



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.6/2009/1
6 April 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по статистике транспорта

Шестидесятая сессия
Женева, 15-17 июня 2009 года
Пункт 4 b) предварительной повестки дня

**РАЗРАБОТКА МЕТОДОЛОГИИ И СОГЛАСОВАНИЕ СТАТИСТИКИ
ТРАНСПОРТА**

Статистика пассажирских перевозок городскими и междугородными автобусами

Справочник

Передано Целевой группой по городским и междугородным автобусам
Рабочей группы по статистике транспорта

Записка секретариата

В соответствии с программой работы на 2008-2012 годы (ECE/TRANS/2008/11) подпрограмма 02.12.1 а) "Статистические данные о перевозках городскими и междугородными автобусами (результаты, ожидаемые в 2008 году)", принятой Комитетом по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/200, пункт 120), Целевая группа WP.6 по городским и междугородным автобусам подготовила справочник для сбора данных, сопоставимых на международном уровне. В настоящем документе содержится резюме этого справочника для одобрения Рабочей группой.

I. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ СПРАВОЧНИКА

1. Отмечается растущая потребность в статистической информации, причем сопоставимой на международном уровне, которая позволяла бы отслеживать тенденции в секторе пассажирских перевозок, для поддержки нынешней транспортной политики европейских стран и других государств ЕЭК ООН.
2. Одной из областей, которой статистическим органам необходимо уделить более пристальное внимание, является перевозка городскими и международными автобусами, особенно на большие расстояния. Потребность в надежной и согласованной статистике постоянно растет.
3. Сегодня такие статистические данные собираются на основе разных методологий в зависимости от наличия информации. Для удовлетворения спроса на данные о перевозках городскими и междугородными автобусами на своей пятьдесят седьмой сессии (7-9 июня 2006 года) Рабочая группа по статистике транспорта согласилась с предложением правительства Нидерландов организовать в этой стране рабочее совещание по статистике перевозок городскими и междугородными автобусами на большие расстояния.
4. Цель этого рабочего совещания состояла главным образом в том, чтобы изучить методы расчета, применяемые в европейских странах, для выявления оптимальной практики, что послужило бы стимулом для совершенствования национальных методов расчета.
5. Участники этого рабочего совещания рассмотрели важный вопрос о статистическом охвате перевозок городскими и междугородными автобусами, а также потребности в официальной статистике. Транспортная отрасль, и особенно компании, занимающиеся перевозками на большие расстояния, безусловно, заинтересованы в получении всеобъемлющей информации, касающейся большого количества вопросов и стран. Это позволяет им позиционировать себя на данном рынке.
6. Директивные органы и государственные учреждения сталкиваются с растущими проблемами, обусловленными снижением мобильности по причине перегруженности и значительным воздействием индивидуального автотранспорта на окружающую среду.
7. Участники рабочего совещания также уделили пристальное внимание потребностям пользователей и рассмотрели вопросы, касающиеся наличия данных, их полезности, сопоставимости и точности (ошибки), и подчеркнули необходимость сбора, оценки и

предоставления данных о различных областях. Большой вклад в это рабочее совещание внесла сама транспортная отрасль.

8. Было решено создать целевую группу для подготовки обзора оптимальной практики сбора и распространения данных. В качестве одного из инструментов использовался краткий вопросник для получения представления о наличии данных по различным категориям. В ходе этого процесса выяснилось, что из-за несоответствия между потребностями и возможностями пользователей целевой группе необходимо более четко определить область работы.

9. Одним из основных являлся вопрос о том, следует ли включать в справочник сведения о городском транспорте. В странах, с которыми были проведены консультации, термин "перевозка на большое расстояние" определен по-разному. По этим причинам возрастает интерес к транспортной статистике. Хорошей отправной точкой для развития этой области статистики служит подготовка справочника по оптимальной практике, в котором содержится обзор нынешних потребностей в статистических данных и имеющейся статистики.

10. Один из наиболее щекотливых вопросов (в статистическом плане) состоит в необходимости проводить различие между статистикой, позволяющей получить представление о ситуации в городских районах и вокруг них, и статистикой, которая охватывает пассажирские перевозки на большие расстояния, зачастую относимые к междугородным перевозкам. Кроме того, большое значение имеет оценка трансграничного движения.

11. Справочник создан в контексте функциональной транспортной статистики. Поэтому последовательность вопросов в справочнике строится соответствующим образом.

12. После потребностей пользователей будут рассмотрены такие показатели эффективности, как количество пассажиров и пассажиро-километров. Набор функциональных данных будет дополнен статистикой парка транспортных средств и инфраструктурными данными. Вопрос о воздействии транспорта будет обсуждаться с точки зрения показателей безопасности, а также влияния на окружающую среду и потребления энергии. В рамках третьей группы параметров будут продемонстрированы институциональные данные. Кроме того, будут представлены данные о предприятиях, занимающихся перевозками на городских и междугородных автобусах.

13. В официальной статистике финансовые показатели и показатели качества услуг, как правило, охвачены совершенно недостаточно или вообще отсутствуют. Поэтому они будут упоминаться только в главе о потребностях пользователей, но конкретизироваться не будут.

14. В итоговом резюме содержится краткое описание будущих возможностей. Добавлены приложения с определениями и экспериментальный вопросник. Определения взяты главным образом из Глоссария по статистике транспорта (четвертое издание). Справочник дополнен третьим приложением с имеющимися данными и предложенными таблицами.

15. По мнению целевой группы, этот справочник может помочь странам в совершенствовании существующей статистики перевозок городскими и междугородными автобусами или содействовать созданию новых статистических систем в этой области. В справочнике продемонстрированы преимущества и проблемы, связанные с различными методологиями, кратко рассматриваются возможные пути преодоления специфических трудностей, касающихся применяемой методологии, и приводятся яркие конкретные примеры из опыта государств - членов ЕЭК ООН. Наконец, в этом справочнике обсуждаются потребности в сопоставимых на международном уровне статистических данных об автобусной отрасли, обслуживающей городское и междугородное сообщение, и рекомендуется регулярно представлять ограниченный набор согласованных таблиц ЕЭК ООН, Международному транспортному форуму и Евростату.

II. ПОТРЕБНОСТИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

A. Введение

16. По общему мнению, пассажирские перевозки городскими и междугородными автобусами относятся к числу самых безопасных, экологически наиболее чистых и доступных видов автотранспорта¹. Он помогает бороться с перегруженностью и другими негативными последствиями транспорта. Это наиболее важный вид общественного транспорта. Сведения о перевозках городскими и междугородными автобусами зачастую

¹ В исследовании, проведенном по поручению Фонда Американской автобусной ассоциации (АВА), был сделан вывод о том, что "транспортное обслуживание, обеспечиваемое автобусной отраслью, - это самый безопасный, наиболее экономичный с точки зрения потребления топлива и наименее энергоемкий вид обслуживания" и поэтому предприятия данной отрасли являются "наиболее рентабельным поставщиком транспортных услуг". Nathan Associates (2006): "Impacts of the Motor coach Industry on Society and the Economy: An Industry that Binds the Nation Together", p. IV.

занижены, поскольку иногда официальной статистикой охвачены не все рыночные сегменты. По этой причине пассажирский транспорт, обеспечивающий перевозки городскими и междугородными автобусами, в частности на междугородных маршрутах, можно охарактеризовать как "позабытый вид транспорта". Поэтому неудивительно, что директивные органы и транспортные планировщики уделяют ему относительно мало внимания.

17. Некоторые страны не представляют никакой статистической информации о деятельности своих операторов автобусных перевозок. Во многих странах статистический охват пассажирских перевозок городскими и междугородными автобусами не очень полон. Часто не проводится никакого различия между городскими и междугородными регулярными перевозками. Данные о нерегулярных перевозках (автобусный туризм) по большей части полностью отсутствуют. Проблема стоит еще острее на международном уровне (международные пассажирские перевозки городскими и междугородными автобусами), где данных практически вообще нет.

18. В этом контексте все больше пользователей хотели бы получить более дифференцированные данные о пассажирских перевозках городскими и междугородными автобусами. По крайней мере целесообразно проводить различие между следующими видами пассажирских перевозок городскими и междугородными автобусами:

- a) регулярные (и специальные регулярные) городские и пригородные перевозки;
- b) нерегулярные городские и пригородные перевозки;
- c) регулярные (и специальные регулярные) междугородные перевозки, национальные и международные;
- d) нерегулярные междугородные перевозки, национальные и международные.

19. В настоящей главе рассматривается необходимость потенциального и фактического использования данных о пассажирских перевозках городскими и междугородными автобусами. После выявления фактических и потенциальных пользователей статистической информации об этом рынке в ней разъясняется, почему такие (особые) группы важны в статистике, приводятся примеры тематических направлений, по которым требуются подобные данные, и обозначены области, где будет необходима более подробная статистическая информация. Учитывая указанные выше потребности данных и области использования, в заключение в этой главе приводится перечень параметров с их

разбивкой ("перечень требований"), которые в идеальном варианте должны быть охвачены официальной статистикой.

В. Главные - фактические и потенциальные - пользователи статистических данных о пассажирских перевозках городскими и междугородными автобусами и их потребности в данных

20. В настоящий момент имеется только крайне ограниченный объем достаточно подробных данных о пассажирских перевозках городскими и междугородными автобусами. Мало что известно о размере различных рыночных сегментов и их потенциале, не говоря уже об участниках рынка и их эффективности и производительности. Кроме того, сведения, поступающие из различных государств ЕЭК ООН, зачастую несопоставимы. Однако существуют потребность и заинтересованность в таких данных.

21. Можно выделить следующие основные группы пользователей:

- a) директивные органы и государственные администрации на всех уровнях (местном, региональном, национальном и наднациональном);
- b) сама отрасль (операторы перевозок городскими и междугородными автобусами и их отраслевые ассоциации);
- c) статистические учреждения;
- d) автомобилестроители и другие партнерские отрасли из индустрии туризма и сектора перевозочной деятельности;
- e) исследовательские институты, консультанты и прочие; и
- f) общественность.

С. Итоговый перечень (требований) параметров с их разбивкой, необходимых для надлежащего отслеживания рынка пассажирских перевозок городскими и междугородными автобусами

22. Учитывая указанные выше различные потребности и области использования, для получения достаточно полного представления о состоянии этого сектора, по всей видимости, необходимы следующие параметры пассажирских перевозок городскими и

междугородными автобусами с разбивкой данных. Порядок следования параметров призван продемонстрировать их определенную важность и релевантность с точки зрения области применения транспортной статистики.

- 1) Показатели объема перевозок и движения: спрос/предложение/объем движения;
- 2) Транспортное оборудование;
- 3) Инфраструктура (только для регулярных перевозок);
- 4) Дорожно-транспортные происшествия;
- 5) Окружающая среда;
- 6) Предприятия;
- 7) Показатели качества услуг (только для регулярных перевозок);
- 8) Финансовые показатели.

III. ИЗМЕРЕНИЕ ОБЪЕМА ДВИЖЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК

23. Общественный транспорт в целом является чрезвычайно важной частью транспортного сектора. Он оказывает воздействие на экономические, социальные аспекты, а также вопросы безопасности и окружающей среды. Большинство государств через посредство своих соответствующих ведомств уделяют большое внимание его поддержке и развитию. Для управления всеми сферами общественного транспорта необходимо собирать всю имеющуюся надежную информацию для обоснования различных решений на всех уровнях.

24. Поскольку невозможно ограничить транспортную деятельность государственными границами, важно установить связь между национальной и международной статистикой. Поэтому международные организации придают огромное значение статистике в целом и транспортной статистике в частности. Получаемые из государств-членов данные, собираемые в рамках этих организаций, учитывают последовательность временных рядов и, следовательно, взаимно полезны. Что же касается тех статистических данных, которые еще не были гармонизированы, то все заинтересованные стороны пытаются предпринимать усилия для постепенной разработки общей методологии сбора качественной статистической информации.

25. В настоящей главе предлагается метод сбора данных о перевозках городскими и междугородными автобусами и определен перечень показателей, с использованием которых, возможно, будут собирать и опубликовывать информацию на международном уровне.

26. На основе вышеупомянутой методологии предлагается опубликовать четыре кратких обзора, касающихся количества перевезенных пассажиров, пассажиро-километров и место-километров (объем перевозок городскими и междугородными автобусами) транспортное средство-километров (объем движения в секторе перевозок городскими и междугородными автобусами), с учетом следующей разбивки:

Страна	Год	Общий объем перевозок городскими и междугородными автобусами	Регулярные			Нерегулярные	
			Национальные		Международные	Национальные	Международные
			Городские перевозки	Междугородные перевозки			

IV. ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

27. По сравнению со статистическими данными об автомобильных перевозках грузов в Европейском союзе имеется относительно небольшое количество статистической информации о пассажирских перевозках городскими и междугородными автобусами. Некоторые государства-члены публикуют агрегированные данные о городских и междугородных автобусах, не проводя различия между регулярными (например, городское и междугородное сообщение) и нерегулярными перевозками. В некоторых странах имеются точные статистические данные о городских перевозках, осуществляемых на автобусах городского и междугородного типа, главным образом благодаря наличию правил для заключения договоров об обязательствах по предоставлению услуг общественного транспорта.

28. Хотя использование городских и междугородных автобусов важно для директивных органов всех уровней, министерств и ряда региональных и местных органов, необходимо, кроме того, иметь информацию о парке городских и междугородных автобусов, а также о том, какой тип городского или междугородного автобуса используется для специального вида перевозок. Для выполнения расчетов, сопоставления информации или разбивки данных с учетом характеристик транспортных средств полезно обладать некоторыми специальными техническими сведениями о городских и междугородных автобусах.

V. ИНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТА

29. Инфраструктура транспорта состоит из стационарных объектов, необходимых для осуществления перевозок. Инфраструктуру можно рассматривать как структурные элементы экономики, которые позволяют производить товары и услуги, но сами непосредственно не являются частью производственного процесса. В прошлом, как правило, инфраструктура создавалась и управлялась местными или центральными правительствами и принадлежала им, хотя развитием и управлением инфраструктурой могут заниматься частный сектор или государственные предприятия.

30. Обычно можно проводить различие между сетевыми системами (например, автомобильных дорог), системами пунктов (например, автобусных станций) и системами пунктов-сетей (например, автобусных линий).

VI. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

31. Автобусный транспорт в принципе предназначен для перевозки значительного количества людей независимо от того, идет ли речь об автобусах городского и междугородного типа, обслуживающих население в пределах городских или пригородных зон, либо региональных автобусах городского и междугородного типа, маршруты движения которых соединяют малые и крупные города и городские и сельские районы в пределах определенного региона, либо автобусах городского и междугородного типа, используемых для перевозки на большие расстояния между регионами и важными городскими агломерациями, а также обеспечивающих международные перевозки. Поскольку средняя вместимость городских и междугородных автобусов составляет приблизительно 40-50 человек, это представляет потенциальную опасность с точки зрения дорожно-транспортных происшествий с причинением телесных повреждений, имеющих серьезные последствия. Помимо наиболее трагического последствия, которым, несомненно, является потеря человеческой жизни, необходимо также учитывать экономический ущерб, включая расходы на здравоохранение и лечение в медицинских учреждениях.

32. В целом можно сказать, что число дорожно-транспортных происшествий с участием городских и междугородных автобусов по сравнению с общим количеством дорожно-транспортных происшествий с причинением телесных повреждений не очень значительно (около 1% в Чешской Республике). Однако, как уже упоминалось, доля происшествий со смертельным исходом и экономических потерь от них выше. Возможно, дорожно-транспортные происшествия с участием городских и междугородных автобусов

(в некоторой степени) похожи на авиационные происшествия, когда каждое отдельное происшествие может привести к очень тяжелым последствиям.

33. Очевидно, что безопасность этого вида общественного транспорта имеет огромное значение для всех. Надежная статистика служит основой для возможных мер как на национальном, так и международном уровне.

VII. ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА

34. Существует огромная потребность в методологиях для оценки расхода топлива и выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов (ПГ) в национальном и международном масштабах. В настоящей главе изложен прямой метод для оценки абсолютных минимальных показателей.

35. Экологические показатели характеризуют расход топлива и выбросы основных загрязняющих веществ и парниковых газов (ПГ), особенно двуокиси углерода². В сравнительных исследованиях эти показатели выражены в единицах на пассажиро-км

² В целом существуют две разные группы выбросов:

Выбросы загрязняющих веществ (вредных для окружающей среды и нашего здоровья), таких как окись углерода CO, углеводороды HC, метан CH₄ (который также является ПГ), окислы азота NO_x и даже дым (т.е. взвесь твердых частиц в потоке выхлопных газов дизельного двигателя, которые поглощают, отражают или преломляют лучи света).

Выбросы парниковых газов (ПГ) (вредных для нашего здоровья и при этом способствующих глобальному потеплению и повышающих риск изменения климата), таких как углекислый газ CO₂, метан CH₄, закись азота N₂O и т.д.

или единицах на транспортное средство-км³. Углекислый газ является парниковым газом, способствующим глобальному потеплению. Транспортный сектор - один из главных источников антропогенных выбросов CO₂. Некоторым пользователям требуются данные об общем потреблении топлива и общем объеме выбросов сектором перевозок городскими и междугородными автобусами. За основу в экологических показателях берутся объемы движения и перевозок в увязке с расходом топлива и выбросами.

36. Для того чтобы получить возможность сравнивать использование энергии и выбросы городскими и междугородными автобусами с другими видами наземного транспорта, необходимо собирать некоторые базовые данные. Абсолютно необходимым показателем является транспортное средство-км. В сочетании с возрастом и расходом топлива городскими и междугородными автобусами этот показатель служит надежной отправной точкой для расчета выбросов ПГ. Важное значение для представления отчетности международным организациям имеют и другие характеристики использования транспортных средств. Объем выбросов на пассажиро-км и выбросов на национальной территории можно рассчитать правильнее при наличии точных сведений о показателях эффективности. Описанный выше метод дает лишь весьма приблизительное представление о выбросах транспортных средств и может быть доработан.

VIII. ПРЕДПРИЯТИЯ

37. Статистика предприятий безусловно требуется для экономического анализа и нужна большому числу пользователей: службам Комиссии, Европейскому центральному банку, национальным правительствам, а также компаниям частного сектора и финансовым

³ Так или иначе все находящиеся в эксплуатации транспортные средства соответствуют либо Правилам № 83 ЕЭК ООН (выбросы загрязняющих веществ) и 101 (расход топлива и выбросы CO₂) для пассажирских легковых автомобилей, либо Правилам № 49 ЕЭК ООН (выбросы загрязняющих веществ) и 24 (дым) для большегрузных транспортных средств, городских и междугородных автобусов. Однако, согласно требованиям к испытаниям, упомянутым в вышеуказанных правилах, выбросы двигателями пассажирских автомобилей измеряются и выражены в г/км (расход топлива в л/100 км), а выбросы большегрузных транспортных средств, городских и междугородных автобусов - в г/кВт/ч). С данными о выбросах можно ознакомиться по каждому типу семейства двигателей транспортных средств в документации об официальном утверждении типа, имеющейся в распоряжении компетентных органов, занимающихся официальным утверждением типа, в каждой Договаривающей стороне, применяющей соответствующие правила. Просьба иметь в виду, что процедура измерения расхода топлива и выбросов CO₂ двигателями большегрузных транспортных средств, городских и междугородных автобусов в Правилах № 49 еще не включена.

рынкам. Статистика предприятий является одним из базовых статистических инструментов для измерения и мониторинга конкурентоспособности и эффективности предпринимательской деятельности. Статистика предприятий формируется главным образом за счет данных, сообщаемых предприятиями в ответах на статистические вопросники, либо данных из административных реестров, собираемых для других целей, например для целей налогообложения.

38. Хорошим источником статистических данных о предприятиях являются параметры, используемые в соответствии с правилами Совета по статистике структуры предприятий и краткосрочной статистике. Их недостаток заключается в том, что эти статистические данные имеются только по государствам - членам Европейского союза. Кроме того, такие статистические данные собирают лишь в отношении определенных видов деятельности и с определенной степенью детализации. При использовании данных, собираемых и публикуемых в соответствии с правилами Совета по статистике предприятий, необходимо принимать во внимание, что годовые статистические данные о перевозках городскими и междугородными автобусами имеются начиная с 2008 базового года и далее. За предыдущие годы такие данные отражены только в разделе деятельности "других видов наземного транспорта", включая такси и городские перевозки автобусами, трамваями и троллейбусами. Краткосрочные статистические данные имеются по разделу деятельности наземного и трубопроводного транспорта, включая, помимо транспортных предприятий, занимающихся перевозками городскими и междугородными автобусами, также железнодорожные перевозки, таксомоторные перевозки, городские перевозки городскими автобусами, трамваями и троллейбусами, автомобильные грузовые перевозки и транспортировку по трубопроводам.

39. Кроме параметров, данные по которым собираются в соответствии с правилами по статистике структуры предприятий (ССП) и краткосрочной статистике (КСС), можно получать дополнительные данные о показателях статистики предприятий для внутренних потребностей. Для расчета внутреннего валового продукта (ВВП) часто собираются годовые и поквартальные данные о расходах, запасах, инвестициях и т.д. При этом разбивка по группам деятельности, размерам групп и т.д. может различаться в зависимости от национальных потребностей. С учетом национальных потребностей данные об основных параметрах могут быть также получены по виду предложенных транспортных услуг, размеру классов и т.д.

40. В тех странах, которые не занимаются сбором статистических данных о предприятиях либо не применяют правил Совета по статистике предприятий, при проведении или совершенствовании национальных обследований можно задействовать практику различных стран и соответствующие методологии обследования.

IX. ИТОГОВОЕ РЕЗЮМЕ

41. Вопрос о расхождении между потребностями пользователей и имеющейся статистикой не поддается легкому решению. Поэтому мы предлагаем сузить область применения и использовать этот контекст для создания максимального эффекта без распространения новых вопросников. По существу группирование имеющейся информации уже является большим шагом в деле сбора статистических данных о городских и междугородных автобусах. Главная проблема заключается в получении данных о рыночном сегменте (междугородных) регулярных перевозок на большие расстояния городскими и междугородными автобусами. Большая часть собираемых данных базируется на общем объеме перевозок либо на объеме городских и пригородных перевозок.

42. Кроме того, трудноразрешима проблема определений. Понятие "большого расстояния" в зависимости от учитываемых данных различается. Составляемые таблицы должны носить ориентировочный характер. Статистика перевозок городскими и междугородными автобусами представляет собой кросс-секторальную область, охватывающую все направления транспортной статистики. Некоторые из подобластей развиты крайне слабо. Однако в некоторых странах имеются чрезвычайно подробные статистические данные о подклассах. Вследствие этого трудно сделать общий вывод. Стремление к слишком высокому уровню детализации остановит процесс, применение же слишком низких уровней практической ценности не имеет.

43. Таким образом, специфический сектор городских и междугородных автобусов, выполняющих регулярные междугородные перевозки на большие расстояния, следует рассматривать в контексте отрасли в целом. Это означает, что в некоторых случаях можно получить только итоговые данные. Для этого отдельного сегмента следует разработать методологию оценки.

44. Основное внимание в прилагаемом экспериментальном вопроснике уделяется главным образом измерению объема движения и перевозок и транспортному оборудованию. Уже осуществляется сбор данных о происшествиях, что продемонстрировано в главе о дорожно-транспортных происшествиях. Базовыми входными данными для экологических показателей служат показатели движения. В настоящий момент невозможно получить данные о предприятиях для рыночного сегмента перевозок городскими и междугородными автобусами. Сбор более подробных сведений по классификации КДЕС в ближайшем будущем не планируется.

45. В нижеследующей таблице указаны минимальные выходные данные, которые можно получить в настоящий момент без каких-либо серьезных изменений методов сбора данных.

Периодичность: ежегодно

Рыночные сегменты:

- a) регулярные (и специальные регулярные) и нерегулярные перевозки;
- b) национальные и международные перевозки;
- c) городские (включая пригородные) и междугородные перевозки.

Эти классификации можно комбинировать по-разному.

На основе принципа регулярности/нерегулярности:

Таблица 1

Общий объем перевозок городскими и междугородными автобусами	Регулярные перевозки			Нерегулярные перевозки	
	Национальные		Международные	Национальные	Международные
	Городские	Междугородные			

Для того чтобы сделать эту таблицу максимально полезной, при отсутствии некоторых подкатегорий можно указывать промежуточные итоги.

Таблица 2

Общий объем перевозок городскими и междугородными автобусами	Общий объем национальных перевозок	Общий объем международных перевозок	Регулярные перевозки					Нерегулярные перевозки		
			Общий объем регулярных перевозок	Международные	Национальные			Общий объем нерегулярных перевозок	Национальные	Международные
					Всего	Городские	Междугородные			
(a+b+c+d)	(b+c+d)	(a+e)	(a+b+c)	(a)	(b+c)	(b)	(c)	(d+e)	(d)	(e)

Существуют другие возможные иерархические уровни (показатели в колонках соответствуют вышеперечисленным):

Таблица 3

Общий объем перевозок городскими и междугородными автобусами	Национальные перевозки			Международные перевозки	
	Регулярные		Нерегулярные	Регулярные	Нерегулярные
	Городские b)	Междугородные c)			

Таблица 4

Предлагаемые базовые показатели и параметры

Подобласть	Ключевые показатели	Основные классификации
Измерение объема движения и перевозок	Количество транспортное средство-километров Количество пассажиро-километров Количество пассажиров Количество место-километров	Национальные/международные
Транспортное оборудование	Количество городских и междугородных автобусов Количество мест (всего) Количество впервые зарегистрированных транспортных средств	Вид топлива Возраст Год выпуска Тип транспортного средства
Инфраструктура	Количество терминалов Количество регулярных линий Протяженность регулярных линий	
Дорожно-транспортные происшествия	Количество дорожно-транспортных происшествий с причинением телесных повреждений с участием городских и междугородных автобусов Количество раненых Количество погибших	Водитель/пассажир
Окружающая среда	Выбросы парниковых газов Расход топлива	Тип выбросов Вид топлива
Предприятия	Количество предприятий Оборот Количество занятых	

46. Конечный результат зависит от итогов методологического вопросника, разработанного целевой группой. Финансовые показатели и показатели качества услуг в

большинстве стран ЕЭК ООН развиты недостаточно или отсутствуют, и сбор этих данных вряд ли возможен. Поэтому такие показатели не учитываются. На нынешнем этапе предлагать какие-либо новые таблицы весьма сложно. Таким образом, показатели и классификации, предлагаемые в таблице 1, являются наиболее реалистичным решением. Приложение III и некоторые разделы с подборками данных в предыдущих главах служат примерами тех возможностей, которыми мы располагаем сегодня.

X. МЕТОДОЛОГИЯ

47. Целевая группа начала свою работу с изучения только сектора перевозок городскими и междугородными автобусами на большие расстояния, однако через некоторое время стало очевидно, что в сферу ее деятельности следует включить все виды перевозок городскими и междугородными автобусами. В ходе обсуждений выяснилось, что сведения о фактическом диапазоне рынка перевозок городскими и международными автобусами весьма ограничены и что трудно получить представление о рынке в целом. Кроме того, структура этого рынка полностью не известна. Статистические же данные о таких связанных с перевозками вопросах необходимы для принятия решений. Более того, существует потребность в общих определениях, общих стандартах и большей гармонизации.

48. Первый вопросник был разослан странам ООН с целью выяснить, ведется ли сбор статистических данных в этой области. Результаты первого вопросника отражены в конце настоящей главы (резюме ответов имеется по адресу <http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatac6wdoc.html>).

49. На основе ответов, полученных из 24 стран, было установлено, что восемь стран не собирают данных в этой области. В большинстве стран, которые осуществляют сбор таких данных, этот процесс регулируется законом. Возник конкретный вопрос об определении перевозок на большие расстояния. Применялись два основных определения: либо перевозки на расстояние более 100 км, либо перевозки между странами.

50. Восемь из 16 стран, которые собирали данные в 2006 году, проводили обследования, порядок которых регулируется законом. В 10 из них в качестве одного из параметров рассматривались перевозки на большие расстояния. В 13 странах перевозки на большие расстояния подразделялись на национальные и международные. В восьми из них проводилось различие между регулярными и нерегулярными перевозками. В 11 странах городские перевозки использовались в качестве одного из параметров каждого обследования, а в трех странах подобные обследования проводились только один раз.

51. После обследования с помощью вопросника, распространявшегося для выяснения самого факта сбора статистических данных в этой области, возник вопрос о том, данные какого рода собираются и каким образом этот сбор проводится.
52. На основе главы "Потребности пользователей", послужившей отправной точкой, был подготовлен новый вопросник, представлявший собой сводную таблицу, в которой респондентов просили указать, на какие вопросы они могут ответить. Результаты этого второго вопросника также отражены в конце настоящей главы. Он распространялся среди стран, принимавших участие в работе целевой группы.
53. К пяти странам, представители которых вошли в состав целевой группы, была обращена просьба обозначить с помощью знака "х" в сводной таблице, по каким параметрам они осуществляют сбор информации в ходе обследований. Эти параметры были разбиты на шесть основных категорий. По первой основной категории "Показатели объема перевозок/движения" большинство респондентов смогли дать ответ, особенно на вопросы о национальных регулярных перевозках. Вопросы о нерегулярных перевозках тоже часто помечались в этой сводной таблице.
54. Что касается второй основной категории "Статистика парка", то большинство стран сообщили, что собираемые данные отражают совокупный показатель, однако практически ни одна из них не могла классифицировать эти данные по подгруппам. Почти такой же результат был получен по основной категории "Статистика предприятий". Наихудшие результаты были выявлены в связи с подгруппами категории "Статистика парка". Ответы по трем другим основным категориям оказались еще менее удовлетворительными. Наилучший результат по этим трем категориям был получен в отношении регулярных перевозок в основной категории "Финансовые данные", однако в целом эти рубрики остались практически пустыми.
55. После анализа ответов респондентов с целью выяснить, какие вопросы представляются актуальными, участвующим в обследовании членам целевой группы был направлен еще один вопросник. Респондентов просили прокомментировать новый вариант этого вопросника. После обобщения этих комментариев была издана его окончательная версия.
