



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.6/1999/1  
16 August 1999

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по статистике транспорта

(Пятидесятая сессия, 17-19 ноября 1999 года,  
пункт 5 повестки дня)

Пятидесятая годовщина *WP.6*: "Показатели устойчивого развития транспорта"

МЕЖСЕКРЕТАРИАТСКАЯ РАБОЧАЯ ГРУППА  
ПО СТАТИСТИКЕ ТРАНСПОРТА (МРГ)

Доклад Межсекретариатской рабочей группы по статистике транспорта

(7 декабря 1998 года, Париж/1-2 июня 1999 года, Женева)

Записка секретариата

ПРИМЕЧАНИЕ: Со времени последней сессии *WP.6* Межсекретариатская рабочая группа по статистике транспорта (МРГ) провела два совещания (7 декабря 1998 года в Париже под эгидой Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) и 1-2 июня 1999 года в Женеве под эгидой ЕЭК (список участников приводится в приложении 1). Решения, принятые МРГ на обоих совещаниях, отражены ниже. Отчет о работе предыдущей сессии МРГ содержится в документах TRANS/WP.6/1998/1 и Add.1.

## **г. ОБЩИЙ ВОПРОСНИК И ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ ВОПРОСНИКИ WP.6**

1. МРГ вновь отметила ценность Общего вопросника (ОВ) по статистике транспорта в качестве одного из инструментов для согласования процесса сбора статистических данных о транспорте, а также для сокращения объема работы стран - членов этих трех организаций, связанной с представлением данных. Было решено, что ОВ будет рассылаться каждый год до 1 сентября в печатном виде и на дискете. Предельный срок для представления ответов - 1 ноября. До конца ноября каждого года со странами, не ответившими на вопросник, будут связываться по телефону. 1 декабря каждого года странам, данные от которых еще не поступили, секретариаты всех трех организаций будут направлять совместное письмо-напоминание.

2. Представитель ЕКМТ сообщил о серьезных задержках при обработке ответов от своих стран-членов ввиду проблем, связанных с включением странами сносок при подготовке вопросников, предварительно заполненных накопленными данными. Этот вопрос будет поднят перед странами в ходе сессии WP.6, для того чтобы попытаться решить эту проблему, включая предложение о разработке согласованного подхода к распределению данных, когда возникает вопрос о соответствующей категории, к которой следует относить данные (например, более высокая или более низкая категория и т.д.).

3. Кроме того, существует проблема, касающаяся таблиц международных торговых операций. Хотя в общем вопроснике указывается, что странам следует представлять данные, относящиеся к месту погрузки/выгрузки, некоторые из собираемых данных касаются страны происхождения и назначения. Этот вопрос также будет рассмотрен на сессии WP.6.

### Информационные потребности ГДVII

4. От имени Европейского сообщества (ГДVII) представитель Евростата сообщил, что в общем вопроснике желательно отразить возникающие потребности в данных с точки зрения перспектив транспортной политики, например данные о средствах передвижения без двигателей (велосипедная езда и пешеходное движение, количество пассажиро-км и протяженность велосипедных дорожек); пассажирские перевозки с использованием различных видов транспорта (данные о возможностях систем "постановка автомобиля на стоянку и продолжение поездки на общественном транспорте"); дополнительные данные об общественном транспорте (количество железнодорожных станций и остановок, остановок общественного транспорта, протяженность автобусных линий); данные о системах общественного транспорта (пригородные перевозки, метро, трамвайные линии/железнодорожные линии облегченного типа, монорельсовый транспорт, канатные железные дороги, троллейбусное движение и другие виды пассажирских перевозок пассажиров); дополнительные данные о железнодорожном транспорте (количество железнодорожных станций/остановок, погрузочно-разгрузочное оборудование, сортировочные станции); дополнительные данные о воздействии транспорта на окружающую среду (шум, выбросы, землепользование, аварии, загрязняющие окружающую среду и т.д.).

5. Он отметил также существование статистического разрыва, связанного с дезагрегированными данными (узлы, транспортные потоки и т.д. и другая информация по соответствующей сети, например по сети дорог категории Е или сетям ТЕС). Необходимо определить, можно ли такие данные частично охватить общим вопросником (или обследованием дорог категории Е, проводимым под эгидой ЕЭК ООН) или же потребуется новый проект по сбору данных.

6. ГДVII попытается более конкретно определить свои потребности в данных летом 1999 года и затем сопоставить их с ОБ, для того чтобы установить, какие потребности в данных не охватываются нормативными актами ЕС по транспорту или общим вопросником. Затем на основе полученных результатов МРГ могла бы проанализировать возможности решения проблемы остальных потребностей: либо через посредство новых исследований, прямых контактов с государствами-членами, либо посредством дополнения ОБ новыми разделами (опробованными в ходе распространения экспериментальных вопросников). Рабочая группа могла бы рассмотреть будущие возможности решения этих вопросов в рамках общего вопросника.

#### Предварительные ответы на экспериментальный вопросник по городскому пассажирскому транспорту

7. Группа напомнила о том, что результаты распространения экспериментального вопросника по городскому пассажирскому транспорту были рассмотрены Рабочей группой на ее сорок девятой сессии (TRANS/WP.6/1998/9) и что в 1998 году WP.6 решила вновь распространить вместе с общим вопросником измененный вариант, дополненный накопленными данными. Предварительные результаты распространения этого измененного вопросника содержатся в документе TRANS/WP.6/1999/2.

8. Признавая важность более надежной информации о состоянии городского транспорта в странах-членах, Группа выразила обеспокоенность по поводу того, что категории запрашиваемых данных (городские железнодорожные перевозки и такси) логически не соответствуют структуре общего вопросника ни в разбивке по странам, ни в разбивке по видам транспорта, поскольку вопросник по городскому транспорту предусматривает сбор данных на городском уровне в разбивке по видам транспорта. Отмечалось также, что, возможно, другие показатели позволили бы получить более четкую картину о состоянии городского транспорта, включая показатели качества городской жизни, доступа к общественному транспорту или связанные с городским транспортом экологические данные.

9. Кроме того, в ответах правительств практически не содержалось информации о терминологии или методологиях, используемых в статистике городского транспорта (включая согласование названия термина "городской район"), что затрудняет любое сопоставление данных между странами.

10. Группа отметила также изменения в связи с базой данных о городском пассажирском транспорте, о которых сообщил Международный союз общественного транспорта (МСОТ) на сорок девятой сессии WP.6, и решила просить МСОТ уточнить, какую роль в сборе этих данных может играть ЕЭК.

11. Представитель ЕКМТ сообщил о том, что его организация проводит исследование по 300 городам в регионе стран – членов ЕКМТ и что результаты этого исследования будут представлены WP.6. Кроме того, по всей очевидности, Европейское сообщество (ГД16) также участвует в разработке показателей, касающихся городского транспорта и окружающей среды для 100 городов.

12. Предлагалось продолжить работу в рамках WP.6 над определением необходимых показателей для городского транспорта на основе имеющихся данных в странах-членах, а также других аспектов городской экологии, считающихся важными для транспортной статистики. Кроме того, следует продолжать работу над терминологией и методологиями, которые используются в городском транспорте. Как только будет достигнуто согласие относительно подлежащих сбору показателей и используемых терминологии и методологий, в будущем может быть предусмотрен еще один экспериментальный вопросник, и, в конечном счете, для сбора этих данных в общий вопросник могла бы быть включена дополнительная часть. Если WP.6 сочтет это целесообразным, оба вопроса могли бы быть рассмотрены неофициальной рабочей группой по статистике городского транспорта.

Проводимое Евростатом/ЕКМТ/ЕЭК экспериментальное обследование по связанным с парками автотранспортных средств определениям в области транспорта и окружающей среды

13. Группа вновь подтвердила важность сбора более точной информации о воздействии транспорта на окружающую среду, упомянув о том, что в 1998 году Евростат разослал вопросник для экспериментального обследования парков автотранспортных средств. В этом вопроснике предлагалось представить более подробную информацию о парках транспортных средств с использованием разбивки общего числа транспортных средств по числу впервые зарегистрированных транспортных средств, транспортных средств, окончательно снятых с учета, и транспортных средств, выведенных из эксплуатации. Кроме того, в экспериментальном вопроснике правительствам предлагалось классифицировать новые транспортные средства по типу двигателя (бензиновые, дизельные, электрические), по рабочему объему цилиндров и по их весу. Результаты распространения этого экспериментального вопросника были рассмотрены WP.6 на ее сорок девятой сессии, на которой было решено вновь распространить этот вопросник только среди тех стран, которые не представили данных (TRANS/WP.6/135, пункт 39).

14. Поскольку указанные выше страны еще не представили данных, Группа не смогла рассмотреть ответы. В зависимости от полученных ответов некоторые или все из этих пунктов могут быть включены вместе с накопленными данными экспериментального обследования в качестве добавления к общему вопроснику 1999 года. Евростат мог бы

направить ответы в секретариат ЕЭК, с тем чтобы WP.6 оценила результаты на ее предстоящей сессии. Если WP.6 сочтет это целесообразным, могла бы также быть предусмотрена возможность проведения совещаний неофициальной рабочей группы по показателям в области транспорта и окружающей среды.

15. В этом контексте Группа отметила важность рассмотрения хода работы над проектом МПДТОС (механизм представления докладов по транспорту и окружающей среде), инициированным Европейским агентством по окружающей среде в сотрудничестве с ГДVII, ГДXI и Евростатом. Кроме того, указывалось, что в связи с последующей деятельностью в контексте Региональной конференции ООН по транспорту и окружающей среде (Вена, 1997 года) ЕЭК предпримет шаги для распространения МПДТОС на страны переходного периода, являющиеся членами ЕЭК.

#### Результаты работы Целевой группы по определениям дорожно-транспортных происшествий

16. Группа завершила разработку определений, согласованных Целевой группой по статистике дорожно-транспортных происшествий, совещание которой состоялось 8-9 декабря 1998 года в Париже. Осталось несколько нерешенных вопросов, касающихся определений терминов "в пределах населенного пункта", "за пределами населенного пункта", "дневной свет", "темное время", "сумерки", "сухая дорожная поверхность" и "прочая дорожная поверхность". Три секретариата предпримут усилия для поиска существующих определений этих терминов и направят полный проект определений членам Целевой группы для одобрения. Согласованный проект будет представлен WP.6 в качестве документа, и если будет достигнуто согласие, он будет включен в третье издание Глоссария по статистике транспорта.

17. Группа вновь отметила позицию Целевой группы относительно того, что определения понятий "раненый" и "тяжело раненный" не вполне удовлетворительны, однако на данном этапе решила оставить эти определения без изменений.

#### Будущий статус общего вопросника

18. МРГ обсудила вопрос о будущем статусе ОБ, отметив, что этот проект оказался успешным, поскольку вопросник логически взаимосвязан и эффективен в использовании. С одной стороны, предлагалось упростить ОБ; с другой стороны, МРГ признала растущие потребности различных заинтересованных сторон в дополнении ОБ новыми показателями, такими, как показатели состояния городского транспорта, более подробные разбивки парков транспортных средств и парков вновь зарегистрированных транспортных средств с учетом экологических аспектов.

19. МРГ согласилась с тем, что важно найти правильное соотношение между двумя противоречащими друг с другом целями ОБ: внутренняя согласованность и сохранение

своеобразия. Для обеспечения надежности указываемой в ОВ информации и ее внутренней согласованности содержание и формат вопросника не следует изменять слишком значительно или слишком часто; напротив, общий вопросник должен отражать изменения на рынке и в транспортном секторе и, таким образом, быть гибким инструментом, который в случае необходимости и после соблюдения соответствующих предварительных условий (экспериментальные вопросники, согласие правительств и т.д.) можно было бы доработать.

20. МРГ решила провести вторую сессию неофициального совещания по общему вопроснику весной (2000 года), которая, как это было предусмотрено в предварительном порядке, будет организована под эгидой ЕКМТ в Париже. Как и в случае первой сессии (проведенной в 1997 году в Женеве), цель этого неофициального совещания должна заключаться в том, чтобы собрать вместе сотрудников из каждого правительства, которые непосредственно занимаются заполнением ОВ, для того чтобы провести обмен мнениями по конкретным проблемам, связанным с ОВ. Будут рассматриваться как содержание, так и формат ОВ в целях его упрощения и расширения, включая, в частности, вопросы городского транспорта и окружающей среды, и будут также обсуждаться потребности с точки зрения политики, о которых упомянула выше Европейская комиссия (ГД).

21. Следующая сессия МРГ будет посвящена главным образом изучению возможных изменений формата и содержания ОВ, а также планированию неофициального совещания по общему вопроснику, которое намечено провести весной 2000 года. Это совещание могло бы явиться хорошей возможностью для ЕЭК, которая могла бы оценить ход разработки системы баз данных, связанной с общим вопросником, при этом, по возможности, следовало бы пригласить на совещание соответствующих консультантов.

#### Предложение Международного союза железных дорог (МСЖД) по сбору данных о железнодорожном транспорте

22. В ходе декабрьского совещания МРГ (Париж) представитель МСЖД сообщил о своей готовности активнее сотрудничать с МРГ. Он отметил, что его организация приступила к сбору данных о железных дорогах, являющихся его членами, с использованием вопросника, основанного на формате ОВ.

23. МРГ вновь рассмотрела предложение по сбору данных о железнодорожном транспорте в рамках общего вопросника, которое было представлено МСЖД на сорок восьмой сессии WP.6. Было отмечено, что в ОВ за 1997 год МСЖД предварительно указал накопленные данные о железнодорожном транспорте его стран-членов, для того чтобы произвести их сверку. МРГ выразила обеспокоенность по поводу по-прежнему существующего дублирования усилий МСЖД и МРГ, поскольку МСЖД, по всей видимости, направляет железным дорогам стран-членов вопросник, формат которого соответствует ОВ. Представитель ЕКМТ сообщил о том, что он свяжется с МСЖД для выяснения этого вопроса.

### Классификации внутренних водных путей

24. МРГ напомнила о том, что секретарь Основной рабочей группы по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН (SC.3) уже обращал внимание Группы на изменения, которые необходимо внести в раздел "С. Внутренний водный транспорт 1. Каналы/судоходные реки и озера". ЕКМТ распространила эту информацию о предлагаемых изменениях среди стран-членов для выяснения того, готовы ли сейчас страны скорректировать свои статистические данные с учетом новой структуры классификации. Хотя ряд стран отметили, что они готовы использовать новую структуру классификации, большинство стран, по территории которых проходят важные внутренние пути (Франция, Германия и Нидерланды), еще не готовы ее использовать.

25. Рабочая группа по статистике транспорта, возможно, пожелает рассмотреть проблемы применения новой структуры классификации, в частности в трех указанных странах. МРГ вновь обсудит этот вопрос на своей декабрьской сессии, с тем чтобы в конечном счете правительства стран-членов приняли новую систему классификации для целей статистики.

### **II. ГЛОССАРИЙ**

26. Группа обсудила вопрос об опубликовании третьего издания Глоссария по статистике транспорта и решила внести на обложку следующие изменения:

- на обложке следует добавить новый логотип для охвата новых видов перевозок, подлежащих включению (например, интермодальных, морских и т.д.);
- на обложке следует указать дату издания;
- цвет обложки следует изменить.

27. Что касается структуры третьего издания, то было решено следующее:

- верхний колонтитул должен относиться к разделам с римскими цифрами;
- арабские цифры и термины, выделенные жирным шрифтом, должны печататься с отступлением;
- будет разработан алфавитный указатель с разбивкой по категориям и подкатегориям.

28. Евростат решил включить в Глоссарий страницу с описанием языка гипертекстовой маркировки с соответствующими ссылками.

29. ЕЭК решила изучить возможность привлечения к работе консультанта для:

- сверки общего вопросника с Глоссарием;
- проверки Глоссария на предмет опечаток и расхождений;
- подготовки терминологического указателя;
- внесения изменений в приложение к ЕБСТ, содержащее определения, в соответствии с третьим изданием Глоссария;
- согласования текстов на русском и французском языках с учетом этих изменений.

30. Третье издание будет содержать только новые определения, отражающие новые главы, которые в настоящее время включены в общий вопросник. На следующем совещании МРГ будет решен вопрос о том, требуются ли новые главы для включения в третье издание, и если да, то какие именно. В числе новых глав предлагается включить главы, касающиеся дорожно-транспортных происшествий и возможных новых терминов по транспорту и окружающей среде, а также городского транспорта; это предложение основано на мнении WP.6 и результатах работы неофициальных совещаний по этим вопросам.

### **III. РАЗРАБОТКА БАЗЫ ДАННЫХ**

31. Группа продолжила обсуждение хода работы, в частности в рамках ЕКМТ и Евростата, по созданию систем баз транспортных данных, связанной с общим вопросником. Представители Евростата и ЕКМТ сообщили о том, что они разработали похожие образцы, адаптировав их к разным потребностям.

32. Представитель Евростата отметил, что базовая структура предусматривает основанную на программе ACCESS одноуровневую базу данных с ячейками, связанными с соответствующими ячейками в общем вопроснике, включая отдельный файл для хранения "признаков" (прерывание серий, пересмотренные данные и т.д.) и сноски. База данных использовалась в электронном формате, что позволяло пересылать вопросник с применением программы EXCEL, причем этот вопросник может быть предварительно заполнен уже накопленными данными по каждому виду транспорта. У базы данных имеются графические средства контроля, для того чтобы проверять новые данные, прежде чем включать их в базу данных. Он отметил, что его организация столкнулась с некоторыми проблемами, касавшимися признаков, сносок и накопленных данных, однако ей удалось прояснить эти вопросы.

33. Представитель ЕКМТ сообщил о том, что его организация по существу разработала аналогичную систему с намерением распространить ОВ и опубликовать статистические данные, хотя было отмечено, что ACCESS не является идеальной программой для публикации данных. Было также указано, что по-прежнему существует проблема при переходе из программы ACCESS в программу EXCEL и обратно, однако они работают вместе с консультантом в целях урегулирования этих проблем.



34. ЕЭК вновь заявила о своей заинтересованности в разработке подобной системы, однако в прошлом году она решила подождать окончания одногодичного цикла распространения электронного вопросника ЕКМТ и Евростата, для того чтобы проанализировать их опыт и выявить проблемы, прежде чем приступить к разработке своей собственной системы. Поскольку сейчас ЕКМТ и Евростат создали свои системы и уже используют их, ЕЭК изучит возможность назначения консультанта для разработки системы на основе той, которая уже имеется в ЕКМТ и Евростате, с учетом потребностей ЕЭК.

35. ЕКМТ и Евростат предложили продемонстрировать свою систему на следующем совещании МРГ в Люксембурге, с тем чтобы ЕЭК могла определить, может ли подобная система работать в Женеве. Было отмечено, что цель каждой из организаций заключается в том, чтобы создать собственную систему базы данных, отвечающую ее внутренним потребностям, и общий формат для обмена данными. Другими словами, будут функционировать три отдельные базы данных "с открытым каналом информации" между ними.

#### **IV. СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ О ТРАНСПОРТНОМ ОБОРУДОВАНИИ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ**

36. Группа обсудила вопрос о том, что WP.6 продолжает предпринимать усилия для получения более точной информации о транспортном оборудовании для скоропортящихся пищевых продуктов, вновь подчеркнув важность этих данных для отслеживания эволюции рынка, а также с экологической точки зрения (например, выбросы, связанные с транспортными средствами с регулируемой температурой).

37. Группа решила просить WP.6 сохранить этот пункт в своей повестке дня, но намерена связаться с WP.11 (Рабочей группой ЕЭК ООН по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов), для того чтобы выяснить, не сможет ли она сама распространять экспериментальный вопросник и собирать данные вместо WP.6. Кроме того, Рабочей группе WP.11 рекомендовали обновить перечень координационных центров СПС для целей статистики, для того чтобы установить контакты с большим числом договаривающихся сторон Соглашения СПС. Тем временем Евростат свяжется со своим Отделом по экологической статистике для выяснения того, представляет ли эта информация интерес для его работы.

#### **V. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

38. Следующее совещание МРГ в предварительном порядке было намечено провести 30 ноября – 2 декабря в Люксембурге. Помимо основных членов группы (ЕЭК–ЕКМТ–ЕС/Евростат) предполагается пригласить на совещание экспертов из других организаций, если это будет сочтено целесообразным с учетом повестки дня.

Приложение 1

Межсекретариатская рабочая группа по статистике транспорта  
(1-2 июня 1999 года, Женева)

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

ЕКМТ

Mr. Mario BARRETO  
Administrateur  
Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)  
Tel. +33-1 45-24-97-22  
Fax: +33-1 45-24-97-42  
e-mail: mario.barreto@oecd.org

ЕВРОСТАТ

Mr. Hans STRELOW  
EUROSTAT (CEE)  
Bâtiment Jean Monnet C2  
L-2920 LUXEMBOURG  
Tel. +35-2-4301-34383  
Fax: +35-1-4301-32600  
e-mail: hans.streLOW@eurostat.cec.be

ЕЭК ООН

Ms. Brinda Wachs SHIMIZU  
Economic Affairs Officer  
Transport Division UN/ECE  
Palais des Nations, Bureau 401  
1211 Geneva 10  
Switzerland  
Tel.: +41-22-917-2452  
Fax: +41-22-917-0039  
e.mail: brinda.shimizu@unece.org

Mr. Bernard PERROLLAZ  
Statistical Assistant  
Transport Devision UN/ECE  
Palais des Nations, Bureau 403  
1211 Geneva 10  
Switzerland  
Tel.: +41-22-917-2972  
Fax: +41-22-917-0039  
e.mail: bernard.perrollaz@unece.org

---

## Приложение 2

Разбивка стран по трем соответствующим организациям, которые направляют им общий вопросник

### ЕВРОСТАТ (18 стран)

15 стран ЕС + Норвегия и Исландия (ЕЭЗ) + Швейцария

### ЕКМТ (22 страны)

Азербайджан	Польша
Албания	Республика Молдова
Андорра	Российская Федерация
Беларусь	Румыния
Болгария	Словакия
Босния и Герцеговина	Словения
бывшая югославская Республика Македония	Турция
Венгрия	Украина
Грузия	Хорватия
Латвия	Чешская Республика
Литва	Эстония

### ЕЭК (15 стран)

Армения	Монако
Израиль	Сан-Марино
Казахстан	Соединенные Штаты Америки
Канада	Таджикистан
Кипр	Туркменистан
Кыргызстан	Узбекистан
Лихтенштейн	Югославия
Мальта	

---

\* На предыдущем совещании МРГ было решено, что странам будет рекомендовано направлять фотокопии (или дискеты) заполненных вопросников, а также любые поправки и исправления, двум другим организациям; однако в качестве дополнительной меры в случае, если копии от стран получены НЕ будут, каждая из трех организаций будет направлять двум другим организациям те фотокопии данных, которые они получили от своих соответствующих стран.

-----