



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.6/2000/5
18 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 4 b) повестки дня)

МЕЖСЕКРЕТАРИАТСКАЯ РАБОЧАЯ ГРУППА ПО СТАТИСТИКЕ
ТРАНСПОРТА (МРТ)

Доклад о работе второго Неофициального совещания по общему вопросу по
статистике транспорта

(26-27 апреля 2000 года, Париж)

ПРИМЕЧАНИЕ: Второе Неофициальное совещание по общему вопросу было созвано Межсекретариатской рабочей группой по статистике транспорта (МРТ) и организовано Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ). Это совещание состоялось в Париже 26-27 апреля 2000 года под эгидой Группы статистиков ЕКМТ. Функции Председателя совещания исполняла г-жа Клодин Лагюзе, заместитель начальника Управления транспортного статистического учета в министерстве оснащения, транспорта и жилищного строительства Франции.

1. Председатель открыла совещание, подчеркнув важность общего вопросника по статистике транспорта, разработкой которого занимается Межсекретариатская рабочая группа начиная с 1992 года и который с тех пор используется в качестве одного из инструментов для координации и согласования транспортных данных на международном уровне в целях сокращения объема работы государств – членов трех организаций (ЕЭК, Евростата и ЕКМТ), связанной с представлением данных.

2. Группа отметила, что настоящая сессия является вторым совещанием Неофициального совещания по общему вопроснику; первая сессия состоялась в ноябре 1997 года в Женеве. Стимулом для проведения второй сессии явилась необходимость изменения общего вопросника в целях его корректировки с учетом изменений в транспортном секторе. Кроме того, это совещание было призвано рассмотреть проблемы, выявленные странами-членами при заполнении общего вопросника, который ежегодно направляется всем государствам – членам ЕЭК, Евростата и ЕКМТ.

3. Председатель подчеркнула важность подхода к ОВ и Глоссарию по статистике транспорта не как к какому-то окончательному продукту, а как к динамическому инструменту, нуждающемуся в постоянной доработке с целью отразить изменения в транспортном секторе. Она отметила, что ОВ используется для сбора транспортных данных на трех континентах и что соответствующий Глоссарий по статистике транспорта имеется на всех языках Европейского союза, а также на арабском языке.

4. Г-жа Уокс из ЕЭК высказала мнение о том, что ОВ не должен быть слишком жестким, с тем чтобы он мог отражать эволюцию транспортного сектора, но в то же время его не следует изменять слишком часто, поскольку страны должны иметь возможность использовать относительно постоянный формат и содержание и соответствующим образом адаптировать свои административные структуры, что позволяло бы им заполнять ОВ исчерпывающим образом. По этой причине после принятия поправок, согласованных на этом совещании, предлагается оставить ОВ в неизменном виде в течение пяти лет без каких-либо существенных добавлений или изъятий.

5. Евростат и ЕКМТ продемонстрировали свои компьютеризованные системы баз данных, связанные с общим вопросником. Обе организации сообщили, что они будут сотрудничать с ЕЭК ООН в разработке аналогичной системы баз данных, чтобы эти три организации могли передавать данные, полученные от своих соответствующих стран-членов, в электронном формате, что позволило бы проверять и обрабатывать данные для издательских целей.

6. Г-н Лок из Евростата представил новые показатели, связанные с окружающей средой, для включения в будущий вариант общего вопросника (2000 года) (для представления данных за 1999 год) (см. доклад МРГ, TRANS/WP.6/2000/2).

ОБМЕН МНЕНИЯМИ

7. Представитель **Дании** высказался за представление данных, включая, возможно, графики и схемы, на более ранней стадии, чтобы правительства могли определить положение дел в своих странах по сравнению с другими странами. Сотрудник секретариата ЕЭК отметил, что в прошлом этот вопрос затрагивался в связи с публикацией Ежегодного бюллетеня статистики транспорта в Европе и Северной Америке, однако правительства заявили, что они отдают предпочтение своевременно представленным данным, а не более глубокому их анализу. Делегат из Дании сообщил также, что его страна хотела бы попытаться начать использовать систему GESMES (ЭДИФАКТ) для ввода данных, чтобы снизить объем работы по представлению сведений. Кроме того, он подчеркнул необходимость общего определения нефтепроводного транспорта.

8. Представитель **Бельгии** проинформировал о том, что они по-прежнему представляют данные на бумажном носителе, поскольку у них имеется только программа "Excel 95" и ощущается нехватка ресурсов для перехода к новой версии, поэтому он просил Евростат преобразовать ОБ в соответствии с их потребностями. Он отметил, что Статистическое управление Бельгии получает данные из разных источников, например от железнодорожных администраций, и затем переносит их в ОБ. Данные об автомобильном транспорте за 1998 год будут получены через несколько месяцев, а о внутреннем водном и нефтепроводном транспорте - вскоре после этого (но только до 1994 года включительно). В связи с ОБ он указал, что применительно к мотоциклам отсутствует информация о рабочем объеме цилиндров, как нет и национальных данных о трамвайном движении, поскольку все такие сведения собираются по районам. Кроме того, крайне незначителен объем данных о пассажирских перевозках.

9. Представитель **Эстонии** сообщил о проблемах в автомобильном секторе, связанных с иной разбивкой транспортных средств по срокам службы по сравнению с ОБ, а именно: менее трех лет, три-семь лет, восемь-десять лет и более десяти лет. Применительно к грузовым перевозкам таможенная служба не проводит различий между перевозками, осуществляемыми эстонскими и зарубежными перевозчиками.

10. Представитель **Финляндии** отметил, что проблем с наличием данных нет, однако временные рамки для заполнения ОБ представляются явно недостаточными.

11. Представитель **Румынии** сообщил, что большая часть данных имеется, но существуют проблемы в секторе автомобильного транспорта, обусловленные недостаточным уровнем сотрудничества в деле представления сведений с частными компаниями.
12. Представитель **Португалии** обратил внимание на трудности получения данных о пробеге поездов (в поездо-километрах), поскольку компании не имеют таких данных, включая данные о пунктах происхождения–назначения. Также трудно отделить повагонные отправки от маршрутных поездов. В отношении автотранспортных средств отсутствует разбивка по возрасту, но имеются сведения о дате первой регистрации.
13. Представитель **Латвии** отметил, что на железнодорожном транспорте в его стране не проводится различий по классам вагонов, а также отсутствуют данные о международных перевозках (из какой страны в какую страну следуют поезда). Кроме того, трудно провести различие между перевозками по найму и за вознаграждение и перевозками за собственный счет. К следующему году будут получены более точные данные о грузовых перевозках по пунктам происхождения–назначения и о контейнерных перевозках в портах.
14. Представитель **Норвегии** указал на отсутствие серьезных проблем в отношении большей части данных, собираемых с помощью общего вопросника в его нынешнем виде. Однако по сравнению с тем, что происходило десять лет назад, возникают трудности с получением данных от железнодорожных компаний, что объясняется приватизацией. Данным не уделяется достаточного внимания, и их точность вызывает сомнения.
15. Представитель **Польши** сообщил, что Центральное статистическое управление сотрудничает с министерством внутренних дел в разработке системы регистрации транспортных средств, которая начнет функционировать в 2002 году.
16. Представитель **Словакии** рассказал о некоторых конкретных проблемах с разделом ОВ, посвященным автомобильным грузовым перевозкам, однако с 2000 года сбор данных уже будет проводиться.
17. Представитель **Чешской Республики** отметил, что каких-либо особых проблем не возникает, за исключением того, что троллейбусы считаются железнодорожными транспортными средствами, поэтому между этими категориями различие не проводится.

18. Представитель **Соединенного Королевства** сообщила о некоторых технических проблемах при заполнении ОВ, особенно по разделу автомобильного транспорта. Для того чтобы иметь разбивку по соответствующим компонентам для удобства заполнения, в стране была разработана собственная электронная версия вопросника. Что касается раздела железнодорожного транспорта, то имеется лишь ограниченная информация о подвижном составе по причине приватизации. По ее мнению, ОВ следовало бы увязать с новой директивой ЕС о данных по железнодорожному транспорту. Кроме того, в Соединенном Королевстве парк автотранспортных средств учитывается по полному весу транспортных средств, а не по грузместимости. Она также хотела бы иметь краткую информацию о проценте ответов на ОВ, для того чтобы получить представление о положении каждой страны по сравнению с другими респондентами. МРГ согласилась с этим предложением.

19. Представитель **Словении** обратил внимание на то, что ответственность за заполнение ОВ несет министерство транспорта, однако они просят, чтобы вопросник заполняло Статистическое управление, поэтому ОВ следует направлять именно туда. Каких-либо значительных проблем в отношении данных о железнодорожных перевозках не возникает, однако его страна была бы признательна за уточнение определений "железнодорожных перевозок на короткие расстояния". Кроме того, имеются проблемы с информацией об интермодальных морских перевозках.

20. Представитель **Швеции** сообщил о том, что им требуется дополнительное время с момента получения ОВ для его заполнения и до его возвращения. Кроме того, некоторые данные уже направляются в Евростат во исполнение директив ЕС (грузовые перевозки автомобильным транспортом, а вскоре аналогичные данные будут представляться в соответствии с новой директивой о железнодорожных перевозках). В отношении же новых предложений ГДЭТ невозможно получить информацию о протяженности рек, озерных маршрутов и прибрежных водных путей.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ГДЭТ

21. Представитель Евростата внес на рассмотрение разработанное ГДЭТ предложение о включении в ОВ новых показателей. Для каждого из новых включенных разделов потребуются новые определения. На одном из последующих совещаний Межсекретариатской рабочей группы по статистике транспорта было решено, что при рассылке ОВ в сентябре 2000 года будет включено лишь ограниченное количество этих предложений, остальные же будут рассмотрены на предстоящей пятьдесят первой сессии WP.6.

22. В связи с предложением Евростата по железнодорожному транспорту представитель Международного союза железных дорог (МСЖД) отметил, что у него уже имеются эти данные в несколько иной форме. МСЖД изъявил готовность представить замечания Евростату по этому предложению, которые могут быть рассмотрены WP.6.

23. Представитель Евростата сообщил о реализуемых проектах (объявление о торгах), связанных с работой над ОВ и Глоссарием, и предупредил участников сессии о том, что во время следующей рассылки ОВ к их странам может быть обращена просьба о представлении недостающих статистических данных.
