



**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЁННЫХ НАЦИЙ**

*Специальная Рабочая группа ЕЭК ООН по мониторингу и оценке окружающей среды*

*в сотрудничестве с Региональным экологическим центром (РЭК) Молдова  
при содействии Европейского агентства по окружающей среде (ЕАОС)  
и при финансовой поддержке Фонда «Окружающая среда для Европы»  
Великобритании, Министерства жилья, территориального планирования и  
окружающей среды Нидерландов и Швейцарского федерального агентства по  
окружающей среде, лесам и ландшафтам*

***Рабочее совещание по применению экологических  
показателей***

*5-6 июля 2004 г., Кишинёв, Республика Молдова*

**ПРОЕКТ СПРАВОЧНОГО РУКОВОДСТВА ПО ПРИМЕНЕНИЮ  
ОСНОВНОГО НАБОРА ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДЛЯ СТРАН  
ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ, КАВКАЗА И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ**

Рабочий документ 9bis<sup>1</sup>

**Транспорт  
TERM**

---

<sup>1</sup> Описания показателей подготовлены г-ном Александром Шеховцовым (Российская Федерация) по просьбе Секретариата ЕЭК ООН. Замечания следует направлять автору ([gcep.mos@g23.relcom.ru](mailto:gcep.mos@g23.relcom.ru)) и Секретариату ([mikhail.kokine@unece.org](mailto:mikhail.kokine@unece.org)).

## **ЧИСЛО АВАРИЙ, СМЕРТЕЙ И РАНЕНИЙ НА ТРАНСПОРТЕ (НАЗЕМНОМ, ВОЗДУШНОМ И МОРСКОМ)**

### **1. Общее описание**

- (a) **Код или подкод ЕАОС:** TERM9
- (b) **Краткое определение:** Показатель характеризует число аварий и численность пострадавших в происшествиях с подвижным составом, в том числе на железнодорожном транспорте общего пользования, на автомобильных дорогах и улицах, на морском транспорте, на внутреннем водном транспорте, на воздушном транспорте. Различают пострадавших по двум категориям – погибло и ранено.
- (c) **Единица измерения:** Человек
- (d) **Присутствие в списке показателей КУР:** Показатель отсутствует в списке КУР.
- (e) **Использование в Киевской оценке:** Не использовался.

### **2. Роль в экологической политике**

- (a) **Цель:** Показатель обобщает уровень аварийности на различных видах транспорта и их последствия для людей, а также позволяет определить тенденции общего травматизма в транспортном комплексе.
- (b) **Международные соглашения:** Нет
- (c) **Международные целевые показатели или рекомендуемые стандарты:** Нет
- (d) **Связь с другими показателями:** Нет

### **3. Методологическое описание**

- (a) **Концептуальная база:** Данные о числе аварий и о численности пострадавших в происшествиях с подвижным составом сосредоточены, в основном, в органах, контролирующих безопасность функционирования транспортных средств (например, в транспортных службах МВД).
- (b) **Методы расчёта:** Информационные составляющие, включаемые в показатель «Число аварий, смертей и ранений на транспорте», являются фиксируемыми.
- (c) **Наличие международно-апробированной методологии:** Отчеты о числе аварий, смертей и ранений обрабатываются на уровне населенного пункта, территориального образования, а затем информация поступает в центральную государственную статистическую службу для анализа, обработки и подготовки сводных показателей в целом по стране.

### **4. Базовые данные**

- (a) **Требования к мониторингу и сбору данных:** Вся информация, входящая в показатель «Число аварий, смертей и ранений на транспорте», не является для стран ВЕКЦА новой, она достаточно традиционна и постоянно публикуется в статистических сборниках, выпускаемых в странах ВЕКЦА.
- (b) **Трудности и ограничения:** В настоящее время трудностей и ограничений к доступу данных нет.
- (c) **Наличие баз данных:** В ряде стран ВЕКЦА материалы о численности пострадавших в происшествиях с подвижным составом регулярно публикуются в статистических ежегодниках, выпускаемых соответствующими государственными органами. Разработки данного показателя позволяет создать соответствующие базы данных за длительный период и получить достаточно полный временной ряд.

### **5. Международные организации**

(a) **Лидирующая организация:**

- Европейское агентство по статистике.

(b) **Другие организации и учреждения:**

- Европейское агентство по окружающей среде;

- Европейская экономическая комиссия ООН.

**6. *Дополнительная информация***

(a) **Литература:**

Statistics Of Road Traffic Accidents In Europe And North America. UNECE.

(b) **Страницы в Интернете:**

<http://www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html>

<http://europa.eu.int/comm/eurostat>

## **КОЛИЧЕСТВО И СОСТАВ ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

### **1. Общее описание**

- (a) **Код или подкод ЕАОС:** TERM32
- (b) **Краткое определение:** Показатель характеризует численность подвижного состава и видовой состав транспортного парка, в том числе грузовой подвижной состав (железнодорожные вагоны, грузовые автомобили, морские и речные грузовые транспортные суда общего пользования), пассажирский подвижной состав (автобусы, автомобили легковые, трамвайные вагоны, троллейбусы, вагоны метро, морские и речные пассажирские и грузопассажирские суда общего пользования), гражданские воздушные суда, специальные автомобили отраслей экономики (санитарные, пожарные, аварийных служб, технические, оснащенные стационарным оборудованием и т.п.).
- (c) **Единица измерения:** Штук
- (d) **Присутствие в списке показателей КУР:** Показатель отсутствует в списке КУР.
- (e) **Использование в Киевской оценке:** Использовался.

### **2. Роль в экологической политике**

- (a) **Цель:** Показатель обобщает видовой состав транспортных средств, позволяет определить тенденции развития того или иного вида транспорта, а также оценить потребность в транспортных средствах, а также оценить воздействие различных видов транспортных средств на состояние окружающей среды.
- (b) **Международные соглашения:** Нет
- (c) **Международные целевые показатели или рекомендуемые стандарты:** Основным фактическим приоритетом государственной политики развития транспортной системы стран ВЕКЦА должен быть, прежде всего, экономический рост. В развитых странах транспортная политика в настоящее время всё больше ориентируется на сдерживание чрезмерной транспортной активности. И хотя удельные характеристики транспортных систем этих стран намного превышают аналогичные показатели стран ВЕКЦА, учитывать и использовать их опыт необходимо уже сейчас, не дожидаясь «созревания» проблемы.
- (d) **Связь с другими показателями:** Суммарные выбросы подкисляющих загрязнителей ( $SO_2$ ,  $NO_x$ ) от стационарных и передвижных источников (всего и по секторам) (APE1 rev), Выбросы  $SO_2$  от стационарных и передвижных источников (всего и по секторам) (APE5a rev), Выбросы  $NO_x$  от стационарных и передвижных источников (всего и по секторам) (APE6a rev), Выбросы от передвижных источников ( $NO_x$ , НМЛОС, ТЧ,  $SO_2$ ) (APE4a rev), Выбросы ТЧ от стационарных и передвижных источников (всего и по секторам) (APE9a rev), Выбросы НМЛОС от стационарных и передвижных источников (всего и по секторам) (APE8a rev), Выбросы  $NO_x$ , ТЧ,  $SO_2$ , НМЛОС в зависимости от вида транспорта (APE4b rev).

### **3. Методологическое описание**

- (a) **Концептуальная база:** В составлении объективных данных о составе парка транспортных средств участвуют все предприятия и организации, занимающиеся транспортной деятельностью, а также государственные органы, к функциям которых относятся наблюдения за подвижным составом.
- (b) **Методы расчёта:** Информационные составляющие, включаемые в показатель «Количество и состав парка транспортных средств», являются фиксируемыми.
- (c) **Наличие международно-апробированной методологии:** Отчеты транспортных предприятий обрабатываются на уровне населенного пункта, территориального образования, а затем информация поступает в центральную государственную статистическую службу для анализа, обработки и подготовки сводных показателей в целом по стране.

#### **4. Базовые данные**

(a) **Требования к мониторингу и сбору данных:** Вся информация, входящая в показатель «Количество и состав парка транспортных средств», не является для стран ВЕКЦА новой, она достаточно традиционна и постоянно публикуется в статистических сборниках.

(b) **Трудности и ограничения:** Трудностей и ограничений к доступу данных нет.

(c) **Наличие баз данных:** История разработки данного показателя в странах ВЕКЦА позволяет создать соответствующие базы данных за длительный период и получить достаточно полный временной ряд.

#### **5. Международные организации**

(a) **Лидирующая организация:**

- Европейское агентство по статистике.

(b) **Другие организации и учреждения:**

- Европейское агентство по окружающей среде;

- Европейская экономическая комиссия ООН.

#### **6. Дополнительная информация**

(a) **Литература:**

1. Annual Bulletin Of Transport Statistics For Europe And North America. UNECE.

2. “EU transport in figures”, Statistical Pocketbook, EU commission, 1999.

3. Eurostat (2004) “Panorama of transport - Statistical overview of transport in the EU - Data 1970-2001”.

(b) **Страницы в Интернете:**

<http://www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html>

<http://europa.eu.int/comm/eurostat>

## **ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА**

### **1. Общее описание**

- (a) **Код или подкод ЕАОС:** TERM12 rev
- (b) **Краткое определение:** Различаются два показателя, относящихся к перевозкам пассажиров:  
*перевезено пассажиров* - число пассажиров, перевезенных за определенный период времени. Показатель учитывается по видам транспорта (железнодорожный, автобусный, таксомоторный, трамвайный, троллейбусный, метро, морской, внутренний водный, воздушный), по видам сообщения (международное, междугороднее, пригородное, внутригородское), направлениям перевозок;  
*пассажирооборот транспорта* – объем работы транспорта по перевозкам пассажиров.
- (c) **Единица измерения:** Единицей измерения перевозки пассажиров является миллионы (тысячи) человек; пассажирооборота - миллионы (тысячи) пассажиро-километров.
- (d) **Присутствие в списке показателей КУР:** Показатель присутствует в списке КУР.
- (e) **Использование в Киевской оценке:** Использовался.

### **2. Роль в экологической политике**

- (a) **Цель:** Показатель относится к одному из основных, характеризующих работу транспортного комплекса; имеет важное значение для регулирования пассажиропотоков и развития того или иного вида транспорта.
- (b) **Международные соглашения:** Нет
- (c) **Международные целевые показатели или рекомендуемые стандарты:** Нет
- (d) **Связь с другими показателями:** Нет

### **3. Методологическое описание**

- (a) **Концептуальная база:** Единицей наблюдения в статистике перевозок пассажиров является пассажиро-поездка. В составлении сводных данных о перевозках пассажиров участвуют предприятия и организации, занимающиеся транспортной деятельностью.
- (b) **Методы расчёта:** Момент учета отправленных пассажиров определяется на отдельных видах транспорта неодинаково: или по моменту приобретения билета (на железнодорожном, автомобильном, городском электрическом транспорте), или по моменту отправления транспортного средства (на водном и воздушном транспорте). Момент прибытия в статистике перевозок пассажиров на практике, за исключением воздушного транспорта, не используются.  
Пассажирооборот транспорта определяется суммированием произведений количества пассажиров по каждой позиции перевозки на расстояние перевозки; исчисляется отдельно по видам транспорта, сообщения, другим признакам.
- (c) **Наличие международно-апробированной методологии:** Отчеты предприятий обрабатываются на уровне населенного пункта, территориального образования, а затем информация поступает в центральную государственную статистическую службу для анализа, обработки и подготовки сводных показателей в целом по стране.

### **4. Базовые данные**

- (a) **Требования к мониторингу и сбору данных:** Вся информация, относящаяся к перевозкам пассажиров различными видами транспорта, не является для стран ВЕКЦА новой, она достаточно традиционна и регулярно публикуется в статистических изданиях.
- (b) **Трудности и ограничения:** Трудностей и ограничений к доступу данных нет.

(с) **Наличие баз данных:** История разработки данного показателя в странах ВЕКЦА позволяет создать соответствующие базы данных за длительный период и получить достаточно полный временной ряд.

## **5. Международные организации**

### **(а) Лидирующая организация:**

- Европейское агентство по статистике.

### **(б) Другие организации и учреждения:**

- Европейское агентство по окружающей среде;

- Европейская экономическая комиссия ООН.

## **6. Дополнительная информация**

### **(а) Литература:**

4. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), 1991, Женева.

5. Annual Bulletin Of Transport Statistics For Europe And North America. UNECE.

6. Indicators of Sustainable Development: Guidelines and Methodologies; United Nations, New-York, 2001, pages 276-278.

7. "EU transport in figures", Statistical Pocketbook, EU commission, 1999

8. "Transport and Environment – Statistics for the Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM) for European Union", 2000.

9. "Are we moving in the right direction? Indicators on transport and the environment integration in the EU", European Environment Agency, 2000.

10. Eurostat (2004) "Panorama of transport - Statistical overview of transport in the EU - Data 1970-2001".

### **(б) Страницы в Интернете:**

<http://www.un.org/trans/conventn/agtcr.pdf>

<http://www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html>

<http://europa.eu.int/comm/eurostat>

## **СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

### **1. Общее описание**

- (a) **Код или подкод ЕАОС:** TERM33
- (b) **Краткое определение:** Показатель характеризует возраст подвижного состава и состояние транспортного парка
- (c) **Единица измерения:** Единицей измерения данного показателя является число лет с начала эксплуатации данного транспортного средства
- (d) **Присутствие в списке показателей КУР:** Показатель отсутствует в списке КУР.
- (e) **Использование в Киевской оценке:** Не использовался.

### **2. Роль в экологической политике**

- (a) **Цель:** Показатель обобщает данные по состоянию передвижных составов различных видов, что позволяет оценить потребность в транспортных средствах, а также оценить воздействие транспортных средств на состояние окружающей среды в зависимости от возраста и технического состояния.
- (b) **Международные соглашения:** Нет
- (c) **Международные целевые показатели или рекомендуемые стандарты:** Основным фактическим приоритетом государственной политики развития транспортной системы стран ВЕКЦА должен быть, прежде всего, экономический рост. В развитых странах транспортная политика в настоящее время всё больше ориентируется на сдерживание чрезмерной транспортной активности. И хотя удельные характеристики транспортных систем этих стран намного превышают аналогичные показатели стран ВЕКЦА, учитывать и использовать их опыт необходимо уже сейчас, не дожидаясь «созревания» проблемы.
- (d) **Связь с другими показателями:** Суммарные выбросы подкисляющих загрязнителей ( $SO_2$ ,  $NO_x$ ) от стационарных и передвижных источников (всего и по секторам) (APE1 rev), Выбросы  $SO_2$  от стационарных и передвижных источников (всего и по секторам) (APE5a rev), Выбросы  $NO_x$  от стационарных и передвижных источников (всего и по секторам) (APE6a rev), Выбросы от передвижных источников ( $NO_x$ , НМЛОС, ТЧ,  $SO_2$ ) (APE4a rev), Выбросы ТЧ от стационарных и передвижных источников (всего и по секторам) (APE9a rev), Выбросы НМЛОС от стационарных и передвижных источников (всего и по секторам) (APE8a rev), Выбросы  $NO_x$ , ТЧ,  $SO_2$ , НМЛОС в зависимости от вида транспорта (APE4b rev); Количество и состав парка транспортных средств (TERM32).

### **3. Методологическое описание**

- (a) **Концептуальная база:** В оценке возраста парка транспортных средств участвуют предприятия и организации, как непосредственно занимающиеся деятельностью, связанной с использованием транспорта, а также государственные органы, к функциям которых относятся наблюдения за подвижным составом.
- (b) **Методы расчёта:** Информационные составляющие, включаемые в показатель «Средний возраст парка транспортных средств», являются фиксируемыми и определяются посредством сопоставления данных о продолжительности эксплуатации того или иного вида транспорта.
- (c) **Наличие международно-апробированной методологии:** Отчеты транспортных предприятий обрабатываются на уровне населенного пункта, территориального образования, а затем информация поступает в центральную государственную статистическую службу для анализа, обработки и подготовки сводных показателей в целом по стране.

### **4. Базовые данные**

- (a) **Требования к мониторингу и сбору данных:** Вся информация, входящая в показатель «Средний возраст парка транспортных средств», не является для стран ВЕКЦА характерной в части регулярного опубликования данных в статистических сборниках.
- (b) **Трудности и ограничения:** Необходимы специальные исследования и обобщения для формирования достоверной и обрабатываемой на постоянной основе информации.
- (c) **Наличие баз данных:** Материалы о среднем возрасте подвижного состава не публикуются на регулярной основе в открытых статистических изданиях и могут размещаться в специализированных отраслевых материалах и документах.

## **5. *Международные организации***

- (a) **Лидирующая организация:**  
- Европейское агентство по статистике.
- (b) **Другие организации и учреждения:**  
- Европейское агентство по окружающей среде;  
- Европейская экономическая комиссия ООН.

## **6. *Дополнительная информация***

- (a) **Литература:**
1. Annual Bulletin Of Transport Statistics For Europe And North America. UNECE.
  2. “EU transport in figures”, Statistical Pocketbook, EU commission, 1999.
  3. Eurostat (2004) “Panorama of transport - Statistical overview of transport in the EU - Data 1970-2001”.
- (b) **Страницы в Интернете:**  
<http://europa.eu.int/comm/eurostat>

## **ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА**

### **1. Общее описание**

- (a) **Код или подкод ЕАОС:** TERM13 rev
- (b) **Краткое определение:** Показатель характеризует объем перевозок грузов, т.е. количество грузов в тоннах, перевезенном транспортом. Показатель учитывается по видам транспорта, сообщения, роду грузов, направлениям перевозок. Также имеется показатель грузооборот транспорта – объем работы транспорта по перевозкам грузов. Грузооборот транспорта группируется по видам транспорта, сообщения, ширине колеи, роду грузов и другим признакам.
- (c) **Единица измерения:** Единицей измерения перевозки грузов является миллионы (тысячи) тонн; грузооборота транспорта – тонно-километр.
- (d) **Присутствие в списке показателей КУР:** Показатель отсутствует в списке КУР.
- (e) **Использование в Киевской оценке:** Использовался.

### **2. Роль в экологической политике**

- (a) **Цель:** Показатель относится к одному из основных, характеризующих работу транспортно-логистического комплекса; имеет важное значение для регулирования перемещения различных грузов и определения эффективности использования транспортных средств в различных направлениях перемещения грузов.
- (b) **Международные соглашения:** Нет
- (c) **Международные целевые показатели или рекомендуемые стандарты:** Основным фактическим приоритетом государственной политики развития транспортной системы стран ВЕКЦА должен быть, прежде всего, экономический рост. В развитых странах транспортная политика в настоящее время всё больше ориентируется на сдерживание чрезмерной транспортной активности. И хотя удельные характеристики транспортных систем этих стран намного превышают аналогичные показатели стран ВЕКЦА, учитывать и использовать их опыт необходимо уже сейчас, не дожидаясь «созревания» проблемы.
- (d) **Связь с другими показателями:** Нет

### **3. Методологическое описание**

- (a) **Концептуальная база:** Единицей наблюдения в статистике перевозок грузов является отправка, т.е. партия груза, перевозка которой оформлена договором перевозки. В составлении сводных данных о перевозках грузов участвуют предприятия и организации, занимающиеся транспортной деятельностью.
- (b) **Методы расчёта:** Начальный момент процесса перевозок грузов отражается показателем «отправлено (отправление) грузов», конечный момент – показателем «прибыло (прибытие) грузов». Для отдельных организаций транспорта для характеристики всего объема работы применяется показатель «перевезено (перевозка) грузов», который определяется как сумма отправленных грузов и принятых грузов от других организаций транспорта для перевозки. По всем видам транспорта общего пользования, кроме автомобильного, объем перевезенных грузов показан по моменту отправления. На автомобильном транспорте учет перевезенных грузов осуществляется по моменту прибытия. Грузооборот определяется путем суммирования произведений массы перевезенных грузов в тоннах на расстояние перевозки в километрах (милях).
- (c) **Наличие международно-апробированной методологии:** Отчеты транспортных предприятий обрабатываются на уровне населенного пункта, территориального образования, а затем информация поступает в центральную государственную статистическую службу для анализа, обработки и подготовки сводных показателей в целом по стране.

#### **4. Базовые данные**

(a) **Требования к мониторингу и сбору данных:** Вся информация, относящаяся к перевозкам грузов различными видами транспорта, не является для стран ВЕКЦА новой, она достаточно традиционна и регулярно публикуется в статистических изданиях.

(b) **Трудности и ограничения:** Трудностей и ограничений к доступу данных нет.

(c) **Наличие баз данных:** Материалы о перевозках пассажиров и пассажирообороте регулярно публикуются в статистических ежегодниках.

Использование данного показателя в странах ВЕКЦА позволяет создать соответствующие базы данных за длительный период и получить достаточно полный временной ряд.

#### **5. Международные организации**

(a) **Лидирующая организация:**

- Европейское агентство по статистике.

(b) **Другие организации и учреждения:**

- Европейское агентство по окружающей среде;

- Европейская экономическая комиссия ООН.

#### **6. Дополнительная информация**

(a) **Литература:**

1. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), 1991, Женева.

2. Annual Bulletin Of Transport Statistics For Europe And North America. UNECE.

3. "EU transport in figures", Statistical Pocketbook, EU commission, 1999.

4. "Transport and Environment – Statistics for the Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM) for European Union", 2000.

5. Eurostat (2004) "Panorama of transport - Statistical overview of transport in the EU - Data 1970-2001".

(b) **Страницы в Интернете:**

<http://www.un.org/trans/conventn/agter.pdf>

<http://www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html>

<http://europa.eu.int/comm/eurostat>

## **СТОИМОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

### **1. Общее описание**

- (a) **Код или подкод ЕАОС:** TERM20 rev
- (b) **Краткое определение:** Показатель отражает объем платных услуг населению и юридическим лицам различных отраслей экономики, оказанных транспортными предприятиями.  
Используется также показатель «Индексы тарифов на грузовые перевозки основными видами транспорта», который характеризует изменение за текущий период тарифов, без учета изменения за этот период структуры перевезенных грузов по разнообразным признакам: по виду и размеру отправки груза, скорости доставки, расстоянию перевозки, территории перевозки, типу подвижного состава, степени использования его грузоподъемности и по другим признакам.
- (c) **Единица измерения:** Статистически данный показатель измеряется суммой денежных средств, уплаченных потребителем за данную услугу. Индексы тарифов выражаются в процентах (или размах) к предыдущему периоду.
- (d) **Присутствие в списке показателей КУР:** Показатель отсутствует в списке КУР.
- (e) **Использование в Киевской оценке:** Не использовался.

### **2. Роль в экологической политике**

- (a) **Цель:** Показатель оценивает экономическую составляющую деятельности транспортного комплекса и является определяющей при принятии решений по эффективности использования транспортных средств при пассажирских и грузовых перевозках.
- (b) **Международные соглашения:** Нет
- (c) **Международные целевые показатели или рекомендуемые стандарты:** Нет
- (d) **Связь с другими показателями:** Нет

### **3. Методологическое описание**

- (a) **Концептуальная база:** Этот показатель формируется на основе данных форм федерального государственного статистического наблюдения и экспертной оценки скрытой и неформальной деятельности на рынке услуг по специальной методике.  
В составлении сводных данных о стоимости транспортных услуг участвуют предприятия и организации, занимающиеся транспортной деятельностью.
- (b) **Методы расчёта:** Оплата может производиться как самим потребителем, так и организацией, в которой работает данный потребитель, полностью или частично компенсирующей или оплачивающей расходы по потреблению услуги. Объем платных услуг включает объемы услуг, оказанных населению крупными и средними организациями и малыми предприятиями, некорпоративными предприятиями и гражданами, занимающимися предпринимательской деятельностью.  
Сводный индекс тарифов на грузовые перевозки рассчитывается из индексов тарифов на перевозку грузов отдельными видами транспорта (железнодорожным, трубопроводным, морским, внутренним водным, автомобильным, воздушным). Обследование тарифов осуществляется в выборочной совокупности транспортных организаций.
- (c) **Наличие международно-апробированной методологии:** Отчеты предприятий, оказывающих транспортные услуги, обрабатываются на уровне населенного пункта, территориального образования, а затем информация поступает в центральную государственную статистическую службу для анализа, обработки и подготовки сводных показателей в целом по стране.

#### **4. Базовые данные**

(a) **Требования к мониторингу и сбору данных:** Вся информация, относящаяся к стоимости транспортных услуг, не является для стран ВЕКЦА новой. Однако, в связи с рыночным характером экономики стран ВЕКЦА и отсутствием планового регулирования цен на транспортные услуги, а также по причине ограниченной доступности к экономическим показателям деятельности предприятий, данная информация мало публикуется в статистических изданиях или материалах других ведомств и организаций.

(b) **Трудности и ограничения:** Трудности к доступу данных могут быть связаны с финансово-экономическим характером данной информации.

(c) **Наличие баз данных:** Материалы о стоимости транспортных услуг и индексе тарифов на грузовые перевозки публикуются в статистических ежегодниках, выпускаемых соответствующими государственными органами.

Использование данного показателя в странах ВЕКЦА позволит создать соответствующие базы данных за длительный период и получить достаточно полный временной ряд.

#### **5. Международные организации**

(a) **Лидирующая организация:**

- Европейское агентство по статистике.

(b) **Другие организации и учреждения:**

- Европейское агентство по окружающей среде;

- Европейская экономическая комиссия ООН.

#### **6. Дополнительная информация**

(a) **Литература:**

1. Annual Bulletin Of Transport Statistics For Europe And North America. UNECE.

2. Eurostat (2004) "Panorama of transport - Statistical overview of transport in the EU - Data 1970-2001".

(b) **Страницы в Интернете:**

<http://www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html>

<http://europa.eu.int/comm/eurostat>

## **КОНЕЧНОЕ ПОТРЕБЛЕНИЕ ЭНЕРГИИ НА ТРАНСПОРТЕ ПО ВИДАМ**

### **1. Общее описание**

(a) **Код или подкод ЕАОС:** TERM1 rev

(b) **Краткое определение:** Показатель характеризует суммарное потребление электроэнергии всем транспортом, а также отдельными его видами:

- железнодорожным, водным, воздушным, автомобильным, из которого выделяется потребление электроэнергии железнодорожным транспортом (электротяга);
- трамвайным и троллейбусным транспортом;
- метрополитенами;
- магистральным нефте- и нефтепродуктопроводным транспортом;
- магистральным газопроводным транспортом.

Кроме того, отдельной составляющей данного показателя является статистическая отчетность по суммарному потреблению других видов топлива предприятиями и организациями транспорта, а именно:

- авиационного бензина;
- автомобильного бензина;
- дизельного топлива;
- керосина;
- угля и продуктов переработки угля.

(c) **Единица измерения:** Рассматриваемый показатель характеризует потребление различных видов энергии на транспорте и выражается суммарным годовым результатом.

Единицей годового измерения для этого показателя являются миллиарды киловатт-часов (в случае подсчета потребления электроэнергии на транспорте) или миллионы (тысячи) тонн (для потребления топлива предприятиями и организациями транспорта).

(d) **Присутствие в списке показателей КУР:** Показатель отсутствует в списке КУР.

(e) **Использование в Киевской оценке:** Не использовался.

### **2. Роль в экологической политике**

(a) **Цель:** Динамика потребления электроэнергии и других видов топлива транспортом за продолжительный период времени дает оценку потребления энергии различными видами транспорта, может характеризовать уровень развития технологических процессов в транспортном комплексе, а также тенденции развития того или иного вида транспорта.

(b) **Международные соглашения:** Нет

(c) **Международные целевые показатели или рекомендуемые стандарты:** Основным фактическим приоритетом государственной политики развития транспортной системы стран ВЕКЦА должен быть, прежде всего, экономический рост. В развитых странах транспортная политика в настоящее время всё больше ориентируется на сдерживание чрезмерной транспортной активности. И хотя удельные характеристики транспортных систем этих стран намного превышают аналогичные показатели стран ВЕКЦА, учитывать и использовать их опыт необходимо уже сейчас, не дожидаясь «созревания» проблемы.

(d) **Связь с другими показателями:** Нет

### **3. Методологическое описание**

(a) **Концептуальная база:** В ряде стран ВЕКЦА материалы по потреблению электроэнергии и других видов топлива транспортом регулярно публикуются в статистических ежегодниках, выпускаемых соответствующими государственными органами.

(b) **Методы расчёта:** Информационные составляющие, включаемые в показатель «Конечное потребление энергии на транспорте по видам», являются как расчетными (при подсчете потребления электроэнергии на транспорте, когда за основу принимается показатель потребления электроэнергии единицей того или иного вида транспорта с учетом

времени его работы и изношенности транспортного парка), так и фиксируемыми (потребление топлива фиксируется, в основном, по объемам продаж) и складывается на основании отчетов государственных объединений, предприятий, организаций транспортного комплекса.

(с) **Наличие международно-апробированной методологии:** Отчеты предприятий обрабатываются на уровне муниципального или регионального образования, а затем информация поступает в государственную статистическую службу для анализа, обработки и подготовки сводных показателей в целом по стране.

#### **4. Базовые данные**

(а) **Требования к мониторингу и сбору данных:** Определяются необходимостью учета потребления энергии предприятиями транспортного комплекса и выполнением требований государственной отчетности, принятой в странах ВЕКЦА.

Вся информация, входящая в показатель «Конечное потребление энергии на транспорте по видам», не является для стран ВЕКЦА новой, она достаточно проста для сбора и традиционно публикуется в статистических сборниках.

(b) **Трудности и ограничения:** Трудностей и ограничений к доступу данных нет.

(с) **Наличие баз данных:** Использование данного показателя в странах ВЕКЦА позволяет создать соответствующие базы данных за длительный период и получить достаточно полный временной ряд.

#### **5. Международные организации**

(а) **Лидирующая организация:**

- Европейское агентство по статистике.

(b) **Другие организации и учреждения:**

- Европейское агентство по окружающей среде;

- Европейская экономическая комиссия ООН.

#### **6. Дополнительная информация**

(а) **Литература:**

1. Indicators of Sustainable Development: Guidelines and Methodologies; United Nations, New-York, 2001, pages 256-260.

2. United Nations Commission on Sustainable Development, Energy and Transportation Issues, Background Paper no. 6, Fourth Session, 18 April - 3 May, 1996.

3. Annual Bulletin Of Transport Statistics For Europe And North America. UNECE.

4. Eurostat (2004) “Panorama of transport - Statistical overview of transport in the EU - Data 1970-2001”.

(b) **Страницы в Интернете:**

<http://www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html>

<http://europa.eu.int/comm/eurostat>