



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по статистике транспорта****Семьдесят третья сессия**

Женева, 15–17 июня 2022 года

Пункт 7 b) предварительной повестки дня

Сбор данных, разработка методологии**и согласование статистики транспорта:****Общий вопросник****Общий вопросник: области потенциальной оптимизации
для рассмотрения****Записка секретариата****I. Справочная информация**

1. Общий вопросник позволяет странам одновременно предоставлять статистику по внутреннему транспорту трем организациям — Европейской экономической комиссии (ЕЭК), Международному транспортному форуму (МТФ) и Статистическому управлению Европейского союза (Евростат). В результате этой работы можно получить широкий набор показателей, большинство из которых недоступны при проведении других мероприятий по сбору данных на международном уровне.

2. В 2019 году общий вопросник был оптимизирован, из него были удалены показатели, связанные с транспортировкой газа по газопроводам, предлагаемыми поездками на автобусах и предлагаемыми место-км, а категории транспортных средств для сжатого природного газа и сжиженного природного газа были объединены в одну. Оптимизация снижает бремя отчетности для стран и позволяет лучше сосредоточиться на качестве показателей, которые считаются наиболее важными.

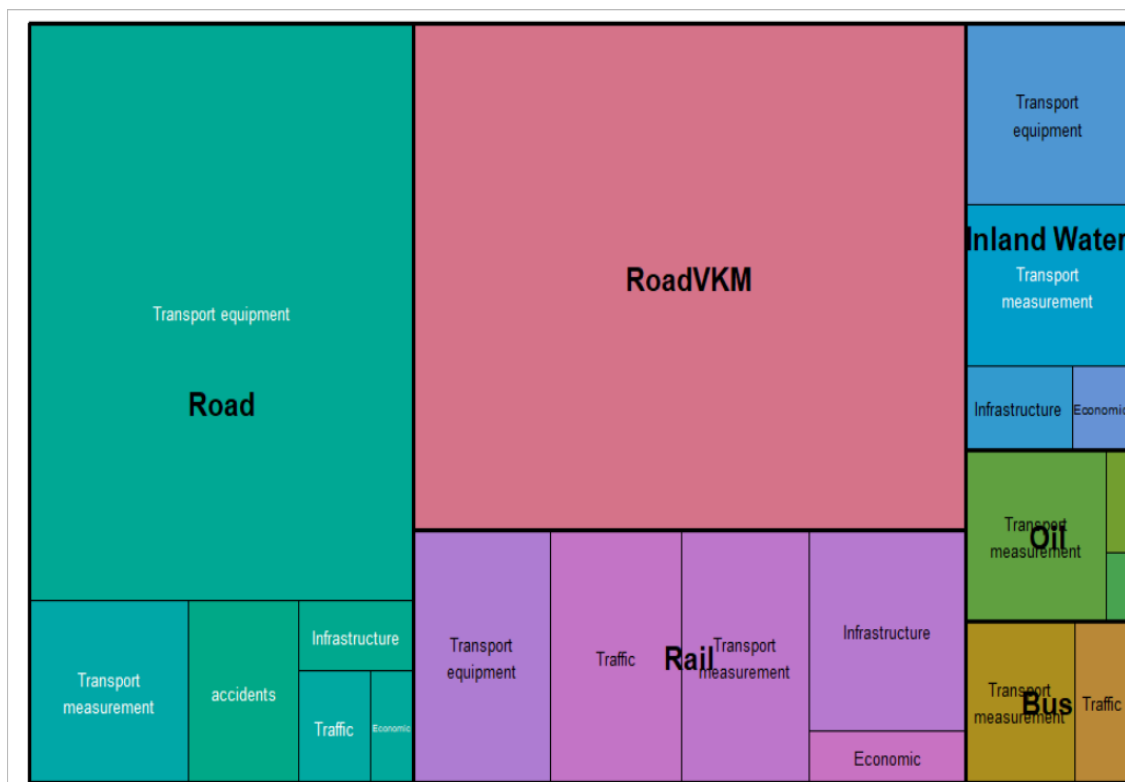
3. В настоящем документе рассматриваются некоторые предварительные потенциальные области для дальнейшей оптимизации, которые WP.6 предлагается обсудить на сессии. Приветствуются дополнительные предложения от стран. На основе отзывов государств-членов и пользователей данных будет разработано более конкретное предложение, которое будет обсуждаться на одном из будущих совещаний (либо в Евростате, либо на МТФ, либо в ЕЭК ООН) и в случае согласования будет реализовано, как мы надеемся, к этапу сбора данных за 2022 год, который пройдет во второй половине 2023 года.



4. В общем вопроснике (по состоянию на 2022 год) запрашивается 1038 показателей. Из них 33 показателя включены в модуль «автобусы»; 87 — в модуль «внутренний водный транспорт»; 35 — в модуль «нефтепроводы»; 173 — в модуль «железнодорожный транспорт»; 362 — в модуль «автотранспорт» и 348 — в модуль «автотранспортное средство-км». Эти показатели вместе с соответствующими подгруппами проиллюстрированы на рис. 1.

Рис. 1

Количество показателей, собранных по каждому модулю и главе общего вопросника



II. Соображения по оптимизации

5. Партнерские организации высказывают свои соображения, касающиеся оптимизации, на основе ряда факторов:

а) ограниченная доступность данных. Если по достаточному подмножеству стран данные отсутствуют, то показатель может быть рассмотрен на предмет удаления. Из этого правила существуют исключения: например, в случаях если конкретный транспортный показатель очень важен лишь для нескольких стран, то удалять его не следует; или же если новая технология еще находится в стадии становления, то ожидается, что данные по ней для начала будут собирать лишь несколько стран;

б) неактуальность. Сбор данных в рамках общего вопросника ведется для того, чтобы они принесли пользу аналитикам и директивным органам. Если показатели имеют крайне ограниченную ценность либо потому, что с их помощью отслеживается нечто малозначимое, либо потому, что они не демонстрируют важные тенденции по странам, то это может быть основанием для рассмотрения вопроса об оптимизации;

в) отсутствие методологического руководства. Страны должны точно понимать, что именно запрашивается в качестве того или иного показателя, чтобы иметь сопоставимые на международном уровне и полезные ряды данных. Если не

разъясняется, что должен представлять собой показатель, то скорее всего возникнут проблемы с сопоставимостью данных и собираемые данные окажутся бесполезными;

d) слишком подробные/незначительные данные. Если цифры отражают явления, которые на международном уровне малозаметны и в будущем вряд ли получат широкое распространение, то это, вероятно, означает, что детализация данных слишком высока.

6. Партнерские организации ожидают предложений от стран о том, какие данные могут быть рассмотрены на предмет оптимизации.

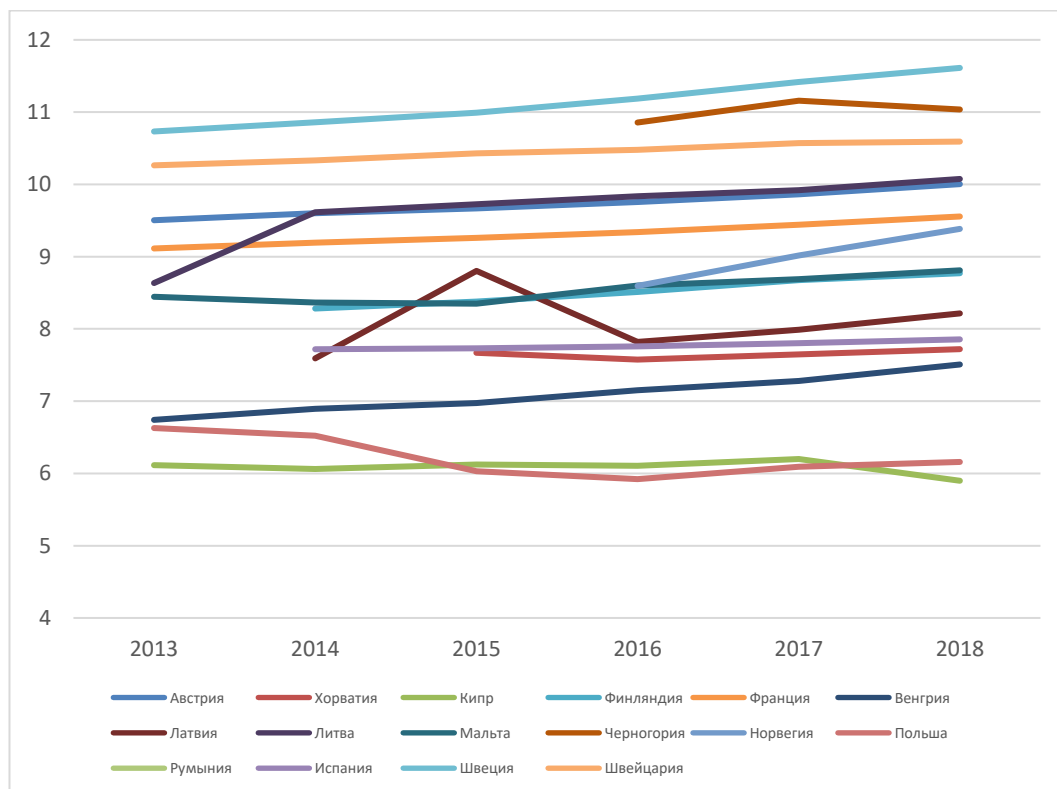
III. Грузоподъемность грузовых автотранспортных средств

7. В документе ECE/TRANS/WP.6/2022/2 рассматриваются неправильно указанные значения грузоподъемности грузовых автотранспортных средств и предлагаемые меры, которые будут приняты организациями-партнерами для повышения качества в этой части вопросника. Отдельный вопрос касается того, насколько полезны эти показатели грузоподъемности грузовых автотранспортных средств. Существенно ли различается грузоподъемность транспортных средств в разных странах или в разные периоды времени? Если нет и она просто зависит от количества грузовых автомобилей, то этот набор данных не несет никакой информации.

8. На рис. 2 представлено отношение общей грузоподъемности грузовых автотранспортных средств в тоннах к количеству грузовых автотранспортных средств, что позволяет рассчитать среднюю грузоподъемность на одно грузовое транспортное средство.

Рис. 2

Средняя грузоподъемность грузовых автотранспортных средств, отдельные страны, 2013–2018 годы



Источник: общий вопросник.

9. В большинстве случаев график, отражающий динамику данных по странам, является весьма ровным, хотя в отношении более тяжелых грузовых транспортных средств в этих странах за указанный период времени, судя по всему, наблюдается небольшая положительная тенденция. Полезность этих данных позволила бы оценить анализ мнений о том, обусловлены ли различия между странами действительно разными тенденциями в отношении состава автопарка в разных странах или же различиями в методологии.

IV. Дорожное движение (транспортное средство-км)

10. Сбор данных о дорожном движении (транспортное средство-км) был начат в качестве пилотного проекта с расчетом на то, что при проверке пригодности к эксплуатации показания одометров обеспечат высокую степень детализации. Поэтому различные автотранспортные средства делятся на классы в зависимости от их возраста и типа топлива. Это означает, в частности, что по городским автобусам, междугородным автобусам и троллейбусам собираются 55 отдельных показателей «транспортное средство-км» с разбивкой по возрасту транспортного средства и типу топлива. В качестве примера можно отметить, что только одна страна (Латвия) предоставляет данные (по показателю транспортное средство-км) о пробеге автобусов, работающих на сжиженном нефтяном газе (СНГ) (см. рис. 3). Следует предусмотреть возможность значительной оптимизации этого модуля вопросника при сохранении сбора данных по более важным показателям.

Рис. 3

Скриншот графика доступности данных по показателю транспортное средство-км для автобусов, работающих на СНГ

TIME	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
GEO							
Belgium	:	:	:	:	:	:	:
Bulgaria	:	:	:	:	:	:	:
Germany (until 1990 former territory of the FRG)	:	0 (e)	0 (e)	0 (e)	:	:	:
Estonia	:	:	:	:	:	:	:
Ireland	:	:	:	:	:	:	:
France	:	:	:	:	:	:	:
Croatia	:	:	:	:	:	:	:
Latvia	:	:	:	0.4	0.25	0.1	0.5
Lithuania	:	:	:	:	:	:	:
Malta	0	0	0	0	0	0	0 (e)
Netherlands	:	:	:	:	:	:	:
Portugal	:	:	:	:	:	:	:
Slovenia	:	:	0	:	:	:	:
Finland	:	:	:	:	:	:	:
Sweden	:	:	:	:	:	:	:
Norway	:	:	:	:	:	:	:
United Kingdom	:	:	:	:	:	:	:

Источник: таблица Евростата Road_TF_VEHAGE.

11. В дополнение к высокой степени детализации модуля «транспортное средство-км» отмечается также некоторое дублирование этих показателей с данными по транспортное средство-км, уже собранными в рамках модуля «автотранспорт», причем повторяются десять показателей с одинаковыми определениями (см. ECE/TRANS/WP.6/2022/2).

V. Выводы

12. Оптимизация не является процедурой, проведение которой следует рассматривать каждый год, по причине затрат времени и ресурсов, связанных с изменением вопросников и систем передачи данных (как для стран, так и для партнерских организаций). На основе обсуждений, проведенных WP.6 в этом году, партнерские организации осенью 2022 года представят конкретное предложение по

оптимизации, которое может быть рассмотрено на совещании Евростата в ноябре 2022 года. Любое решение будет подтверждено государствами-членами посредством онлайн-консультаций и впоследствии введено в действие к моменту сбора данных за 2022 год, т. е. летом/осенью 2023 года.
