



STAP/14

Международная организация гражданской авиации

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО СТАТИСТИКЕ

ЧЕТЫРНАДЦАТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 23–27 марта 2009 года

ДОКЛАД

**ДОКЛАД ЧЕТЫРНАДЦАТОГО СОВЕЩАНИЯ
ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО СТАТИСТИКЕ**

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

Кому: председателю Авиатранспортного комитета

От: председателя Группы экспертов по статистике

Настоящим имею честь представить доклад четырнадцатого совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14), состоявшегося в Штаб-квартире ИКАО в Монреале с 23 по 27 марта 2009 года.

С. Жермон
Председатель

Монреаль, 8 апреля 2009 года

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Введение	1
Общие положения.....	1
Круг полномочий	1
Повестка дня.....	1
Участники	3
Должностные лица и Секретариат	4
Перевод и документация.....	4
Пункт 1 повестки дня. Утверждение проекта повестки дня и организационных мероприятий	5
Пункт 2 повестки дня. Развитие событий после 9-го Специализированного совещания по статистике (STA/9)	5
Развитие событий после 9-го Специализированного совещания по статистике (WP/2).....	5
Пункт 3 повестки дня. Общий обзор статистической программы ИКАО: актуальность, рационализация и гармонизация.....	6
Пересмотр правил публикации данных о начальном и конечном пунктах полета (OFOD) (WP/3).....	6
Располагаемая коммерческая загрузка и средняя масса пассажира (WP/4).....	7
Рассмотрение определений внутренних и каботажных авиаперевозок (WP/5).....	7
Рассмотрение данных о перевозках через аэропорты (WP/6)	8
Стандартизация авиатранспортной статистики по аэропортам и поставщикам аэронавигационного обслуживания (WP/7)	10
Реестр гражданских воздушных судов (WP/8)	11
Пункт 4 повестки дня. Согласование статистической программы ИКАО с программами других организаций	12
Согласование статистической программы ИКАО со статистическими программами других организаций гражданской авиации (WP/9); Симбиоз и синергия в статистике авиации и туризма (WP/26).....	12
Новая база данных ИКАО об операциях воздушных судов (WP/10)	13
Пункт 5 повестки дня. Оценка влияния изменений в авиатранспортной отрасли	15
Определение и идентификация низкобюджетных перевозчиков (WP/11).....	15
Влияние представляемых авиаперевозчиками финансовых данных на прогнозы перевозок (WP/12).....	16
Пересмотр классификаций и определений, используемых для описания видов деятельности гражданской авиации (WP/13)	16
Ссылки на объединенную статистическую базу данных (ОСБД) и использование ее для анализа данных о безопасности полетов (WP/14).....	18

Пункт 6 повестки дня. Рассмотрение нынешнего положения дел с представлением данных в части, касающейся форм отчетности ИКАО по воздушному транспорту и рекомендаций по внедрению новых процессов отчетности	19
Рассмотрение нынешнего положения дел с представлением отчетности:	
коммерческие авиаперевозчики (WP/15).....	19
Рассмотрение нынешнего положения дел с представлением данных: аэропорты и поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) (WP/16)	19
Пункт 7 повестки дня. Внедрение системы оперативного мониторинга (СОМ) в целях ежемесячного мониторинга перевозок.....	21
Система оперативного мониторинга (СОМ) ежемесячных данных о перевозках и финансовых данных коммерческих авиаперевозчиков (WP/17);	
Рассмотрение нынешнего положения дел с представлением отчетности:	
коммерческие авиаперевозчики (WP/15).....	21
Пункт 8 повестки дня. Рассмотрение данных, необходимых для реформирования деятельности ИКАО в области прогнозирования.....	23
Требования в отношении предназначенных для прогнозирования данных (WP/18);	
Сбор данных о пропускной способности аэропортов и воздушного пространства, инвестициях и финансировании (WP/22)	23
Пункт 9 повестки дня. Предложения по сбору новых данных.....	25
Авиационные происшествия и серьезные инциденты (WP/19).....	25
Данные об аттестованном гражданском персонале (WP/20).....	26
Потребление топлива коммерческими авиаперевозчиками (WP/21).....	27
Перечень бортового и наземного аэронавигационного оборудования (WP/23).....	28
Деятельность по генерированию доходов (WP/24)	29
Пункт 10 повестки дня. Определение общих основных показателей эффективности (ОПЭ) для мониторинга состояния отрасли.....	30
Рассмотрение различных основных показателей эффективности (WP/25).....	30
Пункт 11 повестки дня. Будущая работа.....	32
Обзор будущей работы.....	32
Добавление 1. Список участников	33
Добавление 2. Список рабочих документов, информационных документов и справочных материалов	35
Рабочие документы.....	35
Информационные документы.....	36
Справочные материалы	37

ВВЕДЕНИЕ

Общие положения

1. Четырнадцатое совещание Группы экспертов ИКАО по статистике (STAP/14) проходило в Штаб-квартире ИКАО в Монреале с 23 по 27 марта 2009 года.
2. Директор Авиатранспортного управления (Д/АТУ) г-жа Фоласаде Одутола обратилась к участникам со словами приветствия и представила членов Секретариата. Она отметила, что со времени предыдущего Специализированного совещания по статистике, проходившего в Монреале около 12 лет назад, в развитии воздушного транспорта произошли значительные перемены. Участников информировали о существенном изменении ориентиров в работе ИКАО, связанном с принятием бизнес-плана Организации. Также была представлена информация о ходе реализации шести стратегических целей ИКАО, в частности относящихся к безопасности полетов, эффективности и охране окружающей среды, что обусловило необходимость мониторинга эффективности работы, который возможен только при наличии соответствующих контрольных показателей.
3. Д/АТУ выразила уверенность в том, что члены Группы экспертов смогут сформулировать убедительные рекомендации и выработать эффективную стратегию улучшения статистической программы, в частности путем введения новых направлений сбора данных.
4. В заключение Д/АТУ заявила, что от этого совещания многого ожидают и что члены Группы экспертов сыграют важную роль в подготовке предстоящего Специализированного совещания по статистике, которое пройдет с 23 по 27 ноября 2009 года.

Круг полномочий

5. Круг полномочий Группы экспертов был первоначально установлен резолюцией A16-34 Ассамблеи, которая поручила Совету "учредить группу экспертов государств по статистике и учету, с которыми Секретариат мог бы в любое время консультироваться". В настоящее время это резолюцию заменила резолюция A36-15, в пункте 2 добавления В которой Ассамблея *"предлагает* Совету с привлечением, при необходимости, национальных экспертов в соответствующих областях на регулярной основе рассматривать собираемые ИКАО статистические данные с целью более эффективного удовлетворения потребностей Организации и ее Договаривающих государств и ввести необходимые показатели для оценки деятельности Организации по достижению ее стратегических целей в интересах повышения уровня единообразия статистических данных, полноты и своевременности представления их государствами и улучшения формы и содержания анализа". В этом контексте Авиатранспортный комитет отмечает, что все дискуссии и выводы Группы экспертов должны рассматриваться как имеющие консультативный статус в части решения технических проблем и не означающие поддержки или рекомендации каких-либо конкретных действий со стороны ИКАО или ее государств-членов, выходящих за рамки сугубо технических вопросов.

Повестка дня

6. В соответствии с кругом полномочий основной целью совещания было оказание Секретариату содействия в подготовке документации для десятой сессии Специализированного совещания по статистике (STA/10). С учетом этого Авиатранспортный комитет определил следующую повестку дня совещания, которая была представлена секретарем в документе WP/1:

Пункт 1 повестки дня. Утверждение проекта повестки дня и организационных мероприятий

WP/1. Организационные мероприятия

Пункт 2 повестки дня. Развитие событий после 9-го Специализированного совещания по статистике (СТА/9)

WP/2. Развитие событий после девятого Специализированного совещания по статистике
IP/1. *О ходе расширения и модернизации ОСБД (ICT)*

Пункт 3 повестки дня. Общий обзор статистической программы ИКАО: актуальность, рационализация и гармонизация

WP/3. Пересмотр правил публикации данных о начальном и конечном пунктах полета (OFOD)

WP/4. Располагаемая коммерческая загрузка и средняя масса пассажира

WP/5. Рассмотрение определений внутренних и каботажных авиаперевозок

IP/2. Определения, используемые для всемирного сбора данных

WP/6. Рассмотрение данных об объемах перевозок через аэропорты

WP/7. Стандартизация авиатранспортной статистики по аэропортам и поставщикам аэронавигационного обслуживания

WP/8. Реестр гражданских воздушных судов

Пункт 4 повестки дня. Согласование статистической программы ИКАО с программами других организаций

WP/9. Согласование статистической программы ИКАО со статистическими программами других организаций гражданской авиации

WP/26. Симбиоз и синергия в статистике авиации и туризма

IP/3. Передовая практика

IP/5. Программа работы консультативной группы МСА по мировой статистике и прогнозированию (STAF)

IP/6. Регулярные статистические издания МСА

WP/10. Новая база данных ИКАО об операциях воздушных судов

Пункт 5 повестки дня. Оценка влияния изменений в авиатранспортной отрасли

WP/11. Определение и идентификация низкобюджетных перевозчиков

WP/12. Влияние представляемых авиаперевозчиками финансовых данных на прогнозы перевозок

WP/13. Пересмотр классификаций и определений, используемых для описания видов деятельности гражданской авиации

WP/14. Ссылки на объединенную статистическую базу данных (ОСБД) и использование ее для анализа данных о безопасности полетов

Пункт 6 повестки дня. Рассмотрение нынешнего положения дел с представлением данных в части, касающейся форм отчетности ИКАО по воздушному транспорту и рекомендаций по внедрению новых процессов отчетности

WP/15. Рассмотрение нынешнего положения дел с представлением отчетности: коммерческие авиаперевозчики

WP/16. Рассмотрение нынешнего положения дел с представлением данных: аэропорты и поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО)

Пункт 7 повестки дня. Внедрение системы оперативного мониторинга (СОМ) в целях ежемесячного мониторинга перевозок

WP/17. Система оперативного мониторинга (СОМ) ежемесячных данных о перевозках и финансовых данных коммерческих авиаперевозчиков

IP/7. Публикация статистических данных о перевозках для оперативного использования заинтересованными сторонами

Пункт 8 повестки дня. Рассмотрение данных, необходимых для реформирования деятельности ИКАО в области прогнозирования

WP/18. Требования в отношении предназначенных для прогнозирования данных

IP/4. Нынешнее состояние, прогнозы и проблемы в области воздушных перевозок в Индии

IP/8. Методика, используемая МСА при подготовке отчетов о прогнозах перевозок (TFR)

Пункт 9 повестки дня. Предложения по сбору новых данных

WP/19. Авиационные происшествия и серьезные инциденты

WP/20. Данные об аттестованном гражданском персонале

WP/21. Потребление топлива коммерческими авиаперевозчиками

WP/22. Сбор данных о пропускной способности аэропортов и воздушного пространства, инвестициях и финансировании

WP/23. Перечень бортового и наземного аэронавигационного оборудования

WP/24. Деятельность по генерированию доходов

Пункт 10 повестки дня. Определение общих основных показателей эффективности (ОПЭ) для мониторинга состояния отрасли

WP/25. Рассмотрение различных основных показателей эффективности

Пункт 11 повестки дня. Будущая работа

Пункт 12 повестки дня. Прочие вопросы

Участники

7. В совещании приняли участие члены Группы экспертов, их заместители и советники из 10 государств, а также наблюдатели от 4 государств и 6 международных организаций. В общей сложности на совещании присутствовали 35 участников. Полный список участников приведен в добавлении 1.

Должностные лица и Секретариат

8. Председателем совещания был избран член Группы экспертов от Франции г-н Серж Жермон; заместителем председателя была избрана г-жа Нора Хиллари, член Группы экспертов от Канады.

9. Секретарем совещания была г-жа Наржесс Тэсье, начальник Секции экономического анализа и баз данных Аэронавигационного управления. Функции заместителей секретаря выполняли экономисты Секции экономического анализа и баз данных г-жа Гразина Ресьяк, г-жа Корнелия Фишер, г-н Шауки Мустафа и г-н Анантанараян Сайнараян.

Перевод и документация

10. Устный перевод обеспечивался на английский, арабский, испанский, русский и французский языки. Список документов, подготовленных для совещания или представленных на нем, приведен в добавлении 2.

ПУНКТ 1 ПОВЕСТКИ ДНЯ. УТВЕРЖДЕНИЕ ПРОЕКТА ПОВЕСТКИ ДНЯ И ОРГАНИЗАЦИОННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

11. Участники утвердили предложенный график работы совещания, представленный в документе WP/1 с исправлением № 3. В ходе работы этот график пересматривался и корректировался.

12. Вопросы, включенные в повестку дня совещания, обсуждались на заседаниях Группы экспертов полного состава. Было условлено, что документ с изложением хода дискуссии и выводов по каждому заседанию будет представляться (только на английском языке) для рассмотрения членами Группы экспертов на следующий день. Учитывая насыщенную повестку дня, окончательный доклад, отражающий ход дискуссии и содержащий краткое изложение выводов, которые согласовывались на ежедневной основе, будет утвержден председателем.

ПУНКТ 2 ПОВЕСТКИ ДНЯ. РАЗВИТИЕ СОБЫТИЙ ПОСЛЕ 9-ГО СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ ПО СТАТИСТИКЕ (СТА/9)**Развитие событий после девятого Специализированного совещания по статистике (WP/2)****Документация**

13. Документ WP/2 посвящен ходу выполнения рекомендаций совещания СТА/9. Этот документ рассказывает о событиях в Организации и за ее пределами, обусловивших необходимость рассмотрения вопроса о потребностях в новых данных.

Заключение

14. Группа экспертов приняла к сведению информацию, содержащуюся в указанном документе.

ПУНКТ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ. ОБЩИЙ ОБЗОР СТАТИСТИЧЕСКОЙ ПРОГРАММЫ ИКАО: АКТУАЛЬНОСТЬ, РАЦИОНАЛИЗАЦИЯ И ГАРМОНИЗАЦИЯ

Пересмотр правил публикации данных о начальном и конечном пунктах полета (OFOD) (WP/3)

Документация

15. В данном рабочем документе членам Группы экспертов предлагается рассмотреть вопрос о целесообразности сохранения ограничений, действующих в настоящее время в отношении публикации данных OFOD, и изучить возможность расширения охвата существующей системы отчетности за счет включения данных о нерегулярных перевозках.

Обсуждение

16. Группа экспертов рассмотрела правила публикации, упомянутые в п. 3.1 а), а именно: *Статистические данные по паре городов могут публиковаться лишь в том случае, если отчетность по этой паре городов получена по крайней мере от двух авиакомпаний из двух различных государств*; а также вопрос о целесообразности сохранения этого правила, учитывая, что характер данных не отражает истинного положения с начальным и конечным пунктами. При этом преобладающее мнение сводилось к тому, что аналогичные и точные данные по пунктам отправления/назначения (O/D) можно получить на коммерческой основе без каких-либо ограничений в отношении публикации.

17. Мнения членов Группы экспертов о предложении отказаться от ограничения на публикацию таких данных, составляющего в настоящее время один год после соответствующего отчетного периода, разделились.

18. По вопросу о сборе данных OFOD по нерегулярным перевозкам Группа экспертов признала, что такие данные являются ценным подспорьем для получения глобальной картины перевозок. Группа экспертов высказала согласие со сбором таких данных, поскольку это не связано с каким-либо дополнительным бременем для государств.

19. С учетом вышеизложенного Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ STAP/14-1

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) исключить вышеупомянутое ограничение, о котором говорится в п. 3.1 а), из инструкции по заполнению формы В;
- b) сократить срок ограничения на публикацию, указанный в п. 3.1 b), с одного года до шести месяцев; и
- c) расширить охват собираемых данных за счет включения данных OFOD о нерегулярных коммерческих перевозках.

Располагаемая коммерческая загрузка и средняя масса пассажира (WP/4)

Документация

20. В документе WP/4 членам Группы экспертов предлагается рассмотреть вопрос о целесообразности сохранения нынешних определений средней массы пассажира и среднего удельного веса груза и сформулировать любые изменения к этим определениям и соответствующим инструкциям в целях совершенствования порядка представления таких данных авиаперевозчиками.

Обсуждение

21. На основе представленных документов и состоявшейся дискуссии Группа экспертов согласилась с предложением председателя продолжить практику использования ортодромических расстояний при расчете показателя выполненных тонно-километров (ВТК).

22. Группа не смогла достичь консенсуса в отношении показателя средней массы пассажира, который в настоящее время равен 90 кг. Некоторую поддержку получило значение 100 кг, являющееся в настоящее время стандартным в Соединенных Штатах Америки. Вместе с тем некоторые члены Группы призвали воздержаться от необоснованных изменений. Было рассмотрено предложение о проведении под эгидой Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) обзора, о котором говорится в документе WP/4. Представитель ИАТА сообщил, что при стандартизации статистических данных, представляемых членскими авиакомпаниями, ИАТА использует 90 кг в качестве показателя средней массы пассажира в целях обеспечения международной сопоставимости статистических данных.

23. По вопросу о среднем удельном весе груза несколько наблюдателей предложили изучить практику, используемую в настоящее время отраслевыми участниками воздушного транспорта, прежде чем принимать решение.

Заключение

24. Группа экспертов согласилась с тем, что ИАТА при поддержке ИКАО следует провести обследование для определения целесообразности увеличения значения средней массы пассажира с 90 кг до 100 кг. ИАТА также изучит общепринятые методы расчета удельного веса груза, при необходимости обращаясь за консультацией к Международному совету аэропортов (МСА). Было установлено, что результаты этого обследования будут доложены ИКАО к июню 2009 года.

Рассмотрение определений внутренних и каботажных авиаперевозок (WP/5)

Документация

25. В документе WP/5 членам Группы экспертов предлагается высказать рекомендации относительно целесообразности внесения изменений для устранения некоторых проблем, возникающих в результате использования двух различных определений для идентификации перевозок на внутренних участках международных полетов, которые в настоящее время применяются в ИКАО. Определение, используемое в статистической программе, основано на характере этапа полета, тогда как определение, используемое для экономических исследований по воздушному транспорту, основано на пунктах начала полета и конечного назначения (с одним или

несколькими этапами полета). Оба определения имеют свои недостатки, которые могут влиять на выпускаемые ИКАО прогнозы в отношении внутренних перевозок. Аналогичная ситуация возникает в связи с существующей практикой отнесения каботажных перевозок к международным полетам.

Обсуждение

26. Группа экспертов рассмотрела два определения внутренних перевозок, причем некоторые члены Группы, а также представитель от ИАТА подтвердили, что у них возникают аналогичные ситуации в связи с двумя определениями, используемыми для различных целей.

27. В связи с вопросом о том, следует ли рассматривать каботажные перевозки отдельно от международных полетов при их мониторинге, наблюдатели от Европейской организации по безопасности воздушной навигации (Евроконтроль) и Евростата сообщили, что для ЕС вопросы статистического мониторинга каботажных прав или даже национальной регистрации перевозчика более не являются актуальными, учитывая либерализацию авиатранспортных перевозок в регионе. Группа экспертов решила проявить осторожность и не усложнять существующих требований к отчетности путем включения данных о перевозках и провозной емкости каботажных полетов, особенно в тех случаях, когда включены внутренние участки международных полетов.

28. С учетом вышеизложенного Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ STAP/14-2

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) сохранить оба определения внутренних перевозок, приведенных в документе WP/5, для применения в соответствующих целях; и
- b) не включать данные о каботажных перевозках в форму А.

Рассмотрение данных о перевозках через аэропорты (WP/6)

Документация

29. В документе WP/6 рассматривается вопрос о возможности распространения практики сбора данных об объеме перевозок через аэропорты на внутренние перевозки в крупных аэропортах. В этом документе Группе экспертов предлагается дать определение полетов "аэротакси" как коммерческого нерегулярного воздушного транспорта и рассмотреть возможность обращения к Договаривающимся государствам с просьбой представлять данные о перевозках через аэропорты по пунктам отправления и назначения как по регулярным, так и по нерегулярным перевозкам.

Обсуждение

30. Группа экспертов считала, что вопрос о включении внутренних перевозок в сферу сбора данных о перевозках через аэропорты является актуальным. Вместе с тем отмечалось, что пороговый уровень для отчетности, предложенный ИКАО, является слишком высоким, и поэтому было решено установить значение 80 % вместо 90 %. Предложен следующий текст: (*Форма I*

должна также заполняться по каждому из главных аэропортов государства, через которые в совокупности осуществляется по крайней мере 90 % от общего количества единиц международных коммерческих перевозок (регулярных и нерегулярных), выполняемых через все аэропорты государства, которые не были отобраны согласно изложенным выше критериям для международных аэропортов).

31. Группа экспертов отметила важность сбора данных об аэротакси, несмотря на большие трудности сбора статистической информации о пассажирах этой категории. Состоялась дискуссия о различии определений и толкования понятия "аэротакси" в различных государствах. Члены Группы экспертов единогласно приняли определение коммерческих полетов аэротакси, предложенное в документе WP/13 Revised (Пересмотр классификаций и определений, используемых для описания видов деятельности гражданской авиации), а именно: *"Нерегулярные полеты по запросу за короткий срок для перевозки по воздуху пассажиров, груза или почты или любой их комбинации за плату, обычно выполняемые небольшими воздушными судами, включая вертолеты (как правило, вместимостью не более 30 кресел). Это определение включает любые засылочные рейсы, требуемые для предоставления такого обслуживания"*.

32. По вопросу о сборе данных об объеме перевозок через аэропорты по пунктам начала перевозки и назначения состоялась дискуссия об определении данных О/Д. Член группы от Соединенного Королевства сообщил, что ведомство гражданской авиации его страны собирает эти данные на основе первого пункта отправления воздушного судна до следующей стоянки по плану полета. Несмотря на то, что собираемые таким образом данные не обязательно содержат истинные данные О/Д, Группа экспертов согласилась с таким определением для целей сбора данных.

33. С учетом вышеизложенного Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ STAR/14-3

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) распространить сбор данных по аэропортам на внутренние перевозки путем установления предельного порогового значения для перевозок на уровне 80 % от общего количества единиц коммерческих перевозок;
- b) изменить определение термина *"нерегулярные полеты"*, прямо указав в нем аэротакси, и включить понятие *"прогулочные полеты"* в определение *"прочих операций воздушных судов"*;
- c) рассмотреть вопрос об идентификации данных о полетах аэротакси, предоставляемых в рамках отчетности по нерегулярным полетам;
- d) собирать данные о регулярных и нерегулярных перевозках через аэропорты по пунктам начала перевозки и назначения по методике сбора этих данных, используемой в Соединенном Королевстве¹.

¹ Например, в Соединенном Королевстве рейс Лондон-Париж-Рим проходит по отчетности по пункту отправления как рейс Лондон-Париж, а по пункту прибытия – как рейс Париж-Лондон.

Стандартизация авиатранспортной статистики по аэропортам и поставщикам аэронавигационного обслуживания (WP/7)

Документация

34. В данном документе предлагается интегрировать сбор данных о перевозках, финансовых данных и данных о персонале аэропортов и средств на маршруте, требуемых для проведения двухгодичных обзоров финансового состояния аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), со сбором данных в рамках статистической программы ИКАО. Такая интеграция позволит уменьшить объем требуемой отчетности для Договаривающихся государств, избежать дублирования и стандартизировать сбор данных в рамках этой программы. Будет также обеспечена доступность этих данных для Договаривающихся государств и подписчиков через объединенную статистическую базу данных (ОСБД). Кроме того, в документе рассматриваются основные виды применения данных этих категорий в деятельности ИКАО по экономическому анализу и планированию, в частности в прогнозах воздушных перевозок для планирования аэропортов, оценки вклада гражданской авиации в экономическое развитие, эффективности деятельности авиации и ее воздействия на окружающую среду. С последним докладом из серии "*Финансовое состояние аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания, 2007 год*" можно ознакомиться по следующему адресу: http://www.icao.int/icao/en/ATB/Studies/FinancialSituation_Ans_2007.pdf.

Обсуждение

35. МСА подчеркнул важность использования кратких вопросников для сбора данных и приветствовал инициативу ИКАО по упрощению и гармонизации, сославшись на давний опыт этой организации в области сбора данных в рамках ежегодных обследований экономики аэропортов, которые включают глобальные и региональные обзоры доходов, инвестиций и персонала аэропортов. МСА предложил членам Группы экспертов ознакомиться с 13-м выпуском серии МСА "Обзор экономики аэропортов за 2007 год (данные 2006 года), в котором также использованы данные из справочника Mombberger Airport; эта публикация размещена на веб-сайте Группы экспертов.

36. С учетом вышеизложенного Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ СТАР/14-4

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

изменить формы отчетности по воздушному транспорту, как показано ниже:

- a) J – *Финансовые данные по аэропортам*: i) расширить количество пунктов неавиационных доходов, ii) упростить некоторые формы запрашиваемой дополнительной финансовой информации, и iii) добавить данные о количестве персонала аэропорта;
- b) K – *Финансовые данные по аэронавигационным службам*: добавить данные о количестве персонала ПАНО; и
- c) L – *Статистические данные о движении на трассах в качестве использования маршрутных средств*: представлять данные об общем объеме движения на

маршруте, если полет проходит через два или более районов полетной информации/верхних районов полетной информации (РПИ/ВРПИ); использование формы L будет продолжаться до тех пор, пока не станет возможным собирать более подробные данные о перевозках через РПИ/ВРПИ, как предлагается в документе STAP/14-WP/10.

Реестр гражданских воздушных судов (WP/8)

Документация

37. Секретариат представил документ WP/8, в котором рассматривается вопрос о необходимости продолжения сбора данных о реестре воздушных судов с использованием формы Н в свете последних событий. В частности, в рабочем документе рассматривается возможность использования альтернативного источника данных, в частности Международного регистра гражданских воздушных судов (МРГВС), созданного в сотрудничестве с внешними сторонами.

Обсуждение

38. Основное внимание в ходе дискуссии было уделено охвату предлагаемой базы данных, разрабатываемой ИКАО для получения информации из МРГВС, как по позициям (или полям данных), так и по географическим регионам. Один наблюдатель указал на возможность сбора данных о характеристиках авиационного шума (по трем контрольным точкам измерения шума, которые определены в Приложении 16). Этот наблюдатель также задал вопрос о возможности удовлетворения потребностей ИКАО за счет существующих коммерческих баз данных, например Airclaims. Члены Группы экспертов указали на ограниченные возможности модификации элементов данных, отметив, что предлагаемый коммерческими базами данных охват не отвечает требованиям ИКАО.

39. Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ STAP/14-5

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

для обеспечения принятия Группой экспертов обоснованного решения относительно формы Н Секретариату следует провести сравнительный анализ охвата данных, получаемых по форме Н и из новой базы данных, как по элементам данных, так и по географическим регионам.

ПУНКТ 4 ПОВЕСТКИ ДНЯ. СОГЛАСОВАНИЕ СТАТИСТИЧЕСКОЙ ПРОГРАММЫ ИКАО С ПРОГРАММАМИ ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Согласование статистической программы ИКАО со статистическими программами других организаций гражданской авиации (WP/9); Симбиоз и синергия в статистике авиации и туризма (WP/26)

Документация

40. В документе WP/9 секретарь представила общий обзор существующего сотрудничества между ИКАО, ИАТА и МСА, с одной стороны, и отдельными региональными органами гражданской авиации (АКГА, ЕКГА и ЛАКГА), с другой стороны. В документе также рассматриваются некоторые возможности сотрудничества с этими организациями по линии статистической программы ИКАО.

41. Наблюдатель от Всемирной туристской организации ООН (ЮНВТО) представил документ WP/26 и отметил, что, как подчеркивалось в ходе дискуссии по документу WP/9, работа Группы экспертов может способствовать расширению взаимовыгодного сотрудничества в области статистики между ИКАО, ЮНВТО и такими ключевыми партнерами, как ИАТА, МСА, КАНСО и Всемирный экономический форум. Бесплатные статистические данные публикуются, соответственно, ИКАО по авиации и ЮНВТО по туризму, причем аспекты синергии в этой области еще полностью не используются, хотя две организации осуществляют рабочие контакты с 1978 года. Группа экспертов приняла к сведению информацию о том, что многообразная деятельность ЮНВТО в области статистики, анализа и прогнозирования ведется главным образом по двум направлениям: рыночные тенденции, конкуренция и статистика, а также счета сопутствующей туризму деятельности. Учитывая, что сегодня для принятия политических решений в обоснование "пакетов стимулирования" требуются данные об ожидаемом позитивном воздействии на экономику, такие счета сопутствующей туризму деятельности, ведущиеся в 84 странах, особенно актуальны наряду с расширением объемов информации о конъюнктуре рынка. Отмечалось, что с программой ЮНВТО можно ознакомиться на сайте ЮНВТО – в "электронной библиотеке", полностью оснащенной для перекрестного поиска в интерактивной базе данных, доступной через веб-сайт ЮНВТО (www.unwto.org) "Меры для оценки последствий изменения климата".

Обсуждение

42. В ходе состоявшейся дискуссии наблюдатель от МСА подчеркнул, что МСА стремится и впредь оставаться надежным источником точной и своевременной статистической и финансовой информации по аэропортам. В этом контексте МСА рассчитывает на тесное сотрудничество с ИКАО в данной области. Одним из примеров такого сотрудничества стало успешное проведение совместной конференции ИКАО/МСА по перспективам развития воздушного транспорта, состоявшейся в Штаб-квартире ИКАО в 2006 году. Наблюдатель от ИАТА отметил тесные связи ИАТА с ИКАО в области статистики и сотрудничество в сфере проверки данных. Наблюдатель от ЮНВТО остановился на перспективах сотрудничества с ИКАО в области обмена данными и прогнозирования.

43. Указав на необходимость совершенствования форм сотрудничества ИКАО с другими международными организациями в области сбора статистики, связанной с гражданской авиацией, наблюдатель от Швейцарии выступил с предложением о создании постоянной группы

по развитию такого сотрудничества. Это предложение получило единодушную поддержку членов Группы экспертов.

44. Группа экспертов обсудила возможные сферы расширения сотрудничества по сбору и анализу статистических данных об авиации и туризме, например проведение различий между пассажирами, выполняющими деловые поездки и поездки на отдых. ИАТА и МСА подтвердили готовность предоставить результаты проведенного ими обследования среди пассажиров (с надлежащим уровнем агрегации данных для защиты их конфиденциальности). ИКАО подтвердила расширение сотрудничества с ЮНВТО в сфере прогнозирования.

45. Члены Группы экспертов приняли к сведению информацию о том, что аспекты охраны окружающей среды, затронутые ЮНВТО в документе WP/26, будут затронуты при обсуждении документа WP/21.

46. Было решено, что все участвующие в процессе организации будут обеспечивать координацию и сотрудничество на основе соответствующих двусторонних соглашений, некоторые из которых могут потребовать обновления в свете высказанных намерений. Группа экспертов считает ИКАО идеальным форумом для создания межучрежденческого специализированного органа по вопросам статистики авиации и туризма с участием заинтересованных объединений авиатранспортной отрасли и таких других международных организаций, как Евроконтроль и Евростат.

47. С учетом вышеизложенного Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ СТАР/14-6

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) создать постоянную группу для координации действий ИКАО и других международных организаций, которые занимаются сбором статистики, связанной с гражданской авиацией; и
- b) ИКАО рассмотреть оптимальные формы создания и организации работы такой группы.

Новая база данных ИКАО об операциях воздушных судов (WP/10)

Документация

48. В этом документе предлагается создать глобальную базу данных об операциях воздушных судов, пролетающих через районы полетной информации (РПИ) и верхние районы полетной информации (ВРПИ). Отмечается, что наличие такой базы данных является важным условием проведения различных анализов, которые требуются для планирования инфраструктуры гражданской авиации и подготовки рекомендаций в области политики, и что создание такой базы данных увеличит вклад статистической программы в работу Организации по достижению стратегических целей, связанных с безопасностью полетов, охраной окружающей среды и эффективностью. Также отмечается, что для внедрения предлагаемой базы данных потребуются активная поддержка Договаривающихся государств, ПАНО и их объединений.

Обсуждение

49. В ходе дискуссии основное внимание уделялось двум аспектам, а именно: предполагаемое использование предлагаемой базы данных для проведения анализов в сферах безопасности полетов, эффективности и охраны окружающей среды и ожидаемые значительные усилия и ресурсы, требуемые для создания и обеспечения работы такой базы данных. Было отмечено, что запрашиваемых данных, как представляется, недостаточно для некоторых видов применения, упомянутых в документе. Например, для анализа в сфере безопасности полетов необходимо включить данные о полетах военных и государственных воздушных судов, а аналитическая работа в сфере эффективности и характеристик требует информации об организации и структуре воздушного пространства в дополнение к эксплуатационным и прочим данным (например, какие секторы были открыты для движения в конкретный день, изменения сети маршрутов и погодных условий). Также было отмечено, что Федеральное авиационное управление (ФАУ) и Евроконтроль сообща работают над гармонизацией своих оперативных баз данных в рамках Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), причем выполнение этой задачи требует серьезных усилий и значительных ресурсов. Потребовалось преодолеть ряд препятствий юридического и технического характера, в том числе связанных с конфиденциальностью и дублированием данных. По подсчетам охват рассматриваемой базы данных составит от 75 до 80 % операций воздушных судов в мире.

50. Группа экспертов отметила, что, помимо анализов в области охраны окружающей среды от воздействия авиации, эти данные будут полезными и в других сферах, и указала на необходимость избегать дублирования усилий.

Заключение

51. Для активизации дискуссии по этим вопросам и выработки плана действий для предстоящего Специализированного совещания Группа экспертов создала рабочую группу в составе членов Группы экспертов от Бразилии, Египта, Индии, ФАУ и Евроконтроля. На основе предложений этой группы ИКАО предпримет необходимые шаги для сбора данных от государств-членов в соответствии с предыдущей инициативой ИКАО, о которой говорится в письме государствам AN 1/17-IND/06/4 от 5 апреля 2006 года.

ПУНКТ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ. ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ В АВИАТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Определение и идентификация низкобюджетных перевозчиков (WP/11)

Документация

52. Секретарь представила документ WP/11, в котором рассматриваются различные методы идентификации низкобюджетных перевозчиков (НБП), а также связанные с этим вопросы, например оптимальное использование ограниченного объема данных и применение субъективных оценок в рамках интеграции этого нового сегмента рынка в статистические данные, собираемые ИКАО.

Обсуждение

53. Члены Группы экспертов признали, что определение и идентификация НБП связаны с серьезными трудностями, учитывая, в частности, что некоторые сетевые авиакомпании могут рассматриваться как "перевозчики без излишеств". Было предложено при идентификации перевозчика в качестве НБП учитывать размер его парка. Учитывая расплывчатый характер оценок и отсутствие точных критериев для идентификации НБП, Группа экспертов считала, что следует использовать определение НБП, сформулированное ИКАО в контексте экономического регулирования международного воздушного транспорта (*Руководство по регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9626)).

54. Группа экспертов также признала необходимым составление списка НБП как для статистической программы, так и для целей сегментации рынка. Предлагалось также включить в такой список информацию о членстве НБП в ИАТА и/или других региональных объединениях авиакомпаний. Обменявшись мнениями относительно оптимальных способов подготовки такого списка, Группа экспертов решила, что хорошей отправной точкой будет список возможных НБП, приведенный в добавлении к документу WP/11. ИКАО следует на регулярной основе рассылать этот список государствам для обновления.

55. С учетом вышеизложенного Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ STAP/14-7

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) принять определение НБП, сформулированное ИКАО в *Руководстве по регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9626); и
- b) ИКАО следует на регулярной основе обновлять список НБП, содержащийся в добавлении к документу WP/11, на основе информации от государств, причем вместо кодов ИАТА в этом списке следует указывать коды ИКАО.

Влияние представляемых авиаперевозчиками финансовых данных на прогнозы перевозок (WP/12)

Документация

56. Данный документ рассматривает вопрос о влиянии бухгалтерского учета и представляемой отчетности по некоторым финансовым статьям на финансовый анализ и прогнозы перевозок. К числу рассматриваемых финансовых аспектов относятся: дополнительные налоги авиаперевозчиков на топливо, программы для часто летающих пассажиров (ЧЛП) и различия в обменных курсах. Эти элементы могут иметь последствия для деятельности ИКАО в области анализа и прогнозирования в результате изменения ценовой эластичности спроса на воздушные перевозки. В документе также обращается внимание на отсутствие поддающихся количественному определению данных для оценки реального воздействия на эту деятельность.

Обсуждение

57. Группа экспертов считала, что дополнительные налоги на топливо являются одним из компонентов цены, выплачиваемой пассажирами и грузоотправителями, и их следует рассматривать как часть доходов авиакомпании и отражать в данных об операционной выручке авиакомпаний.

58. Группа экспертов обсудила меры, которые следует принять для изучения и количественной оценки воздействия упомянутых проблем на деятельность ИКАО и других заинтересованных сторон в области анализа и прогнозирования.

Заключение

59. Группа экспертов согласилась предложить ИКАО и ИАТА оценить влияние программ часто летающих пассажиров и различий в обменных курсах на деятельность различных участников авиационной деятельности в области анализа и прогнозирования, в частности путем проведения выборочного обследования среди членских авиакомпаний ИАТА.

60. С учетом вышеизложенного Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ СТАР/14-8

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

изменить инструкции по заполнению формы EF, включив дополнительные налоги на топливо и аналогичные дополнительные сборы.

Пересмотр классификаций и определений, используемых для описания видов деятельности гражданской авиации (WP/13)

Документация

61. В данном документе рассматриваются существующие определения и классификации и предлагается новая и более полная система классификации деятельности гражданской авиации. Документ обсуждался параллельно с документом WP/6 (Рассмотрение

данных об объемах перевозок через аэропорты), причем основное внимание уделялось определению понятия "аэротакси".

Обсуждение

62. Было отмечено, что надлежащее определение "аэротакси" зависит от того, для какой цели ведется сбор данных. Например, в контексте полетов аэротакси наличия пассажиров, груза или почты на борту может быть недостаточно для определения соответствующего движения воздушных судов. Группа экспертов считала, что в данном случае засылочные рейсы могут быть такими же важными, как и фактические коммерческие рейсы.

63. Было также отмечено, что единообразной классификации этой деятельности не имеется, так как государства относят ее либо к нерегулярным коммерческим перевозкам, либо к полетам авиации общего назначения. Высказывалась определенная озабоченность в связи с возможной дополнительной рабочей нагрузкой для аэропортов и/эксплуатантов воздушных судов.

64. Группа экспертов рассмотрела переработанное определение коммерческих полетов аэротакси, представленное секретарем в документе WP/13, Revision No. 2. После непродолжительной дискуссии относительно указания количества кресел и характера эксплуатанта Группа экспертов согласовала следующее определение: *"Нерегулярные полеты по запросу за короткий срок для перевозки по воздуху пассажиров, груза или почты или любой их комбинации за плату, обычно выполняемые небольшими воздушными судами, включая вертолеты (как правило, вместимостью не более 30 кресел). Это определение включает любые засылочные рейсы, требуемые для предоставления такого обслуживания"*.

65. Группа экспертов рассмотрела проект классификации, предложенный в добавлении А к указанному документу, а также принятое Международным советом деловой авиации (МСДА) определение деловой авиации, приведенное в добавлении В, и в частности коммерческой составляющей этой деятельности.

66. С учетом вышеизложенного Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ STAP/14-9

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) принять предлагаемую классификацию деятельности гражданской авиации для целей статистики, измененную в соответствии с п. 4.2;
- b) принять новое определение коммерческих полетов аэротакси;
- c) относить коммерческую составляющую деловой авиации вместе с полетами аэротакси к нерегулярным коммерческим перевозкам воздушного транспорта по запросу; и
- d) относить некоммерческий компонент деловой авиации, включая операции в рамках долевого владения, к полетам авиации общего назначения.

Ссылки на объединенную статистическую базу данных (ОСБД) и использование ее для анализа данных о безопасности полетов (WP/14)**Документация**

67. Группа экспертов рассмотрела возможные связи между справочными файлами данных объединенной статистической базы данных (ОСБД) ИКАО и данными о безопасности полетов, получаемыми из базы данных Европейского координационного центра систем сообщения об авиационных происшествиях и инцидентах (ЕССАIRS) и Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Группа экспертов отметила, что система ОСБД играет важную роль в ИКАО, так как она содержит данные, получаемые от государств в рамках статистической программы. Благодаря обширной базе справочных файлов информацию, содержащуюся в одной таблице, можно соотнести с информацией в другой, что позволяет расширить диапазон анализа. Для оценки прогресса ИКАО в деле реализации стратегической цели безопасности полетов данные о перевозках, взятые из ОСБД, необходимо увязывать с данными о безопасности полетов, расширяя тем самым возможности содержательного анализа.

68. С учетом вышеизложенного Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ STAP/14-10**ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:**

одобрить проводимую ИКАО работу по гармонизации этих баз данных, являющихся составным элементом процесса анализа безопасности полетов.

ПУНКТ 6 ПОВЕСТКИ ДНЯ. РАССМОТРЕНИЕ НЫНЕШНЕГО ПОЛОЖЕНИЯ ДЕЛ С ПРЕДСТАВЛЕНИЕМ ДАННЫХ В ЧАСТИ, КАСАЮЩЕЙСЯ ФОРМ ОТЧЕТНОСТИ ИКАО ПО ВОЗДУШНОМУ ТРАНСПОРТУ И РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО ВНЕДРЕНИЮ НОВЫХ ПРОЦЕССОВ ОТЧЕТНОСТИ

Рассмотрение нынешнего положения дел с представлением отчетности: коммерческие авиаперевозчики (WP/15)

Документация

69. Было отмечено, что в документе WP/15 содержится информация о положении дел со сбором ИКАО статистических данных по авиаперевозчикам с помощью форм отчетности по воздушному транспорту, а также дается описание индивидуальной программы, основных видов ее использования и сферы охвата.

70. Учитывая взаимосвязь между рабочими документами 15 и 17, Группа экспертов решила обсудить их параллельно в рамках пункта 7 повестки дня.

Рассмотрение нынешнего положения дел с представлением данных: аэропорты и поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) (WP/16)

Документация

71. В данном документе рассматривается нынешнее положение дел с представлением статистических данных по аэропортам и поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО), собираемых ИКАО с помощью форм отчетности по воздушному транспорту. Помимо описания индивидуальной программы, основных видов ее использования и охвата, в документе также рассматриваются возможные выгоды введения новых процессов отчетности с целью дальнейшего расширения охвата и повышения полезности этих данных.

Обсуждение

72. Некоторые члены Группы считали, что сложность формы J (Финансовые данные по аэропортам) затрудняет представление финансовой информации государствами и аэропортами, что ухудшает охват. Один из членов Группы экспертов высказал пожелание, чтобы Секретариат информировал государства о случаях непредставления данных для предпринятия необходимых действий. Группу экспертов информировали об осуществлении технического процесса, требуемого для обновления системы отчетности ОСБД по формам отчетности, не предназначенным для авиаперевозчиков. Членам Группы также сообщили, что по завершении этого процесса улучшится охват данных по аэропортам и поставщикам аэронавигационного обслуживания.

73. С учетом вышеизложенного Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ STAP/14-11

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

- а) одобрить создание в национальном полномочном органе гражданской авиации каждого Договаривающегося государства координационного центра для аэропортов и ПАНО в целях представления данных и улучшения их охвата; и

- b) разместить список таких координационных центров на защищенном веб-сайте ИКАО для оказания содействия сбору данных и совместным действиям Договаривающихся государств.

ПУНКТ 7 ПОВЕСТКИ ДНЯ. ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО МОНИТОРИНГА (СОМ) В ЦЕЛЯХ ЕЖЕМЕСЯЧНОГО МОНИТОРИНГА ПЕРЕВОЗОК

Система оперативного мониторинга (СОМ) ежемесячных данных о перевозках и финансовых данных коммерческих авиаперевозчиков (WP/17); Рассмотрение нынешнего положения дел с представлением отчетности: коммерческие авиаперевозчики (WP/15)

Документация

74. Секретарь представила документ WP/17, который посвящен различным имеющимся вариантам мониторинга перевозок и финансов авиационной отрасли, призванного обеспечить своевременное представление данных и информации о тенденциях Договаривающимся государствам на защищенном сайте ИКАО.

Обсуждение

75. Учитывая периодичность отчетности и в целом удовлетворительный охват форм авиаперевозчиков, Группа экспертов считала нецелесообразным вносить какие-либо изменения в существующую статистическую программу для авиаперевозчиков, за исключением форм А и EF, в отношении которых Группа экспертов предложила изменить сроки представления данных.

76. Сначала было обсуждено предложение о пересмотре сроков представления формы А, причем Группа отметила, что в настоящее время для государств существует следующее требование:

"Представлять форму А на ежемесячной или ежеквартальной основе в течение двух месяцев после окончания отчетного периода."

77. Группу экспертов информировали о том, что все Договаривающиеся государства представляют данные по форме А на ежемесячной основе. Поэтому ссылка на возможное представление Договаривающимися государствами данных с иной периодичностью, нежели ежемесячно, была сочтена излишней.

78. Второе изменение сроков представления формы А связано с предложением об ускорении поступления данных от Договаривающихся государств в ИКАО. Большинство членов Группы считали, что информация о краткосрочных тенденциях в сфере перевозок и финансов будет весьма полезной для Договаривающихся государств и других заинтересованных сторон при принятии ими решений на краткосрочную перспективу.

79. Вместе с тем некоторые члены Группы высказали обеспокоенность в связи с задержками в поступлении и проверке данных от их авиаперевозчиков. В связи с этим один член Группы экспертов просил предоставить больше времени для согласования систем отчетности в свете новых потребностей в данных. Секретариат информировал участников о том, что государствам будет предоставлено достаточно времени для введения любой новой системы до того, как рекомендации совещания STA/10 будут одобрены Советом.

80. С учетом вышеизложенного было предложено изменить сроки представления данных в инструкциях по заполнению формы А.

81. Группа экспертов рассмотрела сроки представления данных по форме EF (Финансовые данные. Коммерческие авиаперевозчики). Отмечалось, что в настоящее время государства не всегда могут выдерживать установленные сроки в связи с необходимостью

проведения аудиторских мероприятий, утверждения советом директоров и другими уставными требованиями. Это приводит к задержкам в представлении окончательного варианта формы EF многими Договаривающимися государствами.

82. Группа экспертов согласилась, что предварительную отчетность во форме EF (только часть 1) следует представлять в течение трех месяцев после окончания отчетного периода, а окончательный вариант формы EF должен представляться после утверждения счетов и завершения процесса аудита.

83. Группа экспертов также одобрила рекомендацию об использовании простой ежеквартальной формы основных финансовых параметров для проведения обследований крупных авиаперевозчиков по линии региональных бюро ИКАО. Было решено, что сводные данные о региональных тенденциях для сведения Договаривающихся государств будут размещаться на защищенном сайте ИКАО.

84. С учетом вышеизложенного Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ STAP/14-12

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) изъять из инструкции по заполнению формы А ссылку на иные периоды представления отчетности, кроме ежемесячного;
- b) изменить раздел о сроках представления в инструкциях по представлению формы А следующим образом: *Договаривающиеся государства будут стремиться представлять форму А ежемесячно в течение одного месяца после окончания соответствующего отчетного месяца. Если это представляется невозможным, Договаривающееся государство должно представлять данные по форме А в течение двух месяцев после окончания соответствующего отчетного месяца;*
- c) представлять предварительные данные по форме EF (только часть 1) в течение трех месяцев после окончания отчетного периода;
- d) ввести ежеквартальную форму основных финансовых параметров для проведения обследований крупных авиаперевозчиков через региональные бюро ИКАО;
- e) назначить в национальном полномочном органе гражданской авиации каждого Договаривающегося государства контактное лицо - координатора по вопросам статистики авиаперевозчиков; и
- f) разместить список таких координаторов на защищенном веб-сайт ИКАО.

85. Государства могут назначить одного координатора по всем вопросам статистики гражданской авиации или, в зависимости от соответствующей административной структуры, одного координатора по статистике авиаперевозчиков и еще одного координатора по статистике, не относящейся к авиаперевозчикам.

ПУНКТ 8 ПОВЕСТКИ ДНЯ. РАССМОТРЕНИЕ ДАННЫХ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ РЕФОРМИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИКАО В ОБЛАСТИ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ

Требования в отношении предназначенных для прогнозирования данных (WP/18); Сбор данных о пропускной способности аэропортов и воздушного пространства, инвестициях и финансировании (WP/22)

Документация

86. С учетом взаимосвязи между вопросами прогнозирования и ограничений пропускной способности аэропортов и воздушного пространства по данному пункту были рассмотрены документы WP/18 и 22.

87. Секретарь представила документ WP/18, посвященный реорганизации деятельности ИКАО в области прогнозирования, в котором рассматриваются соответствующие потребности в данных с указанием их возможных источников, причем основное внимание уделяется потребностям для целей прогнозирования воздушного движения и парка воздушных судов. В документе отмечаются трудности, возникающие при отслеживании динамики объема перевозок по истинным пунктам отправления/назначения. Затрагиваются недостатки следующих форм сбора данных ИКАО: о начальных и конечных пунктах (OFOD), о перевозках по этапу полета (TFS), рыночной информации (о глобальных системах распределения), а также собираемой ИАТА информации о пассажирах (PassIS). В документе WP/18 предлагается изучить возможность использования других источников, например данных о туризме и пересечении границы, а также обследований пассажиров. Кроме того, были отмечены недостатки собираемых демографических и социально-экономических данных, а также информации о динамике изменения цен на билеты.

88. Затем секретарь представила документ WP/22 о необходимости изучить возможность сбора данных о пропускной способности аэропортов и воздушного пространства и ограничивающих ее факторах на всемирной основе в дополнение к информации об инвестиционных проектах в этих областях.

Обсуждение

89. Наблюдатели от МСА, Евроконтроля и ЮНВТО представили информацию о деятельности своих организаций в области прогнозирования. Было отмечено, в частности, что МСА подготавливает прогнозы перевозок по аэропортам как без учета, так и с учетом ограничений, а Евроконтроль составляет прогнозы операций воздушных судов для Европы с учетом ограничений. В этом контексте учитывались только ограничения, связанные с аэропортами, при том понимании, что система организации воздушного движения сможет с большей легкостью адаптироваться к росту объема перевозок. Было отмечено, что пропускная способность на маршруте является динамической переменной, которая может изменяться в течение дней или даже часов.

90. Группу экспертов информировали о трудностях, которые могут возникать при сборе достоверных данных о пропускной способности аэропортов, учитывая, в частности, что некоторые из таких данных могут рассматриваться аэропортами как конфиденциальные как в коммерческом, так и в политическом отношении. Отмечалось, что в целях прогнозирования для оценки пропускной способности аэропорта можно использовать данные за прошлые периоды. Такие прогнозы, основанные на данных за прошлые годы, не являются полностью безусловными, поскольку в них тем или иным способом экстраполируются прошлые ограничения. Также отмечалось, что многие ограничения не носят обязательного характера и что заявленная

(прогнозируемая) пропускная способность может быть превышена, как это бывает во многих перегруженных аэропортах. Другие члены Группы экспертов считали, что данные о перевозках за прошлые периоды следует рассматривать как безусловные, поскольку тарифы корректируются для согласования спроса с располагаемой пропускной способностью (предложением) с помощью рыночных сил.

Заключение

91. Группа экспертов приняла к сведению информацию о данных, требуемых для деятельности ИКАО в области прогнозирования, и согласилась с тем, что Секретариат при содействии МСА проведет обследование большинства перегруженных аэропортов мира с целью установления оптимальных методов оценки пропускной способности аэропортов и ограничивающих ее факторов.

ПУНКТ 9 ПОВЕСТКИ ДНЯ. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СБОРУ НОВЫХ ДАННЫХ**Авиационные происшествия и серьезные инциденты (WP/19)****Документация**

92. Вниманию Группы экспертов был представлен документ WP/19, в котором рассматриваются принятая Организацией в настоящее время практика сбора данных об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах и возможные преимущества введения новой формы отчетности по воздушному транспорту GS для сбора таких данных.

Обсуждение

93. В связи с заданным вопросом Группе экспертов была представлена информация о предлагаемой новой форме GS для сбора данных об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах, в том числе о различиях с нынешней отчетностью по Приложению 13. Было отмечено, что требования Приложения 13 в части представления отчетов об авиационных происшествиях в полной мере не соблюдаются, так как ИКАО не получает официальных отчетов о порядка 32 % авиационных происшествий. Кроме того, Группу информировали о том, что данные о серьезных инцидентах чрезвычайно важны для проведения более детального анализа состояния безопасности полетов. Предлагаемый упрощенный формат отчетности (форма GS) позволит расширить сферу применения и охват таких данных. Секретариат также информировал участников о том, что введение предлагаемой формы будет способствовать улучшению координации действий национального полномочного органа гражданской авиации и организации, отвечающей в государстве за расследования в области безопасности полетов.

94. В связи с вопросом о том, как рассматривать авиационные происшествия и серьезные инциденты при полетах аэротакси, Группу экспертов информировали о том, что по существующей классификации ADREP 2000 полеты аэротакси отнесены к коммерческим полетам. Группа экспертов попросила уточнить, относится ли предлагаемая форма только к коммерческим полетам. Секретариат подтвердил, что предлагаемая форма охватывает только коммерческие полеты.

95. Один член Группы экспертов заметил, что требование о представлении данных об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах за прошедший год до 5 февраля следующего года может быть трудным для соблюдения из-за принятых в государствах процедур расследования. Секретариат информировал Группу экспертов о том, что нет необходимости в дальнейшем смягчении требований к срокам представления данных, так как требования о сроках в предлагаемой форме GS соответствуют действующим положениям об отчетности в Приложении 13. Было отмечено, что предварительный отчет ADREP должен направляться в ИКАО в течение 30 дней с даты авиационного происшествия или серьезного инцидента.

96. Группа экспертов согласилась, что сбор и анализ данных об авиационных происшествиях или серьезных инцидентах по предлагаемой форме GS является важной составляющей частью работы Организации по реализации стратегических целей в области безопасности полетов, а также деятельности Договаривающихся государств и других заинтересованных сторон.

97. С учетом вышеизложенного Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ STAP/14-13

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

ввести предлагаемый проект формы GS "Авиационные происшествия или серьезные инциденты с гражданскими воздушными судами. Коммерческие полеты" с незначительными согласованными или требуемыми изменениями для сбора данных на ежегодной основе.

Данные об аттестованном гражданском персонале (WP/20)

Документация

98. В документе WP/20 вниманию Группы экспертов предложена информация об инициативе ИКАО по созданию новой базы данных об аттестованном персонале и учебной базе подготовки кадров с предложением одобрить для сбора данных проект формы отчетности, содержащийся в добавлении В. В разделе 1 документа WP/20 отмечается, что по мере увеличения объема воздушных перевозок растет потребность в аттестованном персонале (пилоты, специалисты по техническому обслуживанию, инженеры и диспетчеры УВД). Отмечается также, что оценка нынешних и будущих потребностей в аттестованном персонале на действительной службе и соответствующей учебной базы подготовки кадров в Договаривающихся государствах является необходимой предпосылкой для развития и планирования людских ресурсов, институциональных возможностей и соответствующих мер по финансированию и выработке политики. Выявив отсутствие такой информации у заинтересованных сторон, ИКАО предупредила о возможных последствиях неспособности количественно оценить потенциальный излишек или нехватку персонала и/или институциональных возможностей – от непринятия адекватных и своевременных мер по решению кадровых и учебных проблем, с одной стороны, до отрицательного влияния этих недостатков на безопасность полетов авиакомпаний, с другой стороны.

Обсуждение

99. Группа экспертов рассмотрела предложенный проект формы с определениями и инструкциями по заполнению, содержащийся в добавлении В. Секретарь информировала об истории этой инициативы, начало которой положила просьба Совета ИКАО провести такое исследование, в связи с чем было разослано письмо государствам ИКАО ЕС 7/27-08/47 от 25 июня 2008 года (см. раздел 2 документа WP/20). Было отмечено начало сотрудничества с Универсальной программой ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УПКБП) в связи с вопросами в вопроснике об авиационной деятельности государства (ВАДГ) о квалификации и подготовке технического персонала, о чем говорится в разделе 3 документа WP/20. Касательно вопроса о возможной связи между потребностями в персонале и наличием соответствующей учебной базы секретарь разъяснила, что ИКАО сможет получить информацию по первому аспекту с помощью данных о планировании парка воздушных судов от авиаперевозчиков и о заказах на воздушные суда от изготовителей воздушных судов, тогда как данные об учебной базе поступают в ИКАО исключительно от государств. Было решено включить в проект формы данные о возможностях в области подготовки кадров за прошлые годы, которые позволят отслеживать тенденции.

100. С учетом вышеизложенного Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ STAP/14-14

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

принять с согласованными или требуемыми незначительными изменениями предложенный проект формы для сбора данных на ежегодной основе об аттестованном персонале и учебной базе подготовки кадров, содержащийся в добавлении В к документу STAP/14-WP/20.

Потребление топлива коммерческими авиаперевозчиками (WP/21)

Документация

101. Секретариат ИКАО высказался за необходимость сбора данных о потреблении топлива коммерческими авиаперевозчиками, о чем говорится в документе WP/21. Группу экспертов информировали о том, что сбор таких данных позволит обеспечить инициативы в сфере охраны окружающей среды, обусловленные требованиями Группы по международной авиации и изменению климата (ГМАИГ) о ежегодном представлении государствами данных о перевозках и потреблении топлива в соответствии со статьей 67 Чикагской конвенции, а также оценку хода реализации стратегической цели С "Окружающая среда". Сбор новых данных потребует также для контроля процессов повышения эффективности топлива за счет изменения эксплуатационных и аэронавигационных процедур в рамках осуществления стратегической цели D "Эффективность". В документе рассматриваются возможные методы сбора этих данных. В качестве предпочтительного варианта рекомендуется новая форма, требующая представлять данные о потреблении топлива по типам воздушных судов за каждый календарный год с разбивкой на регулярные и нерегулярные международные и внутренние перевозки с указанием выполненных и располагаемых тонно-километров соответствующих перевозок.

Обсуждение

102. Получив разъяснения от Секретариата, Группа экспертов согласилась с предложением о введении сбора соответствующих данных ИКАО. Было высказано мнение о том, что оценка потребления топлива с помощью моделей, использующих радиолокационные данные, позволит получить более качественные данные, чем отчетность. Вместе с тем отмечалось, что существующие модели оценки потребления топлива не учитывают всех видов движения (со ссылкой на дискуссию по документу WP/10), особенно за пределами США и зоны Евроконтроля. Группа экспертов пришла к выводу, что предлагаемый сбор данных по линии ИКАО является полезным средством для оценки глобального потребления топлива.

103. Был затронут вопрос о дополнительных нагрузках на государства в связи с представлением данных о потреблении топлива как через ИКАО, так и по линии Рамочной конвенции Организация Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН), и о необходимости гармонизации этих двух процессов. Было отмечено, что в основу двух процессов сбора данных положены разные принципы (ИКАО – по авиаперевозчикам и РКИК ООН – по странам отправления) и они преследуют – по некоторым аспектам – разные цели, так что представляется затруднительным согласовать эти две формы сбора данных. Группа также отметила, что сбор данных о потреблении топлива авиаперевозчиками будет способствовать повышению уровня проверки и контроля с помощью данных о перевозках.

104. Что касается средств представления данных в ИКАО, Группа экспертов рассмотрела возможность изменения существующих форм отчетности, а именно форм А, С и D. Было отмечено, что (см. документ WP/21) изменение формы D не позволит получить разбивку потребления топлива по международным и внутренним перевозкам, а это серьезный недостаток, поскольку ИКАО уделяет основное внимание международной авиации. Кроме того, вариант изменения форм А и С был сочтен неприемлемым, так как в первом случае данные будут недостаточно подробными для целей сбора, а второй вариант может оказаться слишком сложным для субъектов отчетности. Кроме того, отмечалось, что внесение изменений в эти формы может иметь отрицательные последствия для текущей отчетности и что в этом вопросе следует проявлять осторожность.

105. Поэтому Группа пришла к выводу о возможности использования для сбора новых данных новой формы, приведенной в добавлении С к документу WP/21. Рассмотрев ряд предложений об изменении компоновки этой формы, высказанных в ходе дискуссии, Группа экспертов приняла упомянутую форму, добавив в нее дополнительный пункт о типе воздушного судна (пассажирское или чисто грузовое).

106. С учетом вышеизложенного Группа экспертов приняла следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ STAP/14-15

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ РЕКОМЕНДУЕТ:

- a) ввести новый процесс сбора данных о потреблении топлива коммерческими авиаперевозчиками; и
- b) одобрить форму, предложенную в добавлении С к документу WP/21, дополнив ее пунктом об указании типа воздушного судна (пассажирское или чисто грузовое).

Перечень бортового и наземного аэронавигационного оборудования (WP/23)

Документация

107. Группа экспертов рассмотрела документ WP/23, в котором анализируется возможность интеграции данных о бортовом и наземном аэронавигационном оборудовании в рамках статистической программы ИКАО. В документе подчеркивается, что при принятии решений, связанных с установлением стандартов и рекомендуемой практики в области международной гражданской авиации, которые могут влиять на проектирование и использование аэронавигационного оборудования и радиоэлектронной аппаратуры, зачастую требуется оценка результирующих финансовых последствий. Кроме того, надлежащее планирование аэронавигационных систем предполагает проведение экономических и финансовых исследований. Для эффективного проведения таких анализов, которые в обоих случаях включают оценку затрат, необходимы текущие и полные данные.

Обсуждение

108. Было отмечено, что необходимость сбора таких данных очевидна, однако возможность обеспечения успешного и полного охвата вызывает сомнения. Успешное выполнение этой работы потребует гигантских усилий и ресурсов.

Заключение

109. Группа экспертов считала, что это предложение заслуживает дальнейшего изучения. Было решено создать рабочую группу, в которую вошли Секретариат ИКАО и члены Группы экспертов и наблюдатели от Соединенных Штатов Америки, Соединенного Королевства, Еврорегулятора и МСТА.

Деятельность по генерированию доходов (WP/24)

Документация

110. В документе WP/24 представлена информация о ходе деятельности по генерированию доходов путем продажи третьим сторонам динамических рядов данных, собираемых в рамках статистической программы ИКАО, а также специальных статистических данных по запросу, в том числе о создании и функционировании Фонда генерирования дополнительных доходов (ФГДД). В документе отмечается, что в этот Фонд поступают средства от продаж, осуществляемых ИКАО, в том числе в области статистики, которые используются для финансирования деятельности Организации в соответствии с установленными правилами и процедурами. Продажа динамических рядов данных осуществляется главным образом через коммерческий веб-сайт ИКАО (<http://www.icaodata.com>) на основании коммерческого соглашения с издательством Reeds Business Information, торгующим в качестве информационной службы воздушного транспорта. Документ также указывает на возможность расширения этой деятельности за счет новых коммерческих инициатив, включая продажу новых неконфиденциальных данных при условии согласия Группы экспертов.

Обсуждение

111. Группа экспертов отметила, что основными пользователями коммерческого веб-сайта ИКАО являются изготовители воздушных судов, исследовательские и консультативные компании, которых удовлетворяют собираемые ИКАО данные. Группа экспертов также отметила, что доходы от продажи данных, собираемых по линии статистической программы ИКАО, которые поступают в ФГДД, могут использоваться для поддержки статистической деятельности ИКАО, если такая деятельность помогает генерировать дополнительные средства для Организации.

112. Был затронут вопрос об обновлении руководства ИКАО по статистике. Группа экспертов согласилась, что обновление этого руководства будет своевременной мерой, особенно учитывая решение о сборе новых данных, и позволит повысить уровень отчетности и тем самым увеличить объем доходов, генерируемых Организацией.

Заключение

113. Группа экспертов признала возможную практическую пользу от сбора новых данных для деятельности Организации по генерированию доходов.

ПУНКТ 10 ПОВЕСТКИ ДНЯ. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЩИХ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ (ОПЭ) ДЛЯ МОНИТОРИНГА СОСТОЯНИЯ ОТРАСЛИ

Рассмотрение различных основных показателей эффективности (WP/25)

Документация

114. Группа экспертов рассмотрела 6 стратегических целей ИКАО, а именно, *Безопасность полетов, Авиационная безопасность, Охрана окружающей среды, Эффективность, Непрерывность и Правовое регулирование*, а также показатели высокого уровня (ПВУ), введенные для контроля за их реализацией. Подчеркивалось, что некоторые из этих ПВУ используются авиатранспортной отраслью в качестве основных показателей эффективности (ОПЭ). Группа экспертов указала на необходимость создания общей системы показателей, которая могла бы использоваться заинтересованными сторонами авиатранспортной отрасли для мониторинга деятельности гражданской авиации.

Обсуждение

115. Один член Группы экспертов задал вопрос о том, планирует ли Секретариат в связи с изменением значения средней массы пассажира с 90 до 100 кг (см. документ WP/4) пересмотреть показатели в сфере топливной эффективности, которые в настоящее время основываются на РТК и КТК. Секретариат подтвердил, что необходимо будет соответственно пересматривать показатели за предыдущие годы для сохранения последовательности.

116. Еще один член Группы экспертов заявил, что в рамках процесса САЕР существует намерение определить систему показателей эффективности топлива (возможно, это будет сделано в июне 2009 года на совещании Руководящей группы САЕР), и рекомендовал ИКАО использовать такой же показатель. Секретариат согласился, что если такой показатель будет учитывать необходимость оценки хода реализации стратегической задачи D, не возникнет проблем с вынесением его на утверждение Совета в качестве ПВУ для обеих стратегических целей, а именно: *Охрана окружающей среды* и *Эффективность*.

117. Остановившись на ПВУ для стратегической цели B2, представитель Евроконтроля указал на целесообразность исключения аспекта конфиденциальности. Секретариат согласился, что, если данные будут представляться в сводном виде, вопрос об исключении ссылки на конфиденциальность может быть рассмотрен.

118. Сославшись на ПВУ, установленные ИКАО для задачи *Охрана окружающей среды* (С2. *Количество жителей вблизи крупных аэропортов, подвергающихся воздействию шума на уровне DNL 65 dB или выше*, и С3. *Распределение воздушных судов находящегося в эксплуатации парка по характеристикам NO_x*), которые еще структурно не оформлены, один член Группы экспертов спросил, когда это будет сделано. Секретариат сообщил, что Совет, вероятно, создаст рабочую группу для обсуждения возможности пересмотра стратегических целей на предстоящее трехлетие и введения новых соответствующих ПВУ.

119. Группа экспертов отметила, что из-за отсутствия представителя ИАТА не удалось обсудить возможность согласования различных показателей, используемых обеими организациями, в частности в сфере безопасности полетов.

Заключения

- a) Группа экспертов приняла к сведению ПВУ, используемые в настоящее время ИКАО для мониторинга хода реализации ее стратегических целей; и
 - b) Группа экспертов высказала предложения по совершенствованию существующих ПВУ, а также по введению новых ПВУ, которые могли бы быть полезными для различных заинтересованных сторон в авиатранспортной отрасли.
- — — — —

ПУНКТ 11 ПОВЕСТКИ ДНЯ. БУДУЩАЯ РАБОТА**Обзор будущей работы**

120. Секретарь Группы экспертов представила 7 дополнительных задач по статистической программе согласно тем выводам Группы экспертов, которые требуют безотлагательных действий. На 10-м Специализированном совещании по статистике (STA/10) в ноябре 2009 года будет представлена информация о ходе выполнения этих задач, которые перечислены ниже со ссылкой на соответствующие документы совещания STAP/14:

Пункт повестки дня	Номер WP	Задача №	Описание задачи
3	4	1	Группа экспертов по статистике решила, что ИАТА при содействии ИКАО следует выяснить мнение членских авиакомпаний о целесообразности изменения среднего значения массы пассажира с 90 кг до 100 кг, обсуждавшегося Группой экспертов, и представить информацию в ИКАО до июня 2009 года. ИАТА также изучит общепринятые методы расчета удельного веса груза. По мере необходимости к этой работе будет привлекаться МСА.
	8	2	Для принятия Группой экспертов обоснованного решения относительно формы Н Секретариату следует провести сравнительный анализ охвата данных по форме Н и в новой базе данных как по элементам данных, так и по географическим регионам.
4	9 и 26	3	Группа экспертов пришла к следующему заключению: а) ИКАО является наиболее подходящим координирующим центром для создания межучрежденческой целевой группы по статистике авиации и туризму с участием заинтересованных объединений авиатранспортной отрасли, например МСА и ИАТА, и других международных организаций, включая ЮНВТО, Евроконтроль и Евростат; б) следует создать постоянную группу для координации действий ИКАО и других организаций по гражданской авиации и туризму; и в) ИКАО следует рассмотреть оптимальные формы создания и организации работы такой группы.
	10	4	Группа экспертов отметила, что ИКАО следует представлять данные об операциях воздушных судов для проведения анализов, помимо относящихся к охране окружающей среды от воздействия авиации, и что необходимо избегать дублирования усилий. Для продолжения дискуссии по этим вопросам и выработки плана действий до начала предстоящего 10-го Специализированного совещания по статистике в ноябре 2009 года Группа экспертов создала рабочую группу (РГ), в состав которой вошли члены Группы от Бразилии, Египта, Индии, США (ФАУ) и Евроконтроля. На основе предложений, разработанных этой РГ, ИКАО предпримет необходимые действия по сбору данных от государств с учетом предыдущей инициативы ИКАО (см. письмо государствам AN 1/17-IND/06/4 от 5 апреля 2006 года).
5	12	5	Группа экспертов решила предложить ИКАО и ИАТА провести оценку влияния программ для часто летающих пассажиров и различий в обменных курсах на деятельность различных заинтересованных сторон в сфере гражданской авиации по анализу и прогнозированию путем проведения выборочного обследования среди членских авиакомпаний ИАТА.
9	22	6	Группа экспертов приняла к сведению информацию о потребностях в данных для деятельности ИКАО по прогнозированию и решила, что ИКАО при содействии МСА необходимо провести обследование наиболее загруженных аэропортов в различных регионах мира для выявления оптимальных методов оценки пропускной способности аэропортов и ограничивающих ее факторов.
	23	7	Следует создать рабочую группу по подготовке перечня бортового и наземного аэронавигационного оборудования, в которую войдут ИКАО, ВГА Соединенного Королевства, ФАУ (США), Евроконтроль и МСДА.

ДОБАВЛЕНИЕ 1
СПИСОК УЧАСТНИКОВ

ЧЛЕНЫ, ИХ ЗАМЕСТИТЕЛИ И СОВЕТНИКИ		НАЗНАЧЕНЫ
Ms. C. Bertoni Lacerda Rodrigues	Член	Бразилией
Mr. R.S. Glanzmann	Заместитель	
Mr. H.H. Notini	Советник	
Mr. R.S. Oliveira	Советник	
Mr. A. Romera	Советник	
Mr. F.E. Mohamed Bayoumy	Заместитель	Египтом
Mr. S. Chaudhry	Член	Индией
Ms. P. Sapia	Член	Италией
Mr. Mark De Laurentiis	Заместитель	
Mr. C. Santoro	Советник	
Mrs. N. Hillary	Член	Канадой
Mr. Ismaila Mumini Abdul	Заместитель	Нигерией
Ms. T. Vasilyevna Nazarenko	Член	Российской Федерацией
Mr. Graham French	Член	Соединенным Королевством
Ms. Anne Suissa	Член	Соединенными Штатами Америки
Mr. G. Fleming	Советник	
Mr. S. Germon	Член	Францией
Mr. M. Farzinpour	Советник	
Mr. Pierre Pape	Советник	

Примечание. На совещании не смогли присутствовать члены Группы экспертов от следующих государств: Испания, Конго, Ливан, Нидерланды, Саудовская Аравия и Сенегал.

НАБЛЮДАТЕЛИ**ГОСУДАРСТВО/ОРГАНИЗАЦИЯ**

Mr. D. Blanco	Венесуэла
Mr. Juan J. Anzola Vera	Венесуэла
Mr. Samir Mohamed Desoki	Египет
Mr. Zoa Etundi Englebert	Камерун
Mr. Gilles Bella	Камерун
Mr. S. Pop	Румыния
Mr. D. Ruhier	Швейцария
Mr. C. Lyle	Всемирная туристская организация Организации Объединенных Наций (ЮНВТО)
Mr. D. Marsh	Европейская организация по безопасности воздушной навигации (Евроконтроль)
Mr. L.A. de la Fuente Layos	Евростат (Европейская комиссия)
Mr. S. Ach	Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
Mr. J. Ruiz	Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
Mr. J. Venema	Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
Mr. P. Behnke	Международный совет аэропортов (МСА)
Mr. D. Sallier	Международный совет аэропортов (МСА)
Mr. M. Nichols	Международный совет деловой авиации (МСДА)

Примечание. На совещании не смогли присутствовать наблюдатели от следующих организаций:
ИАОПА.

ДОБАВЛЕНИЕ 2

СПИСОК РАБОЧИХ ДОКУМЕНТОВ, ИНФОРМАЦИОННЫХ ДОКУМЕНТОВ И
СПРАВОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ

РАБОЧИЕ ДОКУМЕНТЫ

WP №	Кол-во стр.	Представлен	Название	Пункт(ы) повестки дня
1	1	Секретарем	Административные мероприятия	1
2	12	Секретарем	Развитие событий после девятого Специализированного совещания по статистике	2
3	5	Секретарем	Пересмотр правил публикации данных о начальном и конечном пунктах полета (OFOD)	3
4	9	Секретарем	Располагаемая коммерческая загрузка и средняя масса пассажира	3
5	14	Секретарем	Рассмотрение определений внутренних и каботажных авиаперевозок	3
6	6	Секретарем	Рассмотрение данных об объемах перевозок через аэропорты	3
7	9	Секретарем	Стандартизация авиатранспортной статистики по аэропортам и поставщикам аэронавигационного обслуживания	3
8	7	Секретарем	Реестр гражданских воздушных судов	3
9	10	Секретарем	Согласование статистической программы ИКАО со статистическими программами других организаций гражданской авиации	4
10	6	Секретарем	Новая база данных ИКАО об операциях воздушных судов	4
11	9	Секретарем	Определение и идентификация низкобюджетных перевозчиков	5
12	6	Секретарем	Влияние представляемых авиаперевозчиками финансовых данных на прогнозы перевозок	5
13	8	Секретарем	Пересмотр классификаций и определений, используемых для описания видов деятельности гражданской авиации	5
14	9	Секретарем	Ссылки на объединенную статистическую базу данных (ОСБД) и использование ее для анализа данных о безопасности полетов	5
15	4	Секретарем	Рассмотрение нынешнего положения дел с представлением отчетности: коммерческие авиаперевозчики	6
16	4	Секретарем	Рассмотрение нынешнего положения дел с представлением данных: аэропорты и поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО)	6

17	6	Секретарем	Система оперативного мониторинга (СОМ) ежемесячных данных о перевозках и финансовых данных коммерческих авиаперевозчиков	7
18	9	Секретарем	Требования в отношении предназначенных для прогнозирования данных	8
19	11	Секретарем	Авиационные происшествия и серьезные инциденты	9
20	11	Секретарем	Данные об аттестованном гражданском персонале	9
21	7	Секретарем	Потребление топлива коммерческими авиаперевозчиками	9
22	4	Секретарем	Сбор данных о пропускной способности аэропортов и воздушного пространства, инвестициях и финансировании	9
23	5	Секретарем	Перечень бортового и наземного аэронавигационного оборудования	9
24	3	Секретарем	Деятельность по генерированию доходов	9
25	17	Секретарем	Рассмотрение различных основных показателей эффективности	10
26	5	ЮНВТО	Симбиоз и синергия в статистике авиации и туризма	4
27	4	Секретариатом	Краткое изложение хода обсуждения и выводов	2,3,5
28	6	Секретариатом	Краткое изложение хода обсуждения и выводов	3,4,5,6
29	6	Секретариатом	Краткое изложение хода обсуждения и выводов	3,5,6,7,9
30	5	Секретариатом	Краткое изложение хода обсуждения и выводов	8,9,10,11

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ДОКУМЕНТЫ

IP №	Кол-во страниц	Представлен	Название	Пункт(ы) повестки дня
1	4	Секретарем	О ходе расширения и модернизации ОСБД (ICT)	2
2	3	МСА	Определения, используемые для всемирного сбора данных	3
3	3	Секретарем	Передовая практика	4
4	8	Индией	Нынешнее состояние, прогнозы и проблемы в области воздушных перевозок в Индии	8
5	2	МСА	Программа работы консультативной группы МСА по мировой статистике и прогнозированию (STAF)	4
6	1	МСА	Регулярные статистические издания МСА	4
7	9	МСА	Публикация статистических данных о перевозках для оперативного использования заинтересованными сторонами	7
8	3	МСА и ДКМА	Методика, используемая МСА при подготовке отчетов о прогнозах перевозок (TFR)	8

СПРАВОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

ATRF	Формы отчетности по воздушному транспорту (A, B, C, D, EF, H, I, IS, J, K, L)
STA/9 Report	Доклад 9-го Специализированного совещания по статистике (STA/9) (1997)
STAP/13 Report	Доклад 13-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/13) (1996)
Doc 9626	Руководство по регулированию воздушного транспорта
SAAQ	Вопросник об авиационной деятельности государств
MCA	Обзор экономики аэропортов – 2007
MCA	Доклад о перевозках через аэропорты Европы по регионам отправления и назначения
MCA	Доклад о перевозках через аэропорты мира – 2006
MCA	Ежегодные данные о перевозках через аэропорты по регионам отправления и назначения
MCA	Доклад о перевозках через аэропорты Европы

— КОНЕЦ —

