


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по статистике транспорта
Шестьдесят девятая сессия

Женева, 12–14 июня 2018 года

**Доклад Рабочей группы по статистике транспорта
о работе ее шестьдесят девятой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–3	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4	3
III. Рабочее совещание по вопросу о качестве статистических данных по внутренним водным путям (пункт 2 повестки дня)	5–16	3
IV. Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и его вспомогательные органы (пункт 3 повестки дня)	17	5
V. Сбор данных, разработка методологии и согласование статистики транспорта (пункт 4 повестки дня)	18–46	6
A. Глоссарий по статистике транспорта	18–25	6
B. Система классификации для статистики транспорта	26–28	7
C. Общий вопросник	29–33	7
D. Статистика дорожно-транспортных происшествий и статистика аварий на железнодорожном транспорте	34–37	7
E. Экспериментальный вопросник по показателям дорожного движения	38–41	8
F. Экспериментальный вопросник по статистике перевозок городскими и междугородными автобусами	42–45	9
G. Статистика интермодальных перевозок	46	9
VI. Обследования движения в регионе ЕЭК (пункт 5 повестки дня)	47–54	9
A. Обследование движения по автомобильным дорогам категории E 2015 и 2020 годов	47–51	9



В.	Обследования движения на железнодорожных линиях категории Е 2015 и 2020 годов	52–54	10
VII.	Разработка системы глобальных показателей для целей в области устойчивого развития (пункт 6 повестки дня).....	55–59	11
VIII.	Распространение транспортных статистических данных Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (пункт 7 повестки дня).....	60–61	12
IX.	Статистическая деятельность государств-членов, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 8 повестки дня).....	62	12
X.	Деятельность по наращиванию потенциала (пункт 9 повестки дня).....	63	12
XI.	Межсекретариатская рабочая группа по статистике транспорта (пункт 10 повестки дня).....	64	12
XII.	Статистическая деятельность международных организаций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 11 повестки дня).....	65–68	13
А.	Европейская комиссия (ГД МОТР).....	65	13
В.	Европейская комиссия (Евростат).....	66	13
С.	Международный транспортный форум	67	13
D.	Международный союз железных дорог.....	68	13
XIII.	Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня).....	69	13
XIV.	Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня).....	70–72	14
А.	Сроки проведения следующей сессии	70	14
В.	Информация о предстоящих совещаниях по статистике транспорта	71	14
С.	Статистика велосипедного движения	72	14
XV.	Резюме решений (пункт 14 повестки дня).....	73	15

I. Участники

1. Рабочая группа по статистике транспорта провела свою шестьдесят девятую сессию 12–14 июня 2018 года в Женеве. В соответствии с решением, принятым на шестьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/WP.6/171, пункт 45), сессия проходила под председательством г-жи О. Кастловой (Чехия).
2. В работе сессии Рабочей группы приняли участие представители следующих стран: Канады, Хорватии, Чехии, Дании, Германии, Греции, Ирландии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Румынии, Российской Федерации, Словении, Испании, Швеции, Швейцарии и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии.
3. На сессии также присутствовали представители Европейской комиссии, в частности делегаты от Генерального директората по мобильности и транспорту (ГД МОТР) и Евростата. На ней были представлены также следующие межправительственные организации: Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайская комиссия (ДК), Международный транспортный форум (МТФ) и Международный союз железных дорог (МСЖД).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.6/174

4. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.6/174).

III. Рабочее совещание по вопросу о качестве статистических данных по внутренним водным путям (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.6/2018/4

5. Первое утреннее заседание сессии было посвящено проведению рабочего совещания о качестве статистических данных, относящихся ко внутренним водным путям. Его открыл секретарь Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3), который представил информацию о деятельности Рабочей группы, и в том числе о недавней Международной конференции на уровне министров под названием «Внутреннее судоходство объединяет», которая состоялась во Вроцлаве, Польша. В принятой на Конференции декларации министров была подчеркнута важность согласованных статистических данных для эффективного принятия решений.
6. Представитель Нидерландов охарактеризовал методы, используемые в его стране для сбора данных статистики внутреннего водного транспорта в контексте политики Европейской комиссии, направленной на перевод грузоперевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный и внутренний водный транспорт. В настоящее время в Нидерландах значительная часть информации о перевозках поступает не из обследований в бумажной форме, а от автоматической идентификационной системы (АИС) судов. Были приведены также примеры визуализации грузопотоков в портах отправления и назначения. В Нидерландах по внутренним водным путям ежедневно перевозится порядка 1 млн т грузов, причем примерно одна седьмая этого объема приходится на контейнерные перевозки, а доля обоих этих видов перевозок в общем объеме перевозок возрастает. Такой рост показателей подчеркивает важность внутреннего водного транспорта в нидерландском транспортном секторе и, безусловно, необходимость подготовки точных статистических данных.
7. Польша представила информацию о применяемых в стране процессах сбора статистических данных по внутреннему водному транспорту, и в том числе о правовой основе для этой деятельности. В этой стране источником данных по-прежнему

являются традиционные обследования (всех предприятий, в которых численность персонала превышает пять человек), но существуют также планы относительно перехода в будущем к системе, основанной на АИС. Двумя основными трудностями являются значительные затраты времени на проверку данных о расстоянии, представленных транспортными компаниями, и точный учет иностранных судов на внутренних водных путях (в отношении которых действующие в стране статистические требования не применяются). Председатель заявил, что с этой проблемой сталкиваются многие страны, в том числе Чехия. В случае Польши этот вопрос не стоит столь остро, поскольку многие суда прибывают из Германии, а эти две страны весьма плодотворно сотрудничают в деле отслеживания перевозок.

8. В сообщении ЦКСР основное внимание было уделено анализу ситуации во внутренних районах Австрии, Германии и Швейцарии и доли их импортных и экспортных потоков, пунктами отправления и назначения которых являются Амстердам, Роттердам и Антверпен, а также такие менее крупные порты, как Бремерхафен. Делегат отметил, что перевозки по внутренним водным путям в регионе в значительной степени связаны с импортом, тогда как железнодорожный транспорт в большей степени ориентирован на экспорт. Это обусловлено практическими причинами, т. е. видами грузов, которые ввозятся в страну или следуют на экспорт (например, в страну ввозится железная руда, а вывозится готовая техника и транспортное оборудование). Представитель Нидерландов отметил, что эти аналитические данные можно было бы сделать еще более наглядными, если развести контейнерные перевозки и перевозки навалом, насыпью или наливом, а также представить более подробную разбивку перевозимых грузов по типам. Хорошо известно, например, что порт Бремерхафен используется для экспорта автотранспортных средств.

9. Канада представила информацию об осуществляемом в стране мониторинге перевозок внутренним водным транспортом, который проводится несколько иным образом, нежели в европейских странах, поскольку в Канаде большая часть таких перевозок, за исключением перевозок по Великим озерам, осуществляется не для целей международной торговли. Значительная часть собранных данных приходится на импортные/экспортные декларации от пограничных служб; кроме того, используются данные АИС и результаты внутренних обследований потребления топлива. Поступающие данные пока не позволяют судить о влиянии введенного два года назад налога на выбросы углерода на распределение грузопотоков между видами транспорта, однако в будущем его, вероятно, удастся проследить. В заключение делегат отметил, что нерешенной остается проблема точной классификации грузов транспортными операторами, и Канада планирует использовать приложения с алгоритмами машинного обучения для правильной классификации грузов в соответствии с системой ГС или NST.

10. Делегат от Российской Федерации рассказал об истории транспортных коридоров с древних времен до современной эпохи.

11. Евростат представил информацию о мероприятиях, связанных с внутренними водными путями, и в частности о деятельности целевой группы и рабочей группы в контексте статистики пассажирских перевозок и аварий. Что касается грузовых перевозок, то правовой основой для сбора данных является европейское законодательство, и данные, как правило, поступают своевременно. Сопоставление соответствующих показателей для импортных и экспортных потоков стран является эффективным способом оценки качества данных, которое за последнее десятилетие повысилось. Что касается пассажирских перевозок, то Евростат и его целевая группа по-прежнему занимаются разработкой надлежащей методологии, которая будет рассмотрена на предмет утверждения в конце 2018 года. Предлагается собирать данные по следующим переменным показателям: число пассажиров, пассажиро-км, количество рейсов и количество судов в разбивке по виду перевозки (национальные и международные), типу судна (круизные или прогулочные), грузоподъемности судов и страны посадки/высадки (хотя, возможно, на начальном этапе будет рекомендовано собирать данные не по всем показателям). Что касается аварий, то Евростат сообщил,

что восемь или девять государств-членов представляют соответствующие данные по собственной инициативе.

12. ДК представила информацию о своей деятельности в целом и применительно к подготовке статистики в частности. Основная трудность состоит в сборе запрашиваемой информации о судах, которая является весьма подробной, и сопоставимости данных со сведениями других организаций (так, например, Германия является членом ДК, ЦКСР, Европейского союза и ЕЭК ООН).

13. После этих выступлений секретариат резюмировал полученную информацию в виде трех основных положений.

- Использование АИС для подготовки статистических данных по-прежнему создает трудности в плане сохранения репрезентативности данных, но и имеет преимущества с точки зрения уменьшения бремени отчетности.
- Распространенной проблемой является учет иностранных судов в национальных сетях водных путей, и в будущем сотрудничество можно было бы выстраивать по линии обмена информацией о национальной практике для преодоления этой трудности.
- Совокупные статистические данные весьма полезны, однако их дальнейшее разукрупнение (например, разбивка перевозок на контейнерные и навалом/наливом/насыпью или еще более подробные классификации) позволяет получить более ценную статистическую информацию, и следует приложить усилия к тому, чтобы сделать ее более доступной.

14. Рабочая группа положительно оценила предложение начать сессию с рабочего совещания, посвященного конкретной теме, и поблагодарила государства-члены и международные организации за сделанные выступления, которые послужили вкладом в процесс обсуждения статистики перевозок по внутренним водным путям. Согласно результатам неофициального обследования, многие участники считают, что собираемые в настоящее время сведения о грузовых потоках (в тоннах и тонно-километрах) вместе с регистрационными номерами судов остаются для директивных органов наиболее важной категорией данных о перевозках по внутренним водным путям. Численность пассажиров и статистика аварий на внутренних водных путях также представляют собой полезные наборы данных, необходимые для разработки конкретных стратегий.

15. Рабочая группа поручила секретариату представить SC.3 на ее следующей сессии доклад об итогах этого рабочего совещания и обеспечить, чтобы статистические потребности Рабочей группы удовлетворялись и впредь.

16. Рабочая группа рассмотрела темы для рабочего совещания в следующем году; среди предложенных тем фигурировали интермодальные перевозки, безопасность на транспорте, визуализация транспортных потоков и различные вопросы, связанные с автомобильными перевозками. Председатель и заместитель Председателя во взаимодействии с секретариатом изучат эти предложения и выберут одну из тем.

IV. Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и его вспомогательные органы (пункт 3 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 13 КВТ (2018 год)

17. Рабочая группа приняла к сведению итоги восьмидесятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), представляющие интерес для Рабочей группы, предложения по проекту стратегии КВТ и информацию о реформе системы управления Организации Объединенных Наций. Рабочая группа просила своих членов представить письменные замечания по проекту стратегии КВТ.

V. Сбор данных, разработка методологии и согласование статистики транспорта (пункт 4 повестки дня)

A. Глоссарий по статистике транспорта

Документация: ECE/TRANS/WP.6/2018/1

18. Рабочая группа заслушала информацию о деятельности Группы экспертов (сформированной Рабочей группой в прошлом году) по обновлению Глоссария по статистике транспорта.

19. Рабочая группа была проинформирована также о планах по подготовке дополнительных глав глоссария, посвященных мобильности пассажиров и воздействию транспорта на окружающую среду.

20. МТФ отметил, что полезно было бы иметь интерактивный онлайн-глоссарий и что этот вопрос следует изучить после опубликования глоссария в бумажной форме. При обсуждении общей цели создания глоссария Евростат упомянул о том, что, по его мнению, речь идет о полезном справочном руководстве по статистике, нежели о номенклатуре. Это мнение разделяет делегат от Канады, также поддержавший идею о создании онлайн-глоссария, который можно чаще обновлять. Председатель отметил, что даже незначительные изменения, возможно, по-прежнему потребуют проведения тех же процессов консультаций.

21. Представитель Российской Федерации заявил, что глоссарий должен охватывать все виды комбинированных перевозок, включая тримодальные и синхромодальные перевозки. Было отмечено, что глоссарий должен содержать, как правило, только те позиции, которые используются для подготовки статистики на международном уровне, и Российской Федерации было предложено представить в согласованные сроки предложение по данному вопросу с учетом этих критериев включения информации в глоссарий.

22. МСЖД отметил, что определения, касающиеся железнодорожной инфраструктуры, не соответствуют его собственным определениям для целей статистики; так, например, определение линии не включает линии частных предприятий, которые составляют большую часть железнодорожных линий в таких странах, как Куба и Мавритания. Эта проблема затрагивала и предыдущие издания глоссария, и МСЖД было предложено представить на рассмотрение соответствующее предложение для обеспечения последовательности в процессе сбора данных для всех сторон. ДК отметила также, что она представит дополнительные письменные замечания в установленный срок.

23. Рабочая группа приветствовала достигнутый к настоящему времени прогресс в подготовке пятого издания Глоссария по статистике транспорта, напомнив государствам-членам, что срок представления дополнительных замечаний – 24 августа 2018 года и что Межсекретариатская рабочая группа (в составе представителей Евростата, МТФ и ЕЭК ООН) примет эти заключительные замечания во внимание при подготовке окончательного документа. Кроме того, Рабочая группа приняла проект пятого издания, отметив возможность внесения дальнейших изменений на основе заключительных замечаний государств-членов и Организации.

24. Рабочая группа предложила всем государствам-членам представить свои заключительные замечания по Глоссарию в письменном виде к 24 августа 2018 года.

25. Делегаты отметили важность консультирования с ними в процессе перевода Глоссария, с тем чтобы эксперты в области статистики транспорта могли обеспечить использование правильных терминов в текстах на соответствующих языках.

В. Система классификации для статистики транспорта

26. Рабочая группа приняла к сведению информацию по вопросу об использовании NST 2007 в качестве классификационной системы для грузоперевозок.

27. В связи с предыдущим пунктом повестки дня было высказано мнение о том, что некоторые части Глоссария могли бы быть предложены в качестве официальной статистической классификации Организации Объединенных Наций, однако делегаты сочли, что это может повлечь за собой дополнительные административные трудности при его обновлении в будущем, и поэтому от этой идеи следует отказаться.

28. Делегатам было предложено проинформировать Рабочую группу на следующей сессии об их опыте использования NST 2007. Они могут направлять секретариату любые вопросы, просьбы или комментарии относительно этой классификации.

С. Общий вопросник

29. Рабочая группа приняла к сведению информацию о наличии данных, собранных с помощью Общего вопросника по статистике транспорта. Информационно-пропагандистская деятельность секретариата, благодаря которой удалось заметно повысить полноту и качество предоставляемых данных, получила высокую оценку Рабочей группы; она просила секретариат осуществлять эту деятельность и впредь.

30. Рабочая группа обсудила вопрос о том, каким образом различные страны загружают данные в форму Общего вопросника: путем ввода данных вручную или с помощью функции пакетной загрузки. Дания отметила, что при пакетной загрузке необходимо проверять правильность содержимого каждой ячейки, что требует длительного времени.

31. Ирландия поддержала это замечание и отметила также, что наибольшее количество времени требуется, в частности, на обработку таблицы для дорожных транспортных средств, зарегистрированных в стране-респонденте. Кроме того, важное значение имеет функция вывода данных Общего вопросника на печать, с тем чтобы государство-член могло вести учет всей внесенной информации, однако она не всегда работает правильно.

32. Соединенное Королевство разделяет мнение, высказанное в отношении таблицы для дорожных транспортных средств, зарегистрированных в стране-респонденте; было отмечено далее, что поскольку многие страны не предоставляют надлежащим образом данные по автотранспортным предприятиям, экономическим показателям и занятости, то следует задаться вопросом, целесообразно ли вообще продолжать их собирать. Это замечание было принято к сведению секретариатом, который рассмотрит этот вопрос в ходе обсуждений дальнейших направлений рационализации в сотрудничестве с Евростатом и МТФ.

33. Рабочая группа вновь подчеркнула важность представления данных для Общего вопросника и рекомендовала странам, которые их не представили, направить по крайней мере данные верхнего уровня.

Д. Статистика дорожно-транспортных происшествий и статистика аварий на железнодорожном транспорте

Документация: ECE/TRANS/WP.6/2018/7, ECE/TRANS/WP.6/2018/10

34. Рабочая группа приняла к сведению информацию о текущей деятельности, связанной со статистикой дорожно-транспортных происшествий, и была проинформирована об опубликовании издания «Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке». Рабочая группа приняла к сведению последнюю информацию Европейской комиссии о базе данных дорожно-транспортных происшествий CARE, и в частности о сборе данных о травматизме на основе рейтинга MAIS3+ и трудностях с увязкой данных отчетов о ДТП, составляемых

дорожной полицией, с соответствующими данными медицинских учреждений. Сравнение статистических данных о травмах средней и высокой тяжести, полученных участниками дорожного движения, в различных странах по-прежнему является затруднительным из-за недостаточной сопоставимости этих сведений.

35. В базе данных CARE содержится отдельный глоссарий терминов, связанных с тематикой ДТП, который соответствует Глоссарию по статистике транспорта. Представитель Европейской комиссии также отметил, что Комиссия работает над увязкой координат аварий с данными об интенсивности движения и что, возможно, соответствующие результаты будут представлены на следующей сессии. Было отмечено также, что ЕК и секретариат могли бы наладить сотрудничество в этой связи с учетом данных о дорожном движении, собранных секретариатом в рамках обследования дорог категории E.

36. Рабочая группа была проинформирована о распространении набора данных по статистике железнодорожно-транспортных происшествий и подготовке секретариатом аналитических выкладок, охватывающих различные виды транспорта. Представитель Европейского железнодорожного агентства не смог присутствовать на совещании по причине срыва его поездки, однако его презентации по вопросам железнодорожных аварий и безопасности на железнодорожных переездах будут предоставлены в распоряжение делегатов в обычном порядке.

37. Рабочая группа была проинформирована о результатах обследования, проведенного при помощи экспериментального вопросника по безопасности на железнодорожных переездах, который был распространен секретариатом в 2017 году. Дополнительная информация была представлена секретарем Группы экспертов по безопасности на железнодорожных переездах (WP.1/GE.1), который подчеркнул важность собранных данных. Было решено продлить использование экспериментального вопросника еще на один год и распространить полученные результаты.

Е. Экспериментальный вопросник по показателям дорожного движения

38. Рабочая группа приняла к сведению сообщение Евростата о показателях дорожного движения и усилиях, направленных на обеспечение полноты данных по показателю «транспортное средство-км», в частности путем предоставления странам грантов на цели сбора данных путем снятия показаний одометров в ходе испытаний транспортных средств на пригодность к эксплуатации.

39. В ходе обсуждения было отмечено, что данных для этой таблицы по-прежнему недостаточно, но в предстоящие годы ситуация может улучшиться. Было принято решение о том, чтобы продолжить обследование при помощи экспериментального вопросника по показателям дорожного движения в течение еще одного цикла. Секретариат предложил провести к следующей сессии оценку наличия данных.

40. Евростат представил также обновленную информацию о проекте «Показатели пассажирской мобильности», цель которого состоит в сборе информации о том, каким образом люди перемещаются (например, число поездок в день и время, ежедневно проводимое в дороге). Данные будут опубликованы после того, как больше стран (хотя бы порядка десяти) представят соответствующие данные.

41. Словения сообщила о попытках сбора данных о мобильности пассажиров посредством использования приложения на мобильных телефонах, которое передает информацию в массив данных Евростата о пассажирской мобильности. Первые результаты представляются многообещающими и заслуживающими доверия. Возможно, в будущем целесообразно будет собирать эти данные на ежегодной основе. Необходимо будет также рассмотреть вариант с использованием выборки пользователей вместо обеспечения возможности свободной загрузки приложения.

F. Экспериментальный вопросник по статистике перевозок городскими и междугородными автобусами

Документация: ECE/TRANS/WP.6/2018/5

42. Рабочая группа получила материалы от Швеции, касающиеся подготовки статистических данных о перевозках городскими автобусами и общественным транспортом в целом. Что касается предприятий общественного транспорта, то использование графиков движения в пределах региона в качестве источника данных не представляет трудностей, однако ситуация обстоит иным образом в случае межрегиональных перевозок, на которые приходится большая часть транспортных средств-км. В материалах содержались данные о паромных перевозках, а также статистические данные о пользовании общественным транспортом, в частности представителями социально уязвимых групп населения.

43. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о распространении статистических данных о перевозках городскими и междугородными автобусами и важности этих данных для мониторинга достижения цели № 11 в области устойчивого развития. Проблемой остается сопоставимость данных, что объясняется отсутствием согласованных общих терминов, например в отношении того, что представляет собой поездка в городской черте. Сообщение затрагивало также вопросы доступности данных о перевозках для систем метро, трамваев и железнодорожных систем облегченного типа, которые бы дополнили картину перевозок общественным транспортом в черте города.

44. Представитель Дании отметил, что его страна располагает информацией по городскому метрополитену, однако данных о перевозках частными автобусами (которые в Дании представлены весьма широко) собирать значительно труднее. МТФ отметил, что данные о перевозках для метрополитена и железнодорожных систем облегченного типа трудно распределить на городские и пригородные. Делегат от Нидерландов сообщил, что поскольку на всей территории страны используется единая карта оплаты проезда в общественном транспорте, которая сканируется в момент посадки и высадки, то в будущем соответствующие данные, возможно, окажутся доступными.

45. Рабочая группа решила проводить сбор данных на постоянной основе в ожидании дальнейших консультаций с Евростатом по вопросу о возможном исключении таких показателей, как «количество регулярных рейсов» и «место-км на регулярных рейсах», как это было рекомендовано Целевой группой WP.6 по оптимизации экспериментальных вопросников (ECE/TRANS/WP.6/2013/3). Кроме того, Рабочая группа решила изучить пути повышения сопоставимости данных между странами.

G. Статистика интермодальных перевозок

46. Рабочая группа заслушала сообщение Российской Федерации об интермодальных перевозках. Было решено сохранить этот пункт в повестке дня.

VI. Обследования движения в регионе ЕЭК (пункт 5 повестки дня)

A. Обследование движения по автомобильным дорогам категории E 2015 и 2020 годов

Документация: ECE/TRANS/WP.6/2018/3, ECE/TRANS/WP.6/2018/11

47. В качестве справочной информации по этому пункту повестки дня Соединенное Королевство сообщило о деятельности, связанной с визуализацией статистики транспорта. Она включает использование АИС для определения местоположения

судов, карты с данными подсчетов плотности уличного движения и – в случае некоторых местных органов власти – статистические данные о ходьбе пешком и езде на велосипеде.

48. Рабочая группа была проинформирована о том, что на данный момент в рамках обследования движения по автомобильным дорогам категории E 2015 года был получен 21 ответ, а срок для их представления был установлен на 30 ноября 2016 года. На сегодняшний день по крайней мере частичные ответы на вопросник представили следующие государства-члены: Австрия, Азербайджан, Беларусь, Болгария, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Германия, Грузия, Латвия, Литва, Польша, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Турция, Франция, Хорватия, Чехия и Швеция. Рабочая группа призвала все государства-члены принять активное участие в этом и будущем циклах обследования движения по автомобильным дорогам, и в частности представлять соответствующие данные в формате «шейп-файл».

49. Рабочая группа положительно отметила распространение интерактивной карты с результатами обследования годовой среднесуточной интенсивности движения и призвала секретариат изучить возможности для будущего применения этого инструмента. В частности, государства-члены и международные организации проявляют все больший интерес к тому, чтобы совмещать данные об интенсивности движения с географическими координатами мест аварий. Секретариат и ГД МОТР будут продолжать координировать свои усилия в этом направлении с учетом различий между сетью дорог категории E и базовой сетью ТЕС-Т.

50. Рабочая группа приняла к сведению проект рекомендаций, касающихся обследования дорог категории E в 2020 году, отметив, что со времени проведения обследования 2015 года эти рекомендации в целом не изменились. Согласно рекомендациям, протяженность дорог категории E 2+1 теперь следует указывать в качестве позиции «Для справки» в таблицах 1 и 2 и вместо карт в бумажном виде геопространственные данные необходимо представлять в формате «шейп-файл». Было отмечено, что в ходе предыдущих циклов обследования специальная группа экспертов от стран высказала свои мнения относительно рекомендаций по обследованию и что в случае интереса со стороны государств-членов эти мнения могут быть рассмотрены.

51. Секретариат предложил государствам-членам представить дополнительные комментарии по рекомендациям в отношении обследования дорог категории E до 30 сентября 2018 года. Рабочая группа одобрила рекомендации по проведению обследования дорог категории E в 2020 году с учетом любых дальнейших изменений на основе замечаний, полученных от государств-членов.

В. Обследования движения на железнодорожных линиях категории E 2015 и 2020 годов

Документация: ECE/TRANS/WP.6/2018/8

52. Рабочая группа была проинформирована о том, что на данный момент в рамках обследования движения по железным дорогам категории E 2015 года было получено 10 ответов, а срок для их представления был установлен на 30 июня 2017 года. В целом по сравнению с обследованием движения по автомобильным дорогам соответствующих данных по железным дорогам в наличии было меньше, и не все страны представили карты в формате «шейп-файл». Рабочая группа отметила усилия секретариата по картированию полученных результатов и призвала страны по возможности направлять данные либо в формате «шейп-файл» или, по крайней мере, указывать координаты точек начала и окончания железнодорожных участков.

53. Делегация Канады отметила, что страна сотрудничает с Соединенными Штатами Америки в деле составления общей карты дорожной и железнодорожной сети и постарается проанализировать интенсивность движения в этой сети при помощи спутников.

54. Рабочая группа приняла к сведению проект рекомендаций, касающихся обследования движения по железным дорогам категории Е в 2020 году, отметив, что со времени проведения обследования 2015 года эти рекомендации в целом не изменились. Секретариат предложил государствам-членам представить дополнительные комментарии по рекомендациям в отношении обследования железных дорог категории Е до 30 сентября 2018 года. Рабочая группа одобрила рекомендации по проведению обследования движения по железным дорогам категории Е в 2020 году с учетом любых дальнейших изменений на основе замечаний, полученных от государств-членов.

VII. Разработка системы глобальных показателей для целей в области устойчивого развития (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.6/2018/6

55. Рабочая группа приняла к сведению представленную Отделом статистики ЕЭК информацию о деятельности Межучережденческой группы экспертов по показателям целей в области устойчивого развития (МГЭ по ЦУР), которые предназначены для оценки хода достижения ЦУР. Было отмечено, что даже наиболее передовые страны в настоящее время могут представлять данные примерно лишь по половине показателей. Предстоит также урегулировать спорный вопрос о том, каким именно образом данные из национальных статистических управлений будут передаваться через ответственные учреждения Статистическому отделу Организации Объединенных Наций. Делегаты были также проинформированы о намерении включить показатели достижения целей в области устойчивого развития 3.6.1 и 9.1.2 во второй экспериментальный проект ЕЭК по исследованию потоков данных, цель которого состоит в том, чтобы проанализировать, каким образом данные из национальных статистических управлений поступают в Статистический отдел Организации Объединенных Наций через ответственные учреждения. Официальные статистические данные, подготовка которых осуществляется под эгидой Рабочей группы, могут непосредственным образом применяться для оценки прогресса по этому показателю, а его включение в экспериментальный проект повысит вероятность использования соответствующих данных.

56. Словения указала, что с учетом разбивки объемов на грузовые и пассажирские перевозки и распределения по видам транспорта показатель 9.1.2 фактически состоит из нескольких показателей. В этой связи Евростат отметил, что в его собственной системе показателей, напротив, используются доли каждого вида транспорта, а не совокупные объемы.

57. Рабочая группа подчеркнула важное значение официальной статистики для оценки связанных с транспортом показателей достижения целей в области устойчивого развития и призвала государства-члены представить ответы на экспериментальный вопросник о потоках данных для показателя 9.1.2.

58. Рабочая группа высоко оценила мероприятия по укреплению потенциала, проведенные в прошлом году секретариатом в контексте связанных с транспортом целей в области устойчивого развития, отметив, что в результате их проведения качество предоставленных данных уже улучшилось.

59. Секретариат представил инструмент политики в области безопасности дорожного движения SafeFITS, который позволяет директивным органам оценивать отдачу от различных превентивных стратегических мер в плане сокращения числа аварий со смертельным исходом. МТФ отметил, что указанная модель представляет интерес, но важно, чтобы пользователи этого инструмента осознавали его ограничения во избежание извлечения ошибочных выводов.

VIII. Распространение транспортных статистических данных Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.6/2018/9, ECE/TRANS/WP.6/2018/12

60. Рабочая группа приняла к сведению информацию о работе над базой данных по статистике транспорта ЕЭК и о состоянии публикаций «Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке (СДТП)» и «Статистика транспорта ЕЭК ООН в Европе и Северной Америке», а также о сроках их издания. Она приветствовала проект секретариата по подготовке краткого документа с полученными данными, актуальными для связанных с транспортом целей в области устойчивого развития, и приняла к сведению деятельность по анализу данных статистики дорожно-транспортных происшествий в разбивке по полу и возрасту.

61. Секретариат кратко упомянул о своем проекте по оценке возможности составления более простой (отдельной) базы с оценочными данными, которая бы объединяла в себе данные Общего вопросника и данные, имеющиеся на национальном уровне, но, как представляется, в данный момент такая база данных не принесет дополнительной пользы. Кроме того, секретариат проинформировал Рабочую группу о совершенствовании процесса распространения данных за последние 12 месяцев, в частности о реорганизации структуры веб-сайта и повышении эффективности процедуры подтверждения достоверности данных для Общего вопросника.

IX. Статистическая деятельность государств-членов, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 8 повестки дня)

62. Рабочая группа (в ходе обсуждения иных различных пунктов повестки дня и независимо от них) получила материалы от Канады, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Словении, Соединенного Королевства и Швеции. Все материалы содержали полезную обновленную информацию о статистических методах, применяемых в соответствующих странах, и способствовали продолжению обсуждений. Сообщение Канады касалось портала данных о перевозках, который был создан в этой стране в сотрудничестве с министерством транспорта и в котором объединены транспортные данные из ряда официальных источников.

X. Деятельность по наращиванию потенциала (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.6/2018/6

63. Рабочая группа приняла к сведению информацию о рабочих совещаниях по статистике транспорта, состоявшихся в Черногории (октябрь 2017 года), Казахстане (ноябрь 2017 года), Словении (ноябрь 2017 года), Грузии (февраль 2018 года) и Греции (май 2018 года). Она приветствовала проведение этих рабочих совещаний (с их различными повестками дня и задачами) в качестве конкретного инструмента повышения качества и полноты данных статистики транспорта, а также расширения осведомленности о целях в области устойчивого развития.

XI. Межсекретариатская рабочая группа по статистике транспорта (пункт 10 повестки дня)

64. Рабочая группа приняла к сведению информацию о деятельности Межсекретариатской рабочей группы по статистике транспорта деятельности за последний год, главным образом связанной с порядком обновления Глоссария по статистике транспорта.

ХII. Статистическая деятельность международных организаций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 11 повестки дня)

A. Европейская комиссия (ГД МОТР)

65. Представитель ГД МОТР сообщил Рабочей группе о последних изменениях в транспортной политике Сообщества, включая стратегию мобильности с низким уровнем выбросов, пакеты мер в области мобильности на 2017–2018 годы и мероприятия по случаю объявления 2018 года годом мультимодальной мобильности, и их последствиях для статистики. Он также обрисовал ожидаемые статистические потребности ГД по мобильности и транспорту в будущем. Они могут включать в себя потребности в измерениях в таких сферах, как мобильность по запросу, экономика совместного потребления, автономное вождение и использование интеллектуальных транспортных средств.

B. Европейская комиссия (Евростат)

66. Представитель Евростата проинформировал Рабочую группу о деятельности его организации и об основных целях программы работы Евростата, а также о предстоящих мероприятиях.

C. Международный транспортный форум

67. Представитель МТФ представил информацию о рабочем совещании по вспомогательным счетам транспорта (Париж, 24 апреля 2018 года), которые призваны обеспечить более точное измерение вклада транспортного сектора в экономику в целом. Он проинформировал Рабочую группу об итогах пятого совещания МТФ по статистике транспорта (Париж, 25 и 26 апреля 2018 года), которое охватывало вопросы инвестиций в инфраструктуру, безопасности транспорта, больших данных и инструментов визуализации, а также сообщил о результатах ежегодного саммита МТФ (Лейпциг, Германия, 23–25 мая 2018 года), который в этом году был посвящен безопасности и охране на транспорте.

D. Международный союз железных дорог

68. Представитель МСЖД проинформировал Рабочую группу о последних подвижках в статистической работе своей организации. Они включали, в частности, акцент на сборе статистических данных об авариях на железнодорожных переездах, а выполненный анализ показал, что число аварий на железнодорожных переездах, обусловленных внутренними причинами, сокращается гораздо быстрее по сравнению с авариями, происходящими по внешним причинам.

ХIII. Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня)

69. В соответствии с правилами процедуры Комиссии и установившейся практикой Рабочая группа избрала г-на П. Сметса (Нидерланды) и г-жу А. Обак Фландер (Словения) заместителем Председателя своих сессий в 2019 и 2020 годах.

XIV. Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)

A. Сроки проведения следующей сессии

70. Рабочая группа решила провести свою следующую сессию 12–14 июня 2019 года. Первое заседание продолжительностью полдня будет посвящено рабочему совещанию по конкретной актуальной теме, которая будет выбрана на основе предложений делегатов, сообразно обсуждениям по пункту 2 повестки дня.

B. Информация о предстоящих совещаниях по статистике транспорта

71. Рабочая группа приняла к сведению информацию о предварительных сроках и местах проведения в 2018 и 2019 годах совещаний нижеследующих органов. Хотя этот перечень не включает совещания вспомогательных органов КВТ, тем не менее вопросы статистики включены в повестку дня всех рабочих групп, занимающихся конкретными видами транспорта.

Рабочая группа по статистике морского транспорта (Евростат)	27 и 28 сентября 2018 года
Рабочая группа по статистике пассажирской мобильности (Евростат)	11 октября 2018 года
Координационная группа по статистике транспорта (Евростат)	29 и 30 ноября 2018 года
Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН Восьмидесятая сессия	19 и 22 февраля 2019 года
Рабочая группа по статистике авиации (Евростат)	20 и 21 марта 2019 года
Рабочая группа по статистике внутреннего водного транспорта (Евростат)	4 апреля 2019 года
Рабочая группа по статистике железнодорожного транспорта (Евростат)	6 и 7 июня 2019 года
Рабочая группа по статистике транспорта ЕЭК ООН (WP.6)	12–14 июня 2019 года
Координационная группа по статистике транспорта (Евростат)	28 и 29 ноября 2019 года

C. Статистика велосипедного движения

72. Рабочая группа была проинформирована о подготовке окончательного проекта общеевропейского генерального плана стимулирования велосипедного движения, разработанного в рамках Общеевропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОСОЗ), и в частности рекомендации 8, касающейся сбора статистических данных по велосипедному движению, и возможности привлечения Рабочей группы к участию. Рабочая группа отметила, что некоторые данные о дорожно-транспортных происшествиях и пройденных транспортное средство-км применительно к велосипедному движению уже собираются Рабочей группой при помощи существующих механизмов. ГД МОТР отметил, что данные о числе велосипедов являются менее полезными для целей анализа. Рабочая группа решила сохранить этот пункт в повестке дня будущих сессий.

XV. Резюме решений (пункт 14 повестки дня)

73. В соответствии с достигнутой договоренностью и решением КВТ (ECE/TRANS/156, пункт 6) основные решения были резюмированы и утверждены с поправками в конце сессии. Председатель совместно с секретариатом подготовил настоящий доклад.
