



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по статистике транспорта

Шестьдесят первая сессия

Женева, 1–3 июня 2010 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Сбор и распространение статистических
данных Европейской экономической комиссией
Организации Объединенных Наций**

"Дорожная карта" ЕЭК ООН по сбору и распространению статистики транспорта

Записка секретариата

I. Мандат

1. Рабочая группа на своей шестидесятой сессии в июне 2009 года одобрила анализ проблемы недостающей информации, проведенный секретариатом в качестве первого этапа улучшения процедуры сбора данных и возможной рационализации статистического охвата в общем вопроснике в соответствии с потребностями стран и в зависимости от наличия данных (ECE/TRANS/WP.6/2009/6). Она решила рассмотреть на нынешней сессии предложения по повышению своевременности представления данных, а также скорости реагирования на запросы о предоставлении данных с использованием общего вопросника и вопросника по статистике дорожно-транспортных происшествий (ECE/TRANS/WP.6/157, пункт 57).

2. В целях устранения пробелов в данных и дальнейшего повышения уровня наличия и качества транспортной статистики в рамках ЕЭК ООН секретариат разработал "дорожную карту" по сбору и распространению транспортной статистики на будущее.

II. Введение

3. Цель настоящего документа – провести анализ всей работы по сбору и распространению данных, которая выполняется по линии Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6), и предложить ряд рекомендаций по улучшению этой деятельности.

4. Основной задачей в этом плане является снижение бремени отчетности, которое возлагается на страны, за счет прекращения сбора тех данных, которые в значительной мере отсутствуют или неактуальны (например, в том случае, когда международное сопоставление невозможно). Сопоставление транспортной статистики между странами имеет исключительно важное значение, особенно в части укрепления сотрудничества между учреждениями, которые занимаются сбором или представлением транспортных данных. Кроме того, важно выяснить и вопрос о том, не дублирует ли данное мероприятие по сбору данных иную работу в этой области. Для того чтобы обеспечить сбор именно тех данных, которые нужны пользователям на национальном и международном уровнях, необходимо постоянно ставить вопрос, касающийся актуальности соответствующих мероприятий по сбору данных Комитетом по внутреннему транспорту.

5. В настоящем документе наличие данных рассматривается в разбивке по каждому виду транспорта в целях выявления необходимости в проведении соответствующей работы.

6. Здесь анализируются все аспекты распространения данных по Интернету, в частности: охват статистических областей, охват стран, уровень детализации, сроки, повышение эффективности, потребности пользователей, метаданные и функциональные особенности базы данных.

7. В документе разработаны предложения и рекомендации по рационализации сбора и распространения данных по линии ЕЭК ООН. Подробная информация о наличии данных, которые рассматриваются в настоящей "дорожной карте", содержится в документе ECE/TRANS/WP.6/2010/9.

III. Сбор данных

A. Ежегодный сбор

8. Отдел транспорта ЕЭК ООН в настоящее время собирает на ежегодной основе 1 447 переменных, охватывающих четыре вида транспорта (железнодорожный, автомобильный, внутренний водный и нефтепроводный). На автомобильный транспорт приходится 70% переменных, на железнодорожный – 16%, на внутренний водный – 11% и на нефтепроводный – 3%. Практически половина собираемых данных (47%) приходится на статистику дорожно-транспортных происшествий. Остальные области сбора включают: оборудование (26%), перевозки (18%), инфраструктуру (4%) и экономическую деятельность (занятость (4%) и инвестиции (1%)).

9. Данные о дорожно-транспортных происшествиях, повлекших телесные увечья, собираются с помощью вопросника, который распространяется ЕЭК ООН. Остальные данные собираются с помощью общего вопросника, который распространяется на совместной основе ЕЭК ООН, Евростатом и Международ-

ным транспортным форумом (МТФ). Данные, которые упоминаются в настоящем документе, – это данные, которые содержатся в транспортной статистической базе данных ЕЭК ООН за период с 2001 по 2007 год. Наличие данных по разным странам неодинаково и зависит в существенной степени от участия в обследовании с помощью общего вопросника, размещенного в Интернете. 12 стран пока еще не зарегистрировались в целях использования онлайн-системы сбора данных (Андорра, Армения, Беларусь, Болгария, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Кыргызстан, Монако, Туркменистан, Узбекистан и Черногория). Другие страны зарегистрировались, однако данные пока не предоставляют.

1. Автомобильный транспорт

10. Евростат собирает данные на основании правил Совета (ЕС) № 1172/98 по сбору статистики перевозки грузов автомобильным транспортом (для стран ЕС этот сбор обязателен).

11. База данных Сообщества о дорожно-транспортных происшествиях (CARE) содержит данные о дорожно-транспортных происшествиях по странам ЕС, которые собираются на основании решения Совета от 30 ноября 1993 года, касающегося создания базы данных Сообщества о дорожно-транспортных происшествиях.

12. CARE представляет собой базу разукрупненных данных на уровне Сообщества, которая содержит подробную информацию по отдельным дорожно-транспортным происшествиям. По некоторым странам ЕС данные в систему CARE еще не включены (Болгария, Литва, Румыния и Словения). По планам, в систему CARE должны быть включены данные, которые собираются в новых государствах – членах ЕС, а также в Норвегии и Швейцарии.

13. Группа экспертов по международной базе данных о дорожном движении и дорожно-транспортных происшествиях (ИРТАД) представляет собой базу данных по 29 странам – членам ОЭСР (из которых 25 являются государствами – членами ЕЭК ООН). Показатели статистики автомобильного транспорта регулярно публикуются Межгосударственным статистическим комитетом СНГ (СНГ-СТАТ).

14. Единственной статистической базой данных в области транспортной статистики, которая является общедоступной, бесплатной и охватывает все страны ЕЭК ООН, является база данных ЕЭК ООН.

15. Сводная резолюция о дорожном движении (ECE/TRANS/WP.1/123), принятая Рабочей группой ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения (WP.1), подчеркивает необходимость статистики в области безопасности дорожного движения.

16. Сбор данных о парке автотранспортных средств входит в компетенцию Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и его вспомогательных органов. Сбор статистических данных по другим аспектам автомобильного транспорта относится к ведению Рабочей группы ЕЭК ООН по автомобильному транспорту (SC.1) и Рабочей группы ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта (WP.5).

17. Данные в области автомобильного транспорта состоят из статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях (66%), транспортном оборудовании (23%), измерении показателей движения и перевозок (7%), экономической деятельности (занятость (2%), капиталовложения (1%)) и инфраструктуре (1%).

a) *Статистика дорожно-транспортных происшествий, повлекших телесные увечья*

18. Разработанный в этих целях вопросник характеризуется весьма высокой степенью детализации: 679 показателей по числу смертей, ранений и числу ДТП, повлекших телесные увечья, в разбивке по времени происшествия (месяц, день недели, условия освещения, условия дорожного покрытия) и месту происшествия (автомобильные дороги, в населенных пунктах/за пределами населенных пунктов). Некоторая информация также собирается по характеру столкновений (столкновение между транспортным средством и пешеходом, ДТП с участием одного транспортного средства, лобовые столкновения между транспортными средствами, наезд на транспортное средство сзади, столкновения на пересечении или на повороте, столкновения на железнодорожных переездах), наряду со статистикой дорожно-транспортных происшествий с участием тяжелых грузовых транспортных средств. Сбор статистических данных о жертвах ДТП (число погибших и раненых) также производится в той же разбивке. В вопросник включены некоторые показатели по дорожно-транспортным происшествиям, совершенным под воздействием алкоголя.

19. Этот вопросник распространялся до 2004 года. Собираемые данные по большинству стран носили в целом удовлетворительный характер. В 2005 году было принято решение разработать вебверсию вопросника по дорожно-транспортным происшествиям по аналогии с общим вопросником. В связи с тем, что по техническим причинам работа по завершению этой версии задерживалась, секретариат распространил в 2009 году вариант вопросника для сбора данных за 2005–2007 годы в программе Excel. Кроме того, секретариат CARE представил часть данных по Австрии, Бельгии, Венгрии, Греции, Дании, Испании, Италии, Люксембургу, Мальте, Нидерландам, Польше, Португалии, Соединенному Королевству, Финляндии, Франции, Чешской Республике, Швеции и Эстонии. Однако на информацию, содержащуюся в базе данных CARE, приходится менее 25% запрошенных данных.

20. Что касается стран ВЕКЦА¹, то наличие данных до 2005 года было в целом удовлетворительным, за исключением данных по Таджикистану, Туркменистану (57% в 2002–2003 годах) и Узбекистану.

21. Чаще всего из онлайн-базы данных ЕЭК ООН загружаются данные о безопасности дорожного движения (560 случаев загрузки данных в месяц в 2009 году).

22. Существующий вопросник предусматривает разбивку жертв по пользователям дороги и возрастным группам и дальнейшую разбивку этих данных по параметру "водитель/неводитель" в разбивке по возрастным группам. В целях упрощения структуры вопросника и исключения излишней информации о возрасте (318 показателей), по которым уровень наличия данных низок, Межсекретариатская рабочая группа (МРГ) предложила рационализировать вопросник по

¹ ВЕКЦА (Восточная Европа, Кавказ, Центральная Азия): Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украина.

дорожно-транспортным происшествиям, повлекшим телесные увечья. Новая предложенная структура выглядит следующим образом:

а) Число (общее) дорожно-транспортных происшествий, повлекших за собой телесные увечья, в разбивке:

- i) по типу дороги (автомагистрали), в населенных пунктах (по типу столкновения), за пределами населенных пунктов (по типу столкновения), неизвестно);
- ii) по месяцу;
- iii) по дню недели (понедельник–четверг, пятница, суббота, воскресенье, неизвестный день недели);
- iv) по условиям освещения (дневное время, ночное время, сумерки или условия освещения неизвестны);
- v) по условиям дорожного покрытия (сухое дорожное покрытие, прочее (влажное покрытие, гололед и т.д.));
- vi) по типу столкновения (с участием транспортного средства и пешехода, с участием одного транспортного средства и т.д.);
- vii) по числу дорожно-транспортных происшествий, повлекших телесные увечья, с участием тяжелых грузовых транспортных средств (по типу столкновения);
- viii) по числу дорожно-транспортных происшествий, повлекших телесные увечья, включая пользователей дорог (водитель или пешеход) под воздействием алкоголя, наркотиков или лекарственных средств.

б) Число погибших/число раненых/число жертв (общее) в разбивке:

- i) по типу дороги (автомагистрали, в населенных пунктах (по типу столкновения), вне пределов населенных пунктов (по типу столкновения), неизвестно);
- ii) по месяцу;
- iii) по дню недели (понедельник–четверг, пятница, суббота, воскресенье, день недели неизвестен);
- iv) по условиям освещения (дневное время, ночное время, сумерки или неизвестно);
- v) по условиям дорожного покрытия (сухое дорожное покрытие, прочее (влажное покрытие, гололед и т.д.));
- vi) по типу столкновения;
- vii) по пользователю дороги и возрастной группе (пешеходы, велосипедисты, водители мопедов и т.д.);
- viii) по полу;
- ix) по возрастной группе;
- x) по числу погибших с участием тяжелых грузовых транспортных средств (по типу столкновения);
- xi) по числу погибших/раненых/жертв под воздействием алкоголя, наркотиков или лекарственных средств.

23. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

a) утвердить первоначальный вариант вопросника, предложенный МРГ в документе ECE/TRANS/WP.6/2010/3;

b) поручить секретариату продолжить сбор данных посредством использования базы данных CARE, возможно, на основе меморандума о взаимопонимании с секретариатом CARE, в котором уточнялась бы необходимость в регулярной передаче данных ЕЭК ООН;

c) просить секретариат ускорить работу по завершению вебверсии вопросника о дорожно-транспортных происшествиях;

d) поручить секретариату сотрудничать с ИРТАД по вопросам методологии и обмена информацией.

b) *Автотранспортное оборудование (транспортные средства)*

24. Вопросник содержит 239 показателей по автотранспортным средствам. Пассажирские автотранспортные средства, зарегистрированные в каждой стране, в разбивке на мопеды, мотоциклы (по объему двигателя), легковые автомобили (по сроку эксплуатации и виду энергии, на которой работает двигатель, и по объему двигателя, а также по весу без груза) и междугородные автобусы, городские автобусы и троллейбусы (по сроку эксплуатации и виду энергии, на которой работает двигатель (количество и число сидений)). Данные о грузовых транспортных средствах (грузовые автомобили, прицепы и полуприцепы) и дорожные тягачи в разбивке по виду энергии, на которой работает двигатель, сроку эксплуатации, грузоподъемности и виду перевозки (по найму или за вознаграждение, за собственный счет).

25. Статистика по новым зарегистрированным транспортным средствам собирается по мотоциклам, пассажирским автомобилям (по виду энергии, на которой работает двигатель, и объему двигателя и по весу без груза), междугородным автобусам, городским автобусам и троллейбусам (по виду энергии, на которой работает двигатель (количество и число мест), грузовым автомобилям, прицепах и полуприцепах (по виду энергии, на которой работает двигатель, грузоподъемности и виду перевозки) и дорожным тягачам (по виду энергии, на которой работает двигатель, и по виду перевозки).

26. Данные об автотранспортных средствах необходимы для разработки политики в области безопасности дорожного движения, а разбивка числа транспортных средств по виду энергии, на которой работает двигатель, и объему двигателя имеет важное значение для разработки природоохранной политики и обеспечения устойчивости перевозок. Данные о парке автотранспортных средств в разбивке по типу и сроку эксплуатации представляют собой второй по важности параметр, который извлекается из онлайн-базы данных в целях загрузки (около 200 случаев загрузки в месяц в 2009 году).

27. Что касается стран ВЕКЦА и Северной Америки, то наличие данных, касающихся автотранспортных средств, очень незначительно. Данных по Беларуси, Боснии и Герцеговине, Португалии (2003–2007 годы), Таджикистану, Туркменистану, Узбекистану и Украине не имеется.

28. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

a) предложить, в частности странам ВЕКЦА, препроводить с помощью общего вопросника полные и своевременные данные об автотранспортных средствах (в том числе о новых зарегистрированных транспортных средствах);

b) продолжить сбор данных по показателям, имеющим отношение к природоохранной политике и обеспечению устойчивости транспорта (инфор-

мация по виду энергии, на которой работает двигатель, и объему двигателя) независимо от наличия данных;

с) включить отдельную позицию по троллейбусам, выделив их из существующей позиции "Междугородные автобусы, городские автобусы и троллейбусы".

с) *Измерение параметров движения и объема перевозок автомобильным транспортом*

29. Вопросник содержит 71 показатель по измеряемым параметрам дорожного движения и перевозок автомобильным транспортом. Данные о дорожном движении включают транспортную работу, выраженную в транспортное средство-километрах, для всех автотранспортных средств на национальной территории независимо от страны регистрации в разбивке по виду автотранспортных средств (мотоциклы, пассажирские автомобили, междугородные автобусы, городские автобусы и троллейбусы, грузовые автомобили и дорожные тягачи). Эти же данные собираются по транспортным средствам, зарегистрированным в стране, представляющей данные (в транспортное средство-км).

30. Данные об измерении объема перевозок для транспортных средств, зарегистрированных в стране-респонденте, указывают количество пассажиро-км по типу автотранспортного средства и массе грузов в тоннах по типу перевозки (национальные, международные/ввозимые на территорию страны-респондента/вывозимые с территории страны-респондента, осуществляемые третьей стороной, каботажные) и по виду перевозки (по найму или за вознаграждение, за собственный счет) (тонны, тонно-км).

31. Статистические данные о национальных грузовых перевозках в пределах страны-респондента также даются в подробной разбивке по виду перевозки (тонны/тонно-км). Более подробная информация имеется главным образом по странам ЕС и касается международных грузовых перевозок в разбивке по стране загрузки/разгрузки.

32. Как правило, есть данные по грузообороту автомобильного транспорта на национальной территории. Вместе с тем детализация параметров работы автомобильного транспорта в большинстве стран и субрегионов слабая.

33. По Албании, Боснии и Герцеговине, Греции, Люксембургу, Российской Федерации, Таджикистану, Туркменистану и Узбекистану данных практически нет.

34. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

а) исключить из вопросника позицию в разбивке по странам происхождения/назначения, поскольку эти данные есть только по ограниченному числу стран;

б) продолжить работу по согласованию методологии измерения параметров работы в транспортное средство-км.

d) *Экономическая деятельность*

35. Вопросник содержит 20 показателей о занятости в сфере автомобильного транспорта. Число автотранспортных предприятий, обеспечивающих грузовые перевозки (АТПГП), даются в разбивке по числу занятых на предприятии и по числу автотранспортных средств. Число занятых дается в разбивке по полу. Данные собираются только для автотранспортных предприятий, осуществляющих грузовые перевозки, и не собираются по предприятиям, осуществляющим пассажирские перевозки. Эти данные отсутствуют практически по половине го-

сударств-членов (Андорра, Армения, Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина, Греция, Грузия, Израиль, Ирландия, Италия, Канада, Люксембург, Монако, Нидерланды, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина и Швейцария).

36. Шесть показателей по капиталовложениям содержат информацию о годовых суммах капиталовложений в автотранспортные средства и расходы на их содержание и в инфраструктуру в разбивке по характеру расходов (капиталовложения, расходы на содержание). Полную информацию о капиталовложениях в автомобильный транспорт представили только Кипр и Польша. По Австрии, Азербайджану, Албании, бывшей югославской Республике Македония, Венгрии, Дании, Ирландии, Исландии, Испании, Кыргызстану, Латвии, Литве, Республике Молдова, Российской Федерации, Сербии, Словакии, Словении, Соединенном Королевстве, Соединенных Штатах Америки, Франции, Хорватии, Чешской Республике, Швейцарии и Эстонии имеются только частичные данные.

37. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

а) проанализировать и принять решение о сборе данных, касающихся экономической деятельности автотранспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки, поскольку в настоящее время собираются лишь данные об автотранспортных предприятиях, осуществляющих грузовые перевозки.

е) Дорожная инфраструктура

38. Вопросник содержит шесть показателей по дорожной инфраструктуре: протяженность автомагистралей (и дорог категории E) и других дорог в разбивке по категории (государственного значения, провинциального значения, муниципальные дороги). Разграничение данных по дорогам провинциального и коммунального значения, как представляется, вряд ли целесообразно, поскольку некоторые страны испытывают трудности с распределением этих данных по указанным категориям.

39. По Кыргызстану, Таджикистану, Туркменистану, Украине и Узбекистану этих данных нет. Отсутствуют также данные по автомагистралям в Канаде и большинстве стран ВЕКЦА; в то же время данные по основным азиатским дорогам в ВЕКЦА размещаются на вебсайте ЭСКАТО.

40. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

а) исключить данные в разбивке по дорогам государственного/коммунального/провинциального значения и оставить данные только по дорогам в целом;

б) поручить секретариату изучить механизмы улучшения доступности данных об инфраструктуре автомобильного транспорта;

в) поручить секретариату наладить тесное сотрудничество с МТФ по сбору данных в области капиталовложений и содержания инфраструктуры автомобильного транспорта.

2. Железнодорожный транспорт

41. Евростат собирает данные на основе правил Совета (ЕС) No 91/2003 по статистике железнодорожного транспорта с внесенными в них поправками (сбор данных для стран ЕС обязателен). СНГ-СТАТ также регулярно публикует некоторые показатели железнодорожной статистики.

42. Международный союз железных дорог (МСЖД) собирает и публикует данные по железнодорожной статистике, содержащие, среди прочего, данные о парке транспортных средств, пассажирских перевозках, грузовых перевозках, авариях и скоростных перевозках. Охват этими данными ограничен только странами – членами МСЖД.
43. Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) также собирает данные по своим 25 членам (из которых 20 являются членами ЕЭК ООН).
44. Общедоступной, бесплатной и охватывающей все страны, обладающие системой железнодорожных перевозок, является только транспортная статистическая база данных ЕЭК ООН.
45. Данные о железнодорожном транспорте относятся к ведению Рабочей группы ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2), Рабочей группы ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) и Рабочей группы ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта (WP.5).
46. Рабочая группа SC.2 включила в свою программу работы деятельность по "проведению периодических обследований пассажирских и грузовых перевозок в сети СМЖЛ для обеспечения поддержки процесса транспортного планирования" (ECE/TRANS/2010/08).
47. Данные о железнодорожном транспорте включают статистику по движению (51%), оборудованию (26%), инфраструктуре (16%) и экономической деятельности (занятость (4%) и капиталовложения (3%)).
- а) *Измерение показателей движения и транспортной работы железнодорожного транспорта*
48. На статистику железнодорожного движения и транспортные работы приходится половина всех данных в области железнодорожного транспорта. Данные о движении включают железнодорожное движение (поездо-км), движение пассажирских поездов (поездо-км), движение грузовых поездов (поездо-км) и другие виды движения поездов.
49. Те же статистические данные собираются по движению тяговых единиц и движению буксируемых транспортных средств (для пассажирских и грузовых перевозок). Все данные приводятся в разбивке по типу транспортного средства и источника энергии (электровозы, тепловозы, паровозы).
50. Данные, касающиеся измерения транспортной работы, включают число пассажиров (и количество пассажира-км) в разбивке по типу перевозок (национальные, международные) и по классу (I класс, II класс). Они также включают число перевезенных легковых автомобилей с сопровождением по типу перевозок (национальные, международные/погрузка/разгрузка, транзит). Статистика железнодорожных перевозок в грузовом сообщении также весьма детализирована (количество тонн) в разбивке по типу грузовой отправки (маршрутная отправка, повагонная отправка, мелкие отправки) на национальном (в разбивке по расстоянию перевозки, тонны/тонно-км) и международном уровнях (погрузка, разгрузка, транзит).
51. Более подробная информация имеется, главным образом, по странам ЕС и по международным пассажирским и грузовым перевозкам в разбивке по стране, посадке/высадке или погрузке/разгрузке.
52. В случае некоторых стран степень наличия данных о железнодорожных перевозках весьма высока: Бельгия, Венгрия, Израиль, Латвия, Польша, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика и Швеция. Вместе с

тем по Беларуси, Ирландии и Норвегии (2002–2007 годы), Соединенному Королевству, Таджикистану, Туркменистану, Узбекистану и Украине данных практически нет.

53. Рабочая группа может, при желании, принять следующие решения:

а) исключить из вопросника позиции в разбивке по стране происхождения/назначения, поскольку эта информация есть только по ограниченному числу стран;

б) поручить секретариату наладить тесное сотрудничество с ОСЖД и МСЖД с целью избежать, по мере возможности, дублирования в работе по сбору данных.

б) Железнодорожное транспортное оборудование

54. Вопросник содержит 59 показателей по железнодорожному транспортному оборудованию и включает данные по локомотивам и автомотрисам (по источнику энергии), пассажирским железнодорожным транспортным средствам в разбивке по типу транспортного средства (пассажирские вагоны, пассажирские автомотрисы и прицепные вагоны моторвагонного поезда), категории транспортного средства (I класс, II класс, смешанные, вагоны-рестораны, мягкие вагоны, спальные вагоны) и по категории сидений или спальных мест. Он включает также данные по числу багажных и товарных вагонов в разбивке по типу вагона (крытые вагоны, полувагоны, вагоны-платформы, прочие вагоны) и по числу вагонов основных железнодорожных предприятий и вагонов, принадлежащих частному владельцу, в разбивке по типу вагона.

55. Данные о железнодорожном оборудовании приводятся в разбивке по типу принадлежности вагона (вагоны основных железнодорожных предприятий, вагоны, принадлежащие частному владельцу). Поскольку в последние годы право собственности на железнодорожное оборудование претерпело существенные изменения, МРГ предложила прекратить сбор информации в разбивке по принадлежности.

56. По Беларуси, Грузии, Кыргызстану, Таджикистану, Туркменистану, Украине и Узбекистану (2002–2007 годы) данных очень мало. Совершенно нет данных по Армении, Боснии и Герцеговине, Ирландии, Норвегии и Швейцарии.

57. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

а) прекратить сбор данных о принадлежности железнодорожного оборудования;

б) поручить секретариату наладить тесное сотрудничество с ОСЖД и МСЖД с целью избежать, по мере возможности, дублирования в работе по сбору данных.

с) Железнодорожная инфраструктура

58. 36 показателей по железнодорожной инфраструктуре содержат данные, касающиеся протяженности путей (по типу тяги), о протяженности линий в разбивке по числу путей (однопутные, двухпутные или более), по ширине колеи (нормальная, широкая), характеру перевозок (пассажирские, грузовые, пассажирские и грузовые) и по электрифицированным/неэлектрифицированным линиям.

59. Для заполнения пробелов в данных необходимо провести особую работу, в частности, по следующим странам: Азербайджан, Армения, Беларусь, Босния и Герцеговина, Грузия, Ирландия, Казахстан, Кыргызстан, Люксембург, Норве-

гия, Португалия, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина и Швейцария.

60. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

а) поручить секретариату наладить тесное сотрудничество с ОСЖД и МСЖД с целью избежать, по мере возможности, дублирования в работе по сбору данных.

d) *Экономическая деятельность*

61. Десять показателей экономической деятельности железнодорожных предприятий включают данные о числе занятых в разбивке по полу, по виду занятости (транспортные операции и управление движением, службы тяги и подвижного состава, дорожно-эксплуатационные и путевые работы) и о числе занятых в общей администрации. Наличие этих данных незначительно по следующим странам: Армения, Беларусь, Босния и Герцеговина, Грузия, Ирландия, Нидерланды, Норвегия, Португалия, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

62. Шесть показателей по инвестициям содержат данные об общегодовой сумме капиталовложений и расходов на содержание подвижного состава и инфраструктуры в разбивке по характеру расходов (капиталовложения, содержание). Наличие данных варьируется в зависимости от страны. В этой связи необходимо провести работу по сбору данных, прежде всего по таким странам, как Албания, Армения, Беларусь, Болгария, Босния и Герцеговина, Грузия, Ирландия, Казахстан, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина и Швейцария.

63. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

а) поручить секретариату наладить тесное сотрудничество с ОСЖД и МСЖД с целью избежать, по мере возможности, дублирования в работе по сбору данных;

б) поручить секретариату наладить тесное сотрудничество с МТФ по сбору данных в области экономических показателей работы железнодорожных предприятий.

3. Внутренний водный транспорт (ВВТ)

64. Евростат собирает данные на основе правил Совета (ЕС) № 1365/2006 по статистике перевозки грузов внутренним водным транспортом, которые заменяют собой директиву Совета 80/1119/ЕС (сбор данных для стран ЕС обязательен).

65. Рейнская (ЦКСП) и Дунайская (ДК) комиссии собирают и публикуют данные о внутреннем водном транспорте, содержащие, в частности, информацию о флоте и перевозках. Их охват ограничен членами этих комиссий.

66. СНГ-СТАТ также регулярно публикует некоторые статистические показатели по внутреннему водному транспорту.

67. Данные, касающиеся внутреннего водного транспорта, могут использоваться в деятельности Рабочей группы ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту (SC.3), Рабочей группы ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) и Рабочей группы ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта (WP.5).

68. Рабочая группа SC.3 включила в свою программу работы подпрограмму по "подготовке и распространению исследований о положении и тенденциях во внутреннем судоходстве в целях ознакомления правительств с основной новейшей информацией и данными о внутреннем водном транспорте" (ECE/TRANS/2010/08).

69. Данные о внутреннем водном транспорте включают статистику о движении (51%), оборудовании (26%), инфраструктуре (16%) и экономической деятельности (занятость (4%) и капиталовложения (3%)).

a) *Транспортное оборудование внутреннего водного судоходства*

70. Показатели, касающиеся оборудования ВВТ, включают данные о числе самоходных судов, несамоходных и толкаемых барж (в разбивке по грузоподъемности и году постройки) и числу буксиров и толкачей (по году постройки). Возможно, необходимо обновить информацию, касающуюся классификации судов по сроку эксплуатации.

71. Наличие этих данных незначительно по Австрии, Германии, Канаде, Нидерландам, Соединенным Штатам Америки и Украине.

72. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

a) изменить существующую разбивку по срокам эксплуатации судов, заменив "1990 и позднее" на две позиции: "1990–1999" и "2000 и позднее";

b) поручить секретариату наладить тесное сотрудничество с ЦКСР и ДК по сбору данных, касающихся оборудования внутреннего водного транспорта.

b) *Измерение показателей движения и объема перевозок*

73. Статистика грузовых перевозок по национальной территории всеми судами, независимо от страны регистрации, дается в разбивке по типу перевозки (национальные, международные/вывозимые грузы/ввозимые грузы, транзит), по типу тяги (толкаемые/ буксируемые, самоходные) и по расстоянию перевозки (тонны/тонно-км). В некоторых случаях данные о международных грузовых перевозках содержат информацию в разбивке по стране погрузки/разгрузки.

74. Что касается перевозок по Рейну на германско-голландской границе (Эммерих-Лобит), то данные представляются в тоннах в разбивке по типу тяги вверх по течению и вниз по течению.

75. Степень наличия данных весьма высока в случае Рейна, за исключением Бельгии, по которой представлено только приблизительно 30% данных). Наличие этих данных незначительно в случае Российской Федерации и Украины.

76. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

a) исключить из вопросника позицию, предусматривающую разбивку по стране погрузки/разгрузки;

b) поручить секретариату наладить тесное сотрудничество с ЦКСР и ДК по сбору данных, касающихся измерения параметров движения и объема перевозок внутренним водным транспортом.

c) *Экономическая деятельность*

77. 23 показателя экономической деятельности содержат данные о числе предприятий внутреннего водного грузового транспорта, а грузоподъемность

принадлежащих им судов дается в разбивке по числу судов на предприятии. Число занятых дается в разбивке по полу и числу судов на предприятии.

78. Этих данных нет по Канаде, Нидерландам, Российской Федерации, Румынии и Украине. Степень наличия этих данных низка по Венгрии, Германии, Казахстану, Кыргызстану и Соединенным Штатам Америки.

79. Шесть показателей по капиталовложениям содержат данные о годовых суммах капиталовложений и расходах на содержание инфраструктуры внутреннего водного транспорта в разбивке по характеру расходов (капиталовложения, содержание).

80. Этих данных нет по Бельгии, Болгарии, Германии, Казахстану, Канаде, Кыргызстану, Нидерландам, Румынии, Украине и Хорватии.

81. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

а) поручить секретариату наладить тесное сотрудничество с ЦКСР и ДК по сбору данных, касающихся экономической деятельности внутреннего водного транспорта;

б) поручить секретариату наладить тесное сотрудничество с МТФ по сбору данных, касающихся капиталовложений в инфраструктуру внутреннего водного транспорта и ее содержания.

d) *Инфраструктура внутреннего водного транспорта*

82. Семнадцать показателей по инфраструктуре ВВТ содержат данные о протяженности судоходных внутренних водных путей, каналов, судоходных рек и озер в разбивке по грузоподъемности судна.

83. Необходимо провести существенную работу по увеличению доступности данных, в частности по Болгарии, Канаде, Казахстану, Кыргызстану, Нидерландам, Польше, Российской Федерации, Соединенному Королевству, Соединенным Штатам Америки, Украине и Чешской Республике.

84. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

а) проанализировать нынешнюю разбивку инфраструктуры ВВТ и установить, в случае необходимости, новые показатели;

б) поручить секретариату наладить тесное сотрудничество с ЦКСР и ДК по сбору данных, касающихся инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

4. Нефтепроводный транспорт

85. Данные о нефтепроводном транспорте включают статистическую информацию об объеме транспортной работы (77%), занятости (10%), капиталовложениях (8%) и инфраструктуре (5%).

a) *Измерение показателей транспортировки и объема транспортировки*

86. Тридцать показателей транспортировки и объема транспортировки по трубопроводам в пределах национальной территории содержат подробные данные в разбивке по типу транспортных операций (национальные, международные, транзитные) для очищенных нефтепродуктов и сырой нефти (тонны/тонно-км).

87. Полные данные об объеме транспортировки имеются по Венгрии, Литве, Латвии и Чешской Республике. Они в значительной мере отсутствуют по Беларуси, Канаде, Соединенным Штатам Америки, Туркменистану и Узбекистану.

88. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

а) уточнить потребности пользователей в этих данных и принять, в случае необходимости, решение об их рационализации;

б) проанализировать нынешнюю разбивку по измерению показателей транспортировки и объема транспортировки и принять решение, в случае необходимости, по новым показателям.

б) Экономическая деятельность

89. Четыре показателя по занятости включают данные о числе нефтепроводных предприятий и занятых в разбивке по полу. Этих данных нет по Беларуси, Германии, Дании, Нидерландам и Туркменистану.

90. Три показателя по капиталовложениям включают данные по капиталовложениям в инфраструктуру нефтепроводов и расходы на ее содержание в разбивке по виду расходов (капиталовложения, содержание).

91. Полные данные имеются по Латвии, Литве, Чешской Республике и Хорватии. Этих данных нет по Албании, Болгарии, Германии, Испании, Казахстану, Канаде, Нидерландам, Польше, Румынии, Соединенному Королевству, Соединенным Штатам Америки, Узбекистану и Франции.

92. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

а) уточнить потребности пользователей в этих данных и принять, в случае необходимости, решение об их рационализации.

с) Инфраструктура

93. Данные по инфраструктуре ограничиваются двумя показателями, указывающими на протяженность эксплуатируемых нефтепроводов и их пропускную способность (в тоннах/день).

94. Полные данные по инфраструктуре имеются по Болгарии, Латвии, Литве, Норвегии и Чешской Республике. Данных нет по Беларуси, Нидерландам, Туркменистану, Узбекистану и Украине.

95. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

а) уточнить потребности пользователей в этих данных и принять, в случае необходимости, решение об их рационализации.

В. Пятилетние переписи дорожного движения

1. Перепись дорожного движения на дорогах категории Е

96. Перепись дорожного движения на дорогах категории Е проводится раз в пять лет для получения данных, необходимых в целях совершенствования и развития системы дорог категории Е в соответствии со стандартами, закрепленными в приложении II к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА) 1975 года (ECE/TRANS/16 и Amends.1–9).

97. Обследование движения по автомобильным дорогам категории Е, проводимое под эгидой ЕЭК ООН, представляет собой единственный имеющийся в настоящее время международный механизм, позволяющий получить сопоста-

вимые данные о транспортных потоках на основных европейских дорогах на общеевропейском уровне.

98. Обследование движения на автомобильных дорогах категории E позволяет улучшить систему управления землепользованием и обеспечить более эффективную интеграцию автомобильного транспорта в процессы планирования на уровне самой страны, а также на международном уровне, равно как и способствует надлежащей реализации программ технического обслуживания, реконструкции и модернизации соответствующих объектов. Эта информация также способствует решению проблем, связанных с заторами дорожного движения, и облегчает изучение экологических проблем, а также вопросов безопасности и энергопотребления на автомобильном транспорте.

99. Кроме того, это обследование используется для оценки эффективности дорожной сети (выраженное в транспортное средство-километрах) и для получения информации о движении по этим дорогам в ночное время, в выходные дни и в часы пик.

100. Основным используемым показателем представляет собой среднесуточный объем движения за год (AADT). Каждая страна должна представлять данные, которые включаются в следующие восемь таблиц:

- a) протяженность дорог категории E в разбивке по ширине и числу проезжих частей и полос движения;
- b) протяженность участков дорог категории E по среднесуточному объему движения за год (AADT);
- c) пункты учета на дорогах категории E;
- d) распределение движения по категориям механических транспортных средств;
- e) протяженность и характер использования дорог;
- f) обозначения, которые следует использовать при представлении результатов обследования движения по автомобильным дорогам категории E, и данные о пунктах учета, которые должны быть приведены на картах;
- g) данные об интенсивности движения механических транспортных средств через пункты учета, указанные на прилагаемой карте; и
- h) установка дорожных знаков на дорогах категории E на конец года обследования.

101. Данные (полные или частичные), собранные в ходе обследования движения на дорогах категории E в 2005 году, представили следующие страны: Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Германия, Дания, Ирландия, Испания, Латвия, Литва, Люксембург, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швейцария, Швеция и Эстония.

102. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

- a) предложить всем государствам – членам ЕЭК ООН принять участие в переписи движения на автомобильных дорогах категории E в 2010 году в соответствии с резолюцией № 259 КВТ и представить соответствующие данные в секретариат ЕЭК ООН в установленные сроки;

б) поручить секретариату ЕЭК ООН разместить данные обследования на вебсайте сразу же после их компиляции, по возможности, с использованием системы географической информации (GIS).

2. Обследование движения на железнодорожной сети категории Е

103. Обследование движения на железнодорожной сети категории Е было проведено впервые в 2005 году и организовано на совместной основе ЕЭК ООН и Евростатом во избежание дублирования в работе, поскольку государства – члены ЕС обязаны проводить перепись железнодорожного движения на основе правил Совета № 91/2003 по статистике железнодорожного транспорта от 16 декабря 2002 года.

104. Сопоставимые на международном уровне данные о международных магистральных железнодорожных линиях имеют первостепенное и всевозрастающее значение в Европе с учетом постоянно увеличивающегося объема международных и транзитных перевозок.

105. Собираемые данные включают данные о числе составов, количестве поездо-километров и инфраструктуре. Железнодорожная сеть, являющаяся объектом обследования, включает:

а) линии, включенные в приложение 1 к Европейскому соглашению о международных магистральных железнодорожных линиях (МСЖЛ) 1985 года с внесенными в него поправками;

б) линии, включенные в Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) 1991 года с внесенными в него поправками; и

в) в странах Европейского союза – линии трансъвропейской железнодорожной сети (ТЕС).

106. Применительно к каждой национальной железнодорожной линии категории Е рекомендуется регистрировать ежегодное число составов в разбивке по участку сети, направлению движения и категории состава.

107. Правительствам предлагается представлять также информацию о технических характеристиках железнодорожной сети (ширина колеи, протяженность в километрах, число путей, тип тока (переменный/постоянный) и напряжение, если данный участок электрифицирован).

108. Каждая страна должна представлять данные, которые включаются в следующие семь таблиц:

а) перевозки грузовыми составами в течение года;

б) перевозки пассажирскими составами в течение года;

в) перевозки другими составами (служебными и т.д.) в течение года;

г) показатель поездо-километры за год;

д) технические характеристики участков железных дорог в 2010 году;

е) географические координаты участков железнодорожной сети;

ж) описание параметров.

109. Данные, собранные в ходе обследования движения по железнодорожной сети категории Е, представили (полностью или частично) следующие страны: Австрия, Бельгия, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Ита-

лия, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Турция, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швейцария, Швеция и Эстония.

110. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

а) предложить всем государствам – членам ЕЭК ООН принять участие в обследовании движения на железнодорожной сети категории Е в 2010 году в соответствии с резолюцией № 260 КВТ и представить соответствующие данные в секретариат ЕЭК ООН в установленные сроки;

б) поручить секретариату ЕЭК разместить данные обследования на вебсайте сразу же после их компиляции, по возможности с использованием системы географической информации (GIS);

в) поручить секретариату ЕЭК ООН наладить сотрудничество с Евростатом в подготовке обследования движения по железнодорожной сети категории Е и проведении необходимых последующих мероприятий.

IV. Распространение данных

A. Интернет

1. Охват статистических областей

111. Транспортная статистическая база данных ЕЭК ООН охватывает следующие темы: дорожно-транспортные происшествия, повлекшие за собой увечья, дорожное движение, парк автотранспортных средств, железнодорожное движение, подвижной железнодорожный состав, занятость на железнодорожном транспорте, перевозки внутренним водным транспортом, суда внутреннего водного плавания, транспортная инфраструктура и нефтепроводный транспорт. По каждой теме предусматривается заполнение нескольких таблиц.

2. Охват по странам

112. База данных содержит данные, поступающие из всех стран – членов ЕЭК ООН. Вместе с тем наличие данных варьируется в широких пределах в зависимости от страны, как это подробно указывается в предыдущем разделе.

3. Уровень детализации

113. Данные о дорожно-транспортных происшествиях, повлекших за собой увечья, даются в разукрупненном виде. На показатели безопасности дорожного движения приходится 39% случаев загрузки данных; далее следует загрузка данных по движению (29%), парку транспортных средств (23%) и инфраструктуре (8%).

114. Наиболее широко используемым показателем является "Число погибших или раненых в дорожно-транспортных происшествиях", на который приходится в среднем 310 случаев загрузки в месяц, после которого следует показатель "Парк автотранспортных средств по типу и сроку службы" (190 случаев загрузки в месяц) и "Дорожная инфраструктура по состоянию на 31 декабря" (115 случаев загрузки в месяц).

4. Временные ряды

115. Онлайн-овые данные имеются начиная с 1993 года.

5. Повышение эффективности/потребности пользователей

116. Транспортная статистическая база данных ЕЭК ООН содержит информацию, которую нельзя получить из каких-либо открытых баз данных других международных организаций. Наличие данных в период с 2005 по 2008 год существенно увеличилось в четвертом квартале 2009 года после ввода данных, включенных в общий вопросник, а в случае данных о безопасности дорожного движения – из базы данных КР. Число случаев загрузки из базы данных ЕЭК ООН по статистике транспорта регулярно увеличивается с сентября 2007 года (см. график). В 2009 году число случаев загрузки увеличилось на 19% и достигло 22 551.



117. Обследование статистической базы данных ЕЭК ООН среди пользователей (включая базу данных по транспортной статистике) было проведено в период с 17 сентября по 22 ноября 2009 года и позволило обнаружить, что:

- a) свыше 84% респондентов оценили качество данных как хорошее или прекрасное;
- b) свыше 78% респондентов сообщили, что уровень полезности веб-сайта, содержащего базу данных, является хорошим или прекрасным;
- c) 40% респондентов сообщили, что содержащаяся в базе данных информация в значительной мере соответствует их потребностям, а 55% сообщили, что она частично соответствует их потребностям;
- d) 77% респондентов сообщили, что они удовлетворены своевременностью данных, а 91% – качеством содержащихся метаданных.

118. По данным обследования, пользователи транспортной статистики распределяются по следующим категориям:

Пользователи транспортной статистики

Должностные лица национального статистического управления	10,81%
Должностные лица иного национального или местного государственного ведомства или учреждения	2,70%
Должностные лица международной организации или неправительственной организации	5,41%
Представители научных кругов или исследователи	54,05%
Студенты	8,11%
Журналисты или иные работники СМИ	2,70%
Владельцы или сотрудники частного предприятия	13,51%
Физические лица	2,70%
Итого	100%

6. Метаданные

119. Метаданные, содержащиеся в транспортной статистической базе данных ЕЭК ООН, включают: источник данных, определения и информацию по данным, касающимся конкретной стране. Глоссарий определений размещен на вебсайте Отдела транспорта ЕЭК ООН.

7. Функциональные характеристики транспортной статистической базы данных ЕЭК ООН

120. Транспортная статистическая база данных ЕЭК ООН проста в применении. Данные можно легко сгружать в различных форматах (в программе excel, в формате csv, txt, htm и т.п.).

121. Рабочая группа может при желании принять следующее решение:

а) поручить секретариату ЕЭК ООН повысить качество и расширить транспортную статистическую базу данных ЕЭК ООН, включая наличие соответствующих метаданных;

б) поручить секретариату ЕЭК ООН включать, по мере возможности, в транспортную статистическую базу данных ЕЭК ООН всю соответствующую информацию на русском языке;

с) поручить секретариату ЕЭК ООН распространять показатели, касающиеся транспорта, в режиме онлайн, в частности,

i) показатели работы грузового транспорта (тонно-км);

ii) показатели работы пассажирского транспорта (пассажиры-км);

iii) число погибших/раненых в расчете на миллион жителей;

iv) число погибших/раненых в расчете на количество транспортных средств;

v) число легковых автомобилей на 1 000 жителей;

vi) плотность автодорожной сети (км на 1 000 км²);

\ vii) плотность железнодорожной сети (км на 1000 км²).

В. Публикации

122. В настоящее время секретариат ЕЭК ООН издает три регулярных публикации:

- a) Ежегодный бюллетень европейской и североамериканской статистики транспорта (БЕСАСТ);
- b) Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке (СДТП);
- c) Основные транспортные показатели в регионе ЕЭК ООН.

123. Эти публикации содержат подробную транспортную информацию, которая еще недоступна в режиме онлайн. Они содержат также больше методологических примечаний и метаданных. К сожалению, с 2005 года секретариат ЕЭК ООН не в состоянии публиковать БЕСАСТ и СДТП на ежегодной основе. Это обусловлено постоянным увеличением задержек с доступностью требуемых метаданных по странам и нехваткой ресурсов у секретариата, которые позволили бы преодолеть эти постоянно возрастающие трудности. Начиная с 2004 года БЕСАСТ и СДТП в типографской форме более не издаются; они публикуются только в электронном формате.

124. С 2009 года секретариат ЕЭК ООН публикует "бюллетень" с основными транспортными показателями в регионе ЕЭК ООН, который готовится в феврале к ежегодной сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН. Он также охватывает данные, касающиеся ежегодной тематики программного сегмента КВТ (интермодальные перевозки в 2009 году; внутренний водный транспорт в 2010 году). Эти данные обновляются ежегодно в апреле/мае к ежегодной сессии Рабочей группы.

125. Рабочая группа может при желании принять следующее решение:

- a) поручить секретариату ЕЭК ООН издавать Ежегодный бюллетень европейской и североамериканской статистики транспорта (БЕСАСТ) и Статистику дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке (СДТП) только в случае наличия соответствующих данных. БЕСАСТ будет называться "Транспортная статистика ЕЭК ООН по Европе и Северной Америке";
- b) поручить секретариату ЕЭК ООН продолжить ежегодную публикацию "Основные транспортные показатели в регионе ЕЭК ООН".

V. Общие рекомендации

126. ЕЭК ООН – общеевропейская организация, цель которой состоит в выполнении функции общего форума для ее 56 государств-членов. Она также обеспечивает связь между 27 странами Европейского союза и другими странами – членами ЕЭК ООН в Восточной и Юго-Восточной Европе, Центральной Азии и на Кавказе, а также со странами Северной Америки и Израилем. В порядке осуществления этой цели она производит сбор и распространение сопоставимых данных и показателей в области транспорта и безопасности дорожного движения. Это предполагает необходимость постоянного сбора сопоставимых, высококачественных и современных данных и показателей в рамках Комитета по внутреннему транспорту в целях удовлетворения потребностей пользователей с учетом также потребностей межправительственных органов ЕЭК ООН.

127. Поскольку система статистических данных о транспорте и безопасности дорожного движения уже хорошо сложилась и была должным образом стандартизирована в рамках ЕС по линии Евростата, который провел в этом плане прекрасную работу, сейчас ЕЭК ООН необходимо приложить особые усилия с целью обеспечить одинаковые условия в этой важной области для более широкого круга стран в Европе и Северной Америке. Методологическая работа, которая проводится Рабочей группой, и недавно размещенный на вебсайте общий вопросник по транспортной статистике закладывают в этом плане необходимую базу и являются нужным инструментом, который позволит решить эту задачу. Вместе с тем они должны применяться всеми государствами – членами ЕЭК ООН, особенно теми из них, которые расположены в Восточной Европе, Центральной Азии и на Кавказе (ВЕКЦА). Это – проблема на предстоящие годы.

128. Важным шагом в этом направлении является перевод всей информации, метаданных и инструкций по использованию общего вопросника на русский язык. Еще одним важным элементом является наращивание потенциала, особенно в странах ВЕКЦА, с тем чтобы дать возможность специалистам, работающим в статистических управлениях и других национальных органах, ознакомиться с этим важнейшим Интернет-средством и использовать его механизмы для передачи данных в секретариат ЕЭК ООН. В качестве первого шага ЕЭК ООН планирует в 2010 году организовать региональное совещание в Центральной Азии по применению упомянутого выше общего вопросника. Кроме того, предусматривается проведение дополнительных национальных и региональных рабочих совещаний.

129. Рабочая группа может, при желании, принять следующее решение:

а) продолжить рационализацию процедур сбора данных в области транспорта и безопасности дорожного движения и анализировать на постоянной основе потребности пользователей, в том числе тех, которые работают в других межправительственных органах ЕЭК ООН;

б) поручить секретариату продолжить свою работу по обеспечению высококачественных современных данных и показателей по транспорту и безопасности дорожного движения;

в) поручить секретариату ЕЭК ООН наладить сотрудничество с международными организациями и национальными учреждениями, в частности с Евростатом, МТФ, МСЖД, ОСЖД, ЦКСР и ДК, в целях согласования методологий и рационализации процедуры сбора данных;

г) поручить секретариату ЕЭК ООН разработать в сотрудничестве с другими международными организациями согласованный подход к сбору данных в области транспорта и безопасности дорожного движения, по возможности, посредством составления соответствующего графика работы, который должен соблюдаться на постоянной основе;

е) оказать поддержку секретариату ЕЭК ООН в организации мероприятий по наращиванию потенциала в деле сбора статистических данных в области транспорта и безопасности дорожного движения, в частности в странах ВЕКЦА, и предложить национальным статистическим управлениям и другим органам, а также международным организациям оказать ЕЭК ООН помощь в этой работе за счет вкладов натурой или финансовых взносов.