



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.6/2000/6
17 August 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по статистике транспорта

(Пятьдесят первая сессия, 24-26 октября 2000 года,
пункт 9 повестки дня)

**ПЕРЕСМОТР СИСТЕМ КЛАССИФИКАЦИИ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В
СТАТИСТИКЕ ТРАНСПОРТА**

Результаты работы Специального совещания по НСТ/2000

Записка секретариатов ЕЭК и Евростата

ПРИМЕЧАНИЕ: В настоящем документе обобщены итоги обсуждения и выводы Специального совещания по классификации грузов для статистики транспорта, состоявшегося в Люксембурге 4-5 мая 2000 года. Это специальное совещание было создано совместно Евростатом и Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) после рассмотрения предложения, представленного Евростатом в ходе пятидесятой сессии, Рабочей группой по статистике транспорта (TRANS/WP.6/137, пункт 48). Вышеупомянутое специальное совещание имело целью изучить предложение Евростата по новой системе классификации транспортируемых грузов, которая на настоящий момент известна под названием НСТ-2000 и которая

заменит собой прежнюю НСТ/Р. Была выражена надежда на то, что на этом совещании удастся достичь договоренности по НСТ-2000 после рассмотрения и согласования изменений. (Список 23 стран-участниц содержится в приложении 1.)

ОТКРЫТИЕ СОВЕЩАНИЯ

1. Представитель отдела Евростата, ответственного за номенклатуры, кратко изложил историю вопроса о разработке системы международных статистических классификаций за последние 30 лет и подчеркнул необходимость замены НСТ/Р системой классификации, которая должна быть непосредственно связана с международными классификациями. Кроме того, согласно законодательству ЕС, статистические классификации продукции должны быть основаны на КПЕС. Все страны согласились с указанными ниже основными принципами классификации НСТ-2000, предложенными Евростатом в качестве замены для НСТ/Р.

2. Критерием классификации грузов должна быть экономическая деятельность, которая является источником происхождения груза. Аналогичный подход используется и в КПЕС (1996 года), где структура (группировки) КПЕС идентична той, которая применяется в КДЕС Ред.1. Поэтому НСТ-2000 может основываться на категориях КПЕС; ее не следует основывать на физическом виде грузов.

3. Отмечалось некоторое расхождение мнений по вопросу об оптимальном количестве разделов. Большинство стран в теории поддержали подход, предусматривающий небольшое количество разделов, пригодных для а) распространения данных и б) экономического анализа, прогнозирования и т.д. Однако несколько стран упомянули также о группах грузов, которые имеют особое значение для их национальной экономики. Они хотели бы выделить эти группы в своей национальной транспортной статистике. В настоящее время большинство стран использует весьма подробные классификации (такие, как НСТ/Р, где используются трехзначные числа, НМ и т.д.) для кодирования своих национальных данных и агрегируют данные в 24 группы НСТ/Р только для их передачи в Евростат. Некоторые страны указали, что для пользователей данных в их странах существенное значение имеет весьма детальная разбивка на национальном уровне (Германия: 30-50 разделов), поэтому 15 разделов первого уровня, предусмотренных в НСТ-2000, будет недостаточно.

4. По вопросу о количестве разделов были достигнуты следующие выводы. Должен быть предусмотрен первый уровень НСТ-2000, основанный на предложении Евростата, с различными уточнениями, согласованными в ходе этого совещания. Такой набор кодов будет использоваться для передачи данных в Евростат и заменит собой 24 группы НСТ/Р,

используемые в различных директивах и правилах; должен быть также второй (и, возможно, третий) уровень НСТ-2000, главным образом для использования в национальной статистике, при этом не должна исключаться возможность сбора данных или обмена данными в международном масштабе применительно к некоторым видам транспорта; Евростат будет координировать разработку второго (и, возможно, третьего) уровня НСТ-2000 в сотрудничестве с рядом стран, нуждающихся в такой дополнительной разбивке для собственных целей. Вместе с тем было решено, что принятие первого уровня НСТ-2000 не должно зависеть от достижения окончательной договоренности по второму (и третьему) уровню.

5. Евростат упомянул о следующих возможных вариантах для второго уровня НСТ-2000.

- i) использование разделов 01-36 КПЕС, в результате чего будет получено около 30-40 подразделов (это позволит включить некоторые подразделы, не входящие в КПЕС, см. ниже);
- ii) предложение Франции, в котором предусмотрено 63 подраздела второго уровня, определенных главным образом в соответствии с КПЕС (используется сочетание заголовков групп, классов и категорий из КПЕС). Предложение Франции направлено на то, чтобы можно было передавать данные, в лучшей степени адаптированные к потребностям пользователей, чем в случае применения только разделов КПЕС.

6. Какого-либо четкого предпочтения не было отдано ни одному из этих вариантов. Поэтому было решено, что Евростат созывает совещание группы стран под руководством Франции для разработки второго и третьего уровней НСТ-2000. Страны-участницы согласовали разделы первого уровня 01-16 для НСТ-2000, как это показано в приложении 2. Состоялось обстоятельное обсуждение подхода к использованию в целях определения некоторых разделов, которые не были указаны со ссылкой на КПЕС (группы 12, 14 и 15 в первоначальном предложении Евростата). Эти группы были предложены Евростатом, для того чтобы решить проблему, связанную с постоянным увеличением доли грузов, относимых к категории "Прочие", что объясняется рядом различных причин.

7. Однако большинство стран не поддержало предложение по группе 12 "Грузы в контейнерах и пр.", которую Евростат предложил использовать на тот случай, часто имеющий место на железнодорожном транспорте, когда перевозчик не имеет информации о характере перевозимых грузов. После продолжительного обсуждения были определены

три варианта (см. приложение 3), а также некоторые разновидности этих вариантов. Хотя, как выяснилось, большинство стран готово согласиться с вариантом 2, некоторые из них продолжали решительно выступать за варианты 1 и 1а. **Было решено, что Евростат, рассмотрев эту ситуацию и учтя имеющиеся данные о потенциальной важности этих разделов, должен подготовить дополнительное предложение для завершения работы над первым уровнем НСТ-2000. Было также решено, что Евростат пересмотрит коды, описание и примечания к разделам НСТ-2000, для того чтобы принять во внимание: а) терминологию, используемую в КПЕС, и б) замечания стран.** Наконец, Евростат предложил следующий график доработки НСТ-2000, с тем чтобы в конечном счете эту классификацию можно было начать использовать.

1999 год (ноябрь)	Неофициальное обсуждение в рамках WP.6 (ЕЭК ООН)
2000 год	<p>Консультации с:</p> <ul style="list-style-type: none"> - государствами-членами (через посредство КССТ и рабочих групп) - странами-кандидатами - производителями первоначальных данных (через посредство представителей промышленности) - пользователями данных в Комиссии и за ее пределами - международными организациями (ЕЭК ООН, ЕКМТ через посредство МРГ по транспорту) <p>Дополнительная подготовительная работа в рамках Евростата:</p> <ul style="list-style-type: none"> - утверждение предложенной разбивки путем анализа накопленных статистических данных - подготовка алгоритмов для преобразования накопленных статистических данных из НСТ/P-24 в НСТ-2000 - подготовка нормативного акта для изменения существующих директив и правил
2001 год	Официальное принятие предложения Европейской комиссией, затем принятие нормативного акта Советом и Парламентом
2003 или 2004 год	Переход на НСТ-2000 применительно ко всем транспортным статистическим данным, собираемым Евростатом

Приложение 1

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

СТРАНЫ

АЛБАНИЯ	Алма ХАСКО	Институт статистики Албании
БЕЛЬГИЯ	Жан-Поль КУАРЕН Вернер ВАНБОРЕН Ги ТОМАС	НИС НИС НОЖДБ
БОСНИЯ И ГЕРЦЕГОВИНА	Елена МИОВЧИЧ	Статистическое управление Боснии и Герцеговины
КИПР	Андреас РОДИЕС	Статистическая служба Кипра
ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА	Ольга КАСТЛОВА Милан БРИХ	Министерство транспорта и связи Центр транспортных исследований
ДАНИЯ	Эрик ГРИБ	Статистическое управление Дании
ГЕРМАНИЯ	Уве РАЙМ	Государственное статистическое управление
БЫВШАЯ ЮГОСЛАВСКАЯ РЕСПУБЛИКА МАКЕДОНИЯ	Верка ПАНОВА	Статистическое управление бывшей югославской Республики Македонии
ФРАНЦИЯ	Ален ГАЛЛЕ Жан-Пьер ДЕКЮР	Министерство оснащения, транспорта и жилищного строительства Министерство оснащения, транспорта и жилищного строительства
ВЕНГРИЯ	Эва ЧАПО	Центральное статистическое управление Венгрии
ИТАЛИЯ	Донателла БЕРНА Джузеппе ПУБЛИСИ	ИСТАТ ИСТАТ
Литва	Зита СЕРАФИНИЕНЕ	Статистическое управление Литвы

МАЛЬТА	Рено КАМИЛЛЕРИ	Центральное управление статистики
НИДЕРЛАНДЫ	Питер СМИТС Эрик БЕЙСТЕР	ЦСБ АВВ
НОРВЕГИЯ	Ойстайн ЛИННЕСТАД	Статистическое управление Норвегии
АВСТРИЯ	Фридрих МАННАС	Статистическое управление Австрии
ПОЛЬША	Марек ПИОТРОВСКИЙ	Центральное статистическое управление Польши
СЛОВАКИЯ	Яна ЛЮТТМЕРДИНКОВА	Статистическое управление Словацкой Республики
СЛОВЕНИЯ	Эдита ГЛИНСЕК	Статистическое управление Республики Словении
ФИНЛЯНДИЯ	Синикка ПАРККО	Статистическое управление Финляндии
ШВЕЦИЯ	Бодил МОРТЕНССОН	Статистическое управление Швеции
ШВЕЙЦАРИЯ	Франс ШТОССЕЛ	Федеральное статистическое управление
СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО	Джон ГАРНУЭРДИ	Министерство окружающей среды, транспорта и регионов

НАБЛЮДАТЕЛИ

МСЖД Жиль Кардиол

**ЕВРОПЕЙСКОЕ
СООБЩЕСТВО**

Ричард ДЕЙС
 Овидио КРОЧИККИ
 Джон АЛЛЕН
 Доменик ЛЕНЦ
 Нильс ЛАНГКДЖАЕР
 Данни ДЕЛЬКАМБР

ГД по вопросам энергетики и транспорта
 Евростат.C2 (Председатель)
 Евростат.C2
 Евростат.C2
 Евростат.D1
 Евростат.D1

Приложение 2

РАЗДЕЛЫ ВЫСШЕГО УРОВНЯ НСТ-2000

Группы НСТ-2000	Краткое описание	Определено по коду КПЕС и/или другому описанию
01	Продукция сельского хозяйства	01, 02, 05
02	Каменный уголь и лигнит; торф; сырая нефть и природный газ; урановые и ториевые руды	10, 11, 12
03	Металлические руды и прочая продукция горнодобывающей промышленности и разработки карьеров	13, 14
04	Пищевые продукты, напитки и табачные изделия	15, 16
05	Текстиль и текстильные изделия; кожа и изделия из кожи	17, 18, 19
06	Древесина и изделия из древесины и пробки (кроме мебели); изделия из соломки и материалов для плетения; целлюлоза, бумага и изделия из бумаги; носители информации; полиграфические услуги (продукция)	20, 21, 22
07	Продукты переработки нефти и пр.	23
08	Химические вещества, химические продукты, резиновые и пластмассовые изделия	24, 25
09	Прочие неметаллические минеральные изделия	26
10	Основные металлы и готовые металлические изделия	27,28
11	Транспортное оборудование	34, 35
12	Мебель; прочие промышленные товары, не включенные в прочие группировки	36
13	Товары фабричного производства: оборудование и электронные приборы	29, 30, 31, 32, 33
14	Переработанное вторичное сырье, коммунально-бытовые отходы и прочие отходы, не включенные в другие группировки в КПЕС	КПЕС 37 + коммунально-бытовые отходы (дополнение к КПЕС 90) и прочие отходы, не включенные в другие группировки КПЕС
15	Почта, почтовые отправления	Обычно используется для грузов, перевозимых подразделениями почтовых администраций и специализированными курьерскими службами, как это предусмотрено в КДЕС 64
16	Оборудование и материалы, используемые при перевозке грузов	Такие, как: порожние контейнеры, поддоны, ящики, корзины, клетки. Включает также транспортные средства, используемые для хранения грузов, когда данное транспортное средство само перевозится на другом транспортном средстве Примечание: существование кода для этого вида материалов не предвещает вопроса о том, считаются ли такие материалы "грузами", поскольку это будет зависеть от правил сбора данных на каждом виде транспорта

Приложение 3**ВАРИАНТЫ КЛАССИФИКАЦИИ ГРУПП 12, 14 И 15, ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ В ПЕРВОНАЧАЛЬНОМ ПРЕДЛОЖЕНИИ ЕВРОСТАТА**

Вариант 1: в рамках этого варианта на первом уровне НСТ-2000 будут определены следующие группы:

Группы НСТ-2000	Краткое описание	Определено по коду КПЕС и/или другому описанию
17	Грузы, перевозимые при переезде домашних хозяйств и учреждений, багаж, перевозимый отдельно от пассажиров, механические транспортные средства, перевозимые для ремонта, и другие не предназначенные для рынка грузы	
18	"сгруппированные грузы"*	Смесь видов грузов, которые перевозятся вместе, когда считается нецелесообразным относить грузы отдельно к группам 01-16
19	"конкретно не названные грузы"*	Грузы, которые по какой-либо причине не могут быть идентифицированы и поэтому не могут быть отнесены к группам 01-16. Эта категория будет, в частности, включать грузы в том случае, когда перевозчик не имеет информации о характере перевозимых грузов.

Вариант 1а: см. вариант 1, но с добавлением группы 20:

Группы НСТ-2000	Краткое описание	Определено по коду КПЕС и/или другому описанию
20	Прочие грузы, не включенные в другие группировки	

Вариант 2: аналогичен варианту 1а, однако без группы 17; эти разные грузы включены в группу "Прочие грузы, не включенные в другие группировки":

Группы НСТ-2000	Краткое описание	Определено по коду КПЕС и/или другому описанию
17	"сгруппированные грузы"*	Смесь видов грузов, которые перевозятся вместе, когда считается нецелесообразным относить грузы отдельно к группам 01-16.
18	"конкретно не названные грузы"*	Грузы, которые по какой-либо причине не могут быть идентифицированы и поэтому не могут быть отнесены к группам 01-16. Эта категория будет, в частности, включать грузы в том случае, когда перевозчик не имеет информации о характере перевозимых грузов.
19	Прочие грузы, не включенные в другие группировки	

* предварительное описание.
