers per year						
Cargo Terminal Capacity						
Tons of cargo per year						

¹ This capacity is usually expressed in terms of *Hourly airport capacity* which is defined as the maximum number of aircraft operations that can take place in an hour, which may include arrivals and departures, separately. In some cases a capacity Pareto chart is developed. If this is the case, please attach a copy to this questionnaire. In many cases, only an annual capacity can be provided, if this is the case, please specify.

II. Demand / Capacity relationship

Year	2009	2015	2020	2025	2030
Average delay per departure (minutes)					
Average delay per arrival (minutes)					
Per cent of time airport operating at or above declared capacity					

III. Constraints

Year	2009	2015	2020	2025	2030
Constraints on operations					
Number of runways	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Number of gates	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Number of parking stands	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Terminal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Road access	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Noise restrictions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Staffing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Constraints on physical expansion					
Limited land due to geographical location	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Limited land due to housing encroachment	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lack of funding	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Political opposition	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
