


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по статистике транспорта

Семьдесят четвертая сессия

Женева, 15–17 мая 2023 года

**Доклад Рабочей группы по статистике транспорта
о работе ее семьдесят четвертой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–6	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	7	3
III. Транспортные показатели и мониторинг достижения Целей устойчивого развития (пункт 2 повестки дня)	8–13	3
IV. Большие данные и инновации в подготовке статистики транспорта (пункт 3 повестки дня)	14–19	4
V. Статистика зарядки электромобилей (пункт 4 повестки дня)	20–28	6
VI. Статистическая деятельность государств-членов (пункт 5 повестки дня)	29	8
VII. Сбор данных, разработка методологии и согласование статистики транспорта (пункт 6 повестки дня)	30–41	9
A. Статистика по трамваям и метро	30–31	9
B. Общий вопросник	32–34	9
C. Статистика транспортных средств и пробелы в данных	35–40	9
D. Общая база данных транспортного сектора	41	11
VIII. Обследования движения и геопространственная статистика (пункт 7 повестки дня)	42–49	11
A. Обследования движения по автомобильным дорогам категории E в 2020 году	42–44	11
B. Обследование движения по железнодорожным линиям категории E в 2020 году	45–46	12
C. Другие геопространственные прикладные программы в контексте статистики транспорта	47–49	12



IX.	Распространение транспортных статистических данных Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (пункт 8 повестки дня)	50–52	13
X.	Правила процедуры и круг ведения Рабочей группы (пункт 9 повестки дня)	53	13
XI.	Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и его вспомогательные органы (пункт 10 повестки дня)	54–57	13
XII.	Статистическая деятельность международных организаций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 11 повестки дня)	58–61	14
	А. Европейская комиссия (Евростат)	58	14
	В. Международный транспортный форум	59	14
	С. Европейская комиссия (ГД МОТР)	60–61	14
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)	62–63	15
	А. Сроки проведения следующей сессии	62	15
	В. Информация о предстоящих совещаниях по статистике транспорта	63	15
XIV.	Резюме решений (пункт 13 повестки дня)	64	15

I. Участники

1. Рабочая группа по статистике транспорта провела свою семьдесят четвертую сессию 15–17 мая 2023 года в Женеве. Работой сессии руководил г-н Джон Уилкинс (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии).
2. На сессии Рабочей группы были представлены следующие страны: Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Италия, Латвия, Нидерланды, Норвегия, Польша, Российская Федерация, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Таджикистан, Финляндия, Чехия и Швейцария.
3. Были представлены Европейская комиссия (ГД МОТР, Евростат и Железнодорожное агентство Европейского союза (ЕЖДА)).
4. На сессии присутствовали представители следующего специализированного учреждения Организации Объединенных Наций: Международного союза электросвязи (МСЭ).
5. Присутствовали также представители следующей межправительственной организации: Международного транспортного форума (МТФ).
6. Научные круги представлял Самарский государственный университет путей сообщения.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.6/184

7. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня.

III. Транспортные показатели и мониторинг достижения Целей устойчивого развития (пункт 2 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2023/1

8. После вступительного слова секретаря секретариат Статистического отдела ЕЭК ООН представил обновленную информацию о своей деятельности по мониторингу достижения Целей устойчивого развития. В частности, был представлен доклад о системе глобальных показателей достижения ЦУР, разработанной Межучережденческой группой экспертов по показателям достижения ЦУР (МГЭ–ЦУР). В ходе доклада была также представлена программная публикация «Дорожная карта по статистике достижения ЦУР (второе издание)». Секретариат отметил важность дополнения глобальных показателей региональными и национальными показателями, с тем чтобы обеспечить максимальную заинтересованность стран в мониторинге осуществления Повестки дня в области развития на период до 2030 года. Кроме того, обсуждалась огромная важность обеспечения правильного соотношения затрат и выгод (в части бремени отчетности) при сборе данных по каждому выбранному показателю. Делегаты отметили, что иногда сталкиваются с проблемой отсутствия единообразия данных, полученных из разных источников.
9. Секретариат также представил информацию о текущей деятельности ЕЭК ООН по мониторингу глобальных показателей, касающихся безопасности дорожного движения, доступа к транспорту в сельской местности и распределения внутренних перевозок по видам транспорта. Вместе с тем было отмечено, что глобальных показателей достижения ЦУР, связанных с транспортом, недостаточно для полного понимания вопросов устойчивости транспорта. Секретариат ознакомил участников также с примерами национальных показателей достижения ЦУР, связанных с транспортом, и предложил несколько имеющих отношение к ЕЭК ООН показателей, которые помогут лучше оценить достигнутый прогресс в области транспорта. Кроме

того, секретариат представил находящийся в разработке микросайт, который будет способствовать обмену знаниями об имеющихся глобальных, региональных и национальных показателях для мониторинга связанных с транспортом ЦУР в регионе ЕЭК.

10. Нидерланды (Статистическое управление Нидерландов — ЦСБ) представили свой подход к мониторингу выполнения задачи 9.1 ЦУР, касающейся инфраструктуры и мобильности. Показатели в стране были обновлены в целях получения расширенной информации о доступности и уровнях выбросов, что позволяет осуществлять мониторинг аспектов энергетического перехода и объема выбросов, связанных с мобильностью, а также возможностей населения совершать поездки. Новые показатели были отобраны с учетом различных факторов, в том числе наличия данных, ценовой доступности и устойчивости. Представители Нидерландов также рассказали о возникающих проблемах, таких как ограниченная сопоставимость с данными других государств — членов ЕС и сохраняющиеся пробелы в показателях, отражающих уровень социальной безопасности и качества транспортных услуг. В ответ на ряд заданных делегатами вопросов представители Нидерландов разъяснили, как именно они измеряют распространенность электромобилей. Для этой цели они опираются не на данные о новых регистрациях, а на данные о совокупной численности автопарка. При измерении пробега транспортных средств используются показания одометров, снятые в ходе испытаний на пригодность к эксплуатации.

11. Швейцария представила свою систему показателей «МОНЕТ» (Monitoring der Nachhaltigen Entwicklung/Система мониторинга устойчивого развития¹). Система «МОНЕТ» включает несколько связанных с транспортом показателей, в частности количество дорожно-транспортных происшествий, заторы на швейцарской сети автомагистралей, среднее расстояние до ближайшей остановки общественного транспорта, самостоятельное использование общественного транспорта людьми с инвалидностью и шумовое загрязнение дорог. После представления доклада Греция задала вопрос, рассматривается ли возможность включения в процесс мониторинга ЦУР показателей, отражающих эксплуатацию или распространенность автономных транспортных средств. Была отмечена ограниченная доступность данных и сведений об автономных транспортных средствах на данный момент.

12. Рабочая группа решила, что для мониторинга достижения связанных с транспортом Целей устойчивого развития в регионе ЕЭК целесообразно использовать следующие дополнительные показатели:

- процентная доля новых легковых автомобилей с нулевым уровнем выбросов;
- тенденции изменения массы новых легковых автомобилей;
- разбивка числа погибших в ДТП по типу участников дорожного движения.

13. Рабочая группа поручила секретариату разработать микросайт, посвященный ЦУР, согласно представленному образцу. В отношении Плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы, обсуждавшегося на заседаниях Комитета по внутреннему транспорту в 2023 году, Рабочая группа подчеркнула, что основным ориентиром для отслеживания хода мониторинга следует сделать официальную статистику смертности и травматизма на дорогах (собранную Рабочей группой и партнерами).

IV. Большие данные и инновации в подготовке статистики транспорта (пункт 3 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.6/2023/7;
неофициальный документ № 1 WP.6 (2023 года)

14. Международный союз электросвязи (МСЭ) представил свою работу, связанную с данными из сети мобильной телефонной связи (МПД). МСЭ возглавляет целевую

¹ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/nachhaltige-entwicklung/monet-2030.html>.

группу по МПД при Комитете экспертов ООН по использованию больших данных и обработке и анализу данных для целей официальной статистики (КЭБА), в состав которой входят представители различных международных организаций, государств-членов, научных кругов и частного сектора. Представители МСЭ рассказали о фактическом и потенциальном использовании МПД для формирования содержательной статистики транспорта и маятниковой миграции (а также об их применении в сфере транспортного планирования). Подчеркивалось, что данные будут использоваться только в статистических целях, причем для обеспечения их конфиденциальности следует использовать только производные агрегированные данные (а не данные об отдельных поездках). МСЭ разъяснил преимущества и недостатки МПД и представил уже изданные справочники, за которыми в ближайшее время последуют статистические данные по транспорту и поездкам. В своем выступлении докладчик призвал государства-члены проявить интерес к сотрудничеству в области использования данных из сети мобильной связи для подготовки статистики транспорта и сообщать о любых примерах использования МПД в статистических обследованиях транспорта в соответствующих странах, даже если эти данные относятся к экспериментальной статистике или незавершенным обследованиям.

15. Секретариат (который совместно с Объединенными Арабскими Эмиратами руководил разработкой справочника по статистике транспорта и маятниковой миграции) перечислил области транспортной статистики, в которые могут внести потенциальный вклад МПД, и отметил, что основной потенциал МПД может относиться к построению матриц «пункт отправления — пункт назначения», поскольку в обследованиях поездок зачастую отсутствует подробная информация по этому аспекту на уровне отдельных районов. Для облегчения начальных этапов работы по сбору и использованию МПД в различных странах секретариат также представил обновленную информацию о ходе работы над справочником, в частности некоторые технические подробности обработки данных и примеры различных стран с акцентом на статистические аспекты. Делегатам было предложено до середины июня 2023 года представить замечания относительно проекта справочника² и поделиться дополнительными примерами работы с МПД.

16. В ходе обсуждения делегаты из Италии, Германии, Соединенного Королевства и Ирландии поделились национальным опытом использования МПД и других источников больших данных. Упоминались высокие (в некоторых случаях) расходы на получение таких данных. Германия отметила, что для анализа мобильности населения в стране используются МПД и матрицы «пункт отправления — пункт назначения». Для преодоления трудностей Германия корректирует МПД, приводя их в соответствие с данными других обследований транспорта и официальной статистикой. Будущие проекты Италии будут реализовываться статистическим управлением и железнодорожным оператором. Основным компонентом данных о мобильности могут быть данные одометрии.

17. Ирландия указала, что для анализа движения морского транспорта в стране используются данные автоматической идентификационной системы, и эта методика вскоре будет опубликована на платформе Github. За последнее время в стране была проделана серьезная работа с использованием экспериментальной статистики. К сожалению, ее результаты не могут считаться официальной статистикой, однако Ирландия прилагает усилия, чтобы изменить сложившуюся ситуацию. Для получения больших данных необходимы новые требования к инфраструктуре, и в целях выполнения этих требований был создан новый Центр больших данных. За отсутствием качественных руководящих документов по большим данным в стране предпринимаются попытки их разработки. Вопрос о том, можно ли публиковать большие данные без участия человека, все еще обсуждается. Соединенное Королевство представило перспективы использования своей новой платформы

² <https://unece.org/sites/default/files/2023-05/ECE-TRANS-WP6-2023-Inf-1%20%28MPD%20Handbook%29.pdf>.

открытых данных, касающихся автобусного движения, для получения статистики соблюдения графика движения.

18. В ходе обсуждения своим опытом работы с большими данными также поделился Евростат. Евростат изучает и тестирует процессы сбора данных, поступающих от автоматической идентификационной системы, для формирования статистики морских перевозок. В организации также изучаются инновационные данные о транспорте и мобильности. В целях анализа транспортных сетей имеющиеся географические сведения объединяют с другими источниками больших данных, например данных о зарядной инфраструктуре, численности населения и доступности городского транспорта. Евростат также планирует спроектировать центр данных для содействия обмену данными между европейскими странами.

19. Рабочая группа приветствовала достигнутый прогресс в составлении справочника по использованию МПД в сфере статистики транспорта и транспортного планирования.

V. Статистика зарядки электромобилей (пункт 4 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2023/5

20. Секретариат представил тему и сообщил, что электромобили (ЭМ) играют все более заметную роль и привлекают все больше внимания. Расширение масштабов внедрения ЭМ обсуждалось на недавнем заседании Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и на параллельном мероприятии, в котором участвовал Председатель WP.6. Секретариат отметил, что в нескольких странах уже ведется сбор данных об общедоступных зарядных станциях для ЭМ. Согласно результатам недавнего обследования, проведенного секретариатом, Евростатом и МТФ, 66 % стран ЕЭК в настоящее время собирают или планируют собирать данные о зарядной инфраструктуре из различных источников. Открытым остается вопрос о том, какие именно показатели следует учитывать (например группы объектов зарядной инфраструктуры, устройства, точки зарядки или мощность зарядки).

21. Секретарь Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) представил соответствующие результаты недавно проделанной по данному вопросу работы. WP.5 служит межрегиональным форумом по преодолению трудностей в развитии внутреннего транспорта, на котором также обсуждаются вопросы ЭМ и зарядной инфраструктуры. Поскольку ЭМ являются сквозной темой, работа WP.5 ведется в сотрудничестве с Отделом устойчивой энергетики и секретарями других рабочих групп. По данным МЭА, в регионе ЕЭК будет наблюдаться быстрый рост количества ЭМ, поэтому решающее значение будет иметь обеспечение достаточных объемов зарядной инфраструктуры и развитие инновационной отрасли производства аккумуляторов, что и обуславливает привлечение к соответствующей работе WP.6, WP.5 и других рабочих групп Комитета по внутреннему транспорту.

22. Затем государства-члены изложили опыт отслеживания количества ЭМ и объектов зарядной инфраструктуры. Латвия ознакомила участников со своим недавним проектом, в котором анализируется общественная зарядная инфраструктура для ЭМ и потребление электроэнергии транспортом. В рамках этого проекта в Латвии была собрана информация о зарядных станциях на уровне регионов, разработана система расчета энергопотребления общественными и частными электромобилями и подготовлены прогнозы будущего энергопотребления. Латвия представила различные содержательные статистические данные о зарядной инфраструктуре и транспорте, а также отметила влияние температуры и емкости на срок службы аккумуляторов ЭМ и, следовательно, на потребление электроэнергии. Согласно докладу Латвии, в 2021 году в стране наблюдалось значительное увеличение потребления электроэнергии в связи с увеличением количества ЭМ, что соответствовало предполагаемому сокращению выбросов CO₂ на 19 000 тонн, твердых частиц — на 3 тонны, оксидов азота — на 73 тонны и летучих органических соединений — на 4 тонны. По окончании доклада делегаты задали вопрос о методах сбора данных

относительно расположения зарядных станций. Также был задан вопрос о наличии данных, отражающих коэффициенты использования точек зарядки. Латвия ответила, что получает данные о точках зарядки ЭМ из соответствующих реестров, где зарегистрированы все транспортные средства и имеются данные о точках зарядки. Данные об уровне использования отдельных точек зарядки в настоящее время отсутствуют.

23. Венгрия представила свой анализ статистических данных, относящихся к общественной зарядной инфраструктуре. За последние несколько лет в Венгрии наблюдается увеличение количества ЭМ и зарядных станций. Была представлена институциональная и правовая база страны, обеспечивающая сбор соответствующих данных, а также разъяснены различные термины (например термин «общественный» и термины, обозначающие градацию мощности зарядки), используемые для сбора данных. В стране был разработан ряд показателей, в том числе показатель доли зарядных устройств постоянного тока (как правило, обеспечивающих более быструю зарядку) от общего количества зарядных устройств, который за последние несколько лет оставался стабильным. Среди прочего Венгрия также представила свои данные о потреблении электроэнергии зарядными станциями и количестве общественных зарядных устройств. По окончании доклада делегаты обсудили необходимость согласования определений терминов, относящихся к ЭМ и зарядной инфраструктуре для ЭМ, в том числе терминов «общественный/частный», терминов, обозначающих скорость зарядки, и терминов «точки зарядки/зарядные станции».

24. Дания представила результаты работы по отслеживанию потребления электроэнергии при зарядке ЭМ домохозяйствами. Задача Статистического управления Дании — заполнить пробел в энергетических балансах и учете электроэнергии, который может возникнуть в связи с зарядкой ЭМ. С этой целью Дания сравнивает потребление электроэнергии домохозяйствами до и после приобретения ЭМ, используя данные о приобретении ЭМ из реестров транспортных средств, а также другие данные, в частности демографические данные и показания интеллектуальных счетчиков. По сообщению Дании, после покупки ЭМ в домохозяйствах, обычно заряжающих свои ЭМ дома, регистрировалось значительное увеличение потребления электроэнергии. По окончании доклада делегаты задали вопрос, распространены ли в Дании частные зарядные станции в жилых домах, на что представители страны ответили, что они становятся привычным явлением. Также были заданы вопросы о правовой основе использования в стране данных из реестров, поскольку в некоторых странах их использовать не разрешается. Согласно ответу Дании, правовые основания для этого в стране имеются, поскольку в связи с ограниченностью выделяемого на статистику бюджета для статистических целей используются все имеющиеся данные.

25. ГД МОТР представил регламенты о развитии инфраструктуры использования альтернативных видов топлива; данные, сопоставленные Европейским наблюдательным органом по альтернативным видам топлива (ЕАФО); а также требования к представлению данных, изложенные в готовящемся к публикации регламенте об инфраструктуре использования альтернативных видов топлива (АФИР)³. Представители организации также пояснили свои определения терминов «общественный» и «частный» применительно к общественным или частным пунктам зарядки. Было разъяснено различие между терминами «точка зарядки», «зарядная станция» и «группа объектов зарядной инфраструктуры», а также представлена классификация точек зарядки по скорости зарядки. По окончании доклада делегаты задали вопрос, доступны ли эти данные в Интернете в удобных для пользователей форматах, допускающих «массовую загрузку», либо через API, и считаются ли эти данные официальной статистикой. Согласно ответу ГД МОТР, его данные доступны для общественности, и ведется работа по повышению удобства для пользователей. Эти данные не считаются официальной статистикой, поскольку не всегда сопоставляются посредством национальных статистических систем. Евростат подчеркнул важность формирования общеевропейской статистики. Включение

³ <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>.

данных о зарядной инфраструктуре в общий вопросник в будущем, вероятно, приведет к появлению более стандартизированных и качественных данных, а поскольку АФИР предписывает обязательную передачу данных, то определения и методы сбора данных в рамках официальной статистики, вероятно, будут сближаться с определениями и методами АФИР.

26. После представления докладов страны обсудили дальнейшие действия в связи с международными определениями и терминологией, касающимися ЭМ и зарядной инфраструктуры. Норвегия сообщила, что в стране ежегодно публикуются данные, направляемые ассоциацией владельцев электромобилей, однако они не имеют никакого влияния на используемые определения/категории данных. Представители страны добавили, что согласование терминологии на международном уровне, несомненно, принесет пользу, хотя важно будет применять прагматичный подход и учитывать наличие данных. Соединенное Королевство тоже сообщило, что использует различные категории, связанные с ЭМ и их зарядной инфраструктурой. Кроме того, представители страны отметили, что в краткосрочной перспективе может быть сложно изменить категории зарядной инфраструктуры, например относящиеся к скорости зарядки, поскольку это изменение придется согласовывать с организациями, которые направляют данные. Дания отметила, что при обсуждении определений и классификаций зарядной инфраструктуры важно не просто утверждать технические определения и категории, как в законодательстве, но также учитывать статистические потребности. Также было отмечено, что данные ЕАФО иногда поступают из краудсорсинговых источников.

27. Поскольку ЕАФО уже формирует данные в этой сфере, состоялось обсуждение вопроса о том, допустимо ли использовать их в неизменном виде при сопоставлении данных об инфраструктуре на уровне ЕЭК ООН. Согласно замечанию Евростата, поскольку национальные статистические управления обычно не участвуют в формировании этих данных, то их не следует рассматривать как официальную статистику, при этом специалистам по статистике будет полезно самостоятельно провести работу над определениями и формированием данных.

28. Рабочая группа согласилась с предложением о распространении экспериментального вопросника по зарядной инфраструктуре для электромобилей, который будет относиться прежде всего к группам объектов общественной зарядной инфраструктуры, общественным зарядным станциям и точкам зарядки и содержать категории, совпадающие с категориями ЕАФО.

VI. Статистическая деятельность государств-членов (пункт 5 повестки дня)

29. ЦСБ Нидерландов представило результаты работы по отслеживанию контейнеров для интермодальных перевозок. Этот проект сосредоточен на отслеживании передвижения контейнеров в рамках анализа мультимодальных транспортных цепей, поскольку контейнеры легко перегрузить с одного вида транспорта на другой, поэтому они идеально подходят для оптимизации мультимодальных перевозок. Было пояснено, что для удобства отслеживания каждому контейнеру присваивается уникальный идентификационный номер. Нидерланды используют «восходящий» подход, отслеживая отдельные контейнеры в рамках мультимодальных транспортных цепей. Для целей анализа идентификационный номер контейнера объединяется с номером груза, относящимся к таможенному данным. Такой анализ требует ежемесячного сбора большого объема данных (их обработка необходима, поскольку проект ведется лишь благодаря тому, что ЦСБ самостоятельно обрабатывает данные систем управления транспортом различных компаний, избавляя отрасль от бремени отчетности). В число основных трудностей этой работы входят пропуски данных (как случайные, так и системные), а также необходимость обработки больших объемов данных. Кроме того, сложной задачей может оказаться выбор правильных переменных для анализа. У Соединенного Королевства возник вопрос о том, собирают ли Нидерланды данные только по порту погрузки или добавляют данные по перевалке (в случае если грузы перегружаются в

промежуточном порту). Нидерланды ответили, что в настоящее время они собирают только данные о происхождении, но планируют добавить и данные о транзите, чтобы получить полную картину транспортных цепей.

VII. Сбор данных, разработка методологии и согласование статистики транспорта (пункт 6 повестки дня)

A. Статистика по трамваям и метро

30. Секретариат представил краткую обновленную информацию о сборе статистических данных по трамваям и метро, их ценности для отслеживания аспектов, связанных с использованием общественного транспорта после пандемии COVID-19, и применении этих статистических данных для расчета распределения пассажирских перевозок по видам внутреннего транспорта. Было отмечено, что сбор этих данных весьма актуален для целей мониторинга транспортных тенденций в конкретных городах, а также связан с крайне незначительным бременем отчетности.

31. Рабочая группа решила, что проведение обследования по трамваям и метро следует продолжить.

B. Общий вопросник

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2023/9

32. Секретариат представил общий доклад по сбору данных для общего вопросника (ОВ) за 2021 отчетный год, рассказав о нескольких аспектах, связанных с качеством данных, и о различных мерах, принятых для увеличения доли респондентов за последний год. Кроме того, секретариат изложил план и предложения относительно прекращения обновления сведений о грузоподъемности грузовых автотранспортных средств в базе данных ЕЭК ООН. Это связано с хорошо известными проблемами качества данных (страны часто указывали либо неверные понятия, либо неверные единицы измерения), а также с ограниченной ценностью, которую они добавляют (общую грузоподъемность можно оценить на основе количества транспортных средств, относящихся к различным категориям по массе, причем, судя по всему, с течением времени она значительно не изменилась). Рабочая группа одобрила подход секретариата к прекращению распространения данных о грузоподъемности автотранспортных средств (это решение касается только ЕЭК, а не других организаций).

33. Европейская комиссия (Евростат) представила технические аспекты сбора данных посредством общего вопросника и затронула тему доступности собранных данных. Она также изложила проблемы, связанные с существующими определениями мопедов, и представила предложения по новым определениям. Кроме того, обсуждался вопрос об изменении категорий видов топлива с целью придать большее значение электроэнергии в качестве вида топлива (для мопедов и других видов транспортных средств).

34. Европейское железнодорожное агентство представило результаты недавней деятельности возглавляемой им целевой группы по качеству данных, относящиеся к международной статистике железнодорожного транспорта и ее будущей связи с данными общего вопросника.

C. Статистика транспортных средств и пробелы в данных

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2023/8

35. Секретариат сообщил об обсуждении некоторых аспектов статистики транспортных средств, в том числе определения термина «мопед» и обновления глоссария в целях внесения большей ясности. Секретариат отметил, что определение

термина «мопед» можно четко сформулировать, если оно будет охватывать категории L1 и L2 согласно классификации Сводной резолюции ООН о конструкции транспортных средств. В данный момент грань между мопедами и электронными велосипедами расплывчата. Несколько государств-членов отметили, что им необходимо проверить текущий охват своих статистических данных.

36. Латвия представила новую транспортную статистику по легким транспортным средствам общего назначения. По итогам недавнего увеличения в стране объемов автомобильных грузоперевозок всё больше внимания уделяется грузоперевозкам, которые выполняются легкими транспортными средствами общего назначения, и начался сбор данных о них. Страна представила статистические данные о зарегистрированных транспортных средствах в разбивке по полной массе, продемонстрировав важность этих данных с точки зрения городской логистики, а также изложила план по сбору новых данных в ближайшие годы при финансовой поддержке за счет выделенного Евростатом гранта.

37. Норвегия представила результаты последнего обследования, касающегося легких транспортных средств общего назначения, а также планы относительно нового обследования. Предыдущие обследования проводились в 2008, 2015 и 2018 годах. Собранные данные можно использовать в сфере транспортного планирования, моделирования перевозок, исследований городской логистики и т. д. Новое обследование планируется объединить с внедрением мобильного приложения. В приложении для обследования поездок для автоматического определения вида поездки может использоваться несколько датчиков, установленных в мобильном телефоне водителя. Представители страны также изложили требующие решения проблемы, в том числе правовые, технические и методологические. Евростат отметил продолжающуюся разработку руководства по легким транспортным средствам общего назначения, которое будет доступно для общественности.

38. Финляндия представила доклад, посвященный статистике выбросов парниковых газов транспортом. Начиная с 2023 отчетного года, Статистическое управление Финляндии будет рассчитывать ежегодный объем выбросов парниковых газов транспортом. В стране ведется сбор статистических данных по каждому виду транспорта, а именно по железнодорожному, морскому, воздушному и автомобильному транспорту. Был продемонстрирован метод расчета, основанный на количестве транспортных средств, интенсивности движения и коэффициенте выбросов. Представители страны также рассказали о пробелах в данных и проблемах, возникающих при сборе данных о показателях транспортное средство-километр, особенно в секторе автомобильного транспорта. Евростат отметил, что подробные данные о показателях транспортное средство-километр являются необходимым вкладом в этот процесс.

39. Статистический отдел ЕЭК ООН представил свою работу по административным микроданным для статистики изменения климата, энергетики и окружающей среды, выполняемую в рамках Конференции европейских статистиков. ЕЭК ООН, МЭА и Евростат провели совместный вебинар в целях содействия обмену опытом и знаниями в области административных микроданных, связанных с окружающей средой, с акцентом на потребление электроэнергии, учет потребления газа, учет потребления воды, сертификаты энергоэффективности зданий и испытания на эксплуатационную пригодность транспортных средств. Для доступа к данным необходима правовая и политическая база, равно как и организационная и техническая база. Представители организаций привели примеры использования административных микроданных в разных странах и представили следующие шаги, включая предстоящий углубленный обзор данной темы, который проведет Бюро Конференции европейских статистиков. Они будут признательны странам за дополнительные примеры использования административных микроданных в сфере транспорта.

40. Рабочая группа приняла к сведению определение, касающиеся мопедов, и текущую работу МТФ по микромобильности. Было решено, что определение термина «мопед» можно обновить, с тем чтобы оно однозначно относилось только к транспортным средствам категорий L1 и L2, а также заявлено, что в будущем при сборе данных посредством ОВ можно отразить разграничение между мопедами на

ископаемом топливе и электромобилиями. Государствам-членам было предложено сообщить о вопросах относительно новых определений, отражающих развитие легких/новых вариантов мобильности, а также о том, как они соотносятся с существующими процессами сбора данных о транспортных средствах.

D. Общая база данных транспортного сектора

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2023/11

41. Секретарь Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (WP.29/GRPE) рассказал о продолжающемся участии секретариата в инициативе по созданию общей базы данных транспортного сектора. Целью этой инициативы является разработка глобальной базы данных, которая будет полезна для целей получения сведений о перевозках и выбросах, с опорой на многочисленные существующие статистические базы данных и при необходимости с объединением имеющихся данных с данными из других источников. Рабочая группа выразила поддержку дальнейшему участию в инициативе по созданию общей базы данных транспортного сектора.

VIII. Обследования движения и геопространственная статистика (пункт 7 повестки дня)

A. Обследования движения по автомобильным дорогам категории E в 2020 году

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2023/2

42. Ирландия представила свою работу по использованию данных учета движения, полученных от 300 автоматизированных устройств, для отслеживания транспортных показателей практически в режиме реального времени, в частности для целей определения количества туристов (поскольку среди туристов в определенных районах весьма популярны автобусные поездки). Важной предпосылкой для успеха этого проекта стало установление партнерских отношений между статистическими управлениями и другими государственными структурами (в данном случае агентством «Транспортная инфраструктура Ирландии»). Открытым вопросом для статистического управления является вопрос о возможности непосредственной публикации этих данных (после внедрения алгоритмов проверки их качества) без какого-либо человеческого контроля. Одним из следующих этапов этого проекта является отслеживание движения большегрузных транспортных средств вблизи городов с целью определения мест, в которых будут наиболее полезны распределительные центры. Проект с использованием счетчиков движения стал одной из нескольких попыток Ирландии интегрировать большие данные в процесс формирования официальной статистики.

43. Секретариат представил ход обследования движения по автомобильным дорогам категории E, проводящегося ЕЭК ООН, и вынес рекомендации на 2025 год. Обсуждался вопрос о модернизации обследования, а именно о том, что вместо ожидания данных в течение пяти лет можно опираться на более своевременно поступающие данные автоматического учета движения (при его наличии), которые могут быть доступны, например, ежегодно. Секретариат также сделал акцент на различных вариантах использования этих данных, в том числе для выявления возможностей перехода на другие виды транспорта.

44. Рабочая группа одобрила рекомендации относительно обследования движения по автомобильным дорогам категории E в 2025 году, отметив, что модернизация этого обследования может включать более своевременное получение данных непосредственно от счетчиков движения.

В. Обследование движения по железнодорожным линиям категории Е в 2020 году

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2023/4

45. Секретариат представил результаты обследования движения по железнодорожным линиям категории Е за 2020 год и рекомендации относительно 2025 года. Было отмечено, что данные обследования движения по железнодорожным линиям категории Е за 2020 год, поступающие от Евростата (согласно приложению V его регламента по железнодорожной статистике), заметно улучшились в части наличия и качества. Было предложено отображать движение поездов на шейп-файле, соответствующем фактической конфигурации железнодорожной сети (а не в виде прямых линий между пунктами отправления и назначения). Как отметил Евростат, в целях усовершенствования процесса сбора данных для обследования движения по железнодорожным линиям категории Е можно просить страны указывать, относится ли сегмент ТЕС-Т к базовой либо всеобъемлющей сети ТЕС-Т.

46. Рабочая группа одобрила рекомендации относительно обследования движения по железнодорожным линиям категории Е в 2025 году. В рамках обследования движения по железнодорожным линиям странам следует предложить указывать, входят ли сегменты ТЕС-Т в базовую или всеобъемлющую сеть.

С. Другие геопространственные прикладные программы в контексте статистики транспорта

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2023/10

47. В ответ на просьбу Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) о подготовке обследования движения по внутренним водным путям категории Е секретариат представил обновленную информацию о визуализации объемов перевозок по внутренним водным путям. На карте отображены смоделированные объемы перевозок по сети внутренних водных путей категории Е, основанные на данных Евростата о перевозках из пункта отправления в пункт назначения, которые были использованы для составления истории на основе данных. Секретариат также представил проделанную работу по картированию железнодорожной сети и ее параметров в системе ГИС с помощью инструмента «ГИС для СМЖЛ/СЛКП» (<https://ter-gis.unece.org/freight/>), благодаря которому пользователи получают возможность определять минимальные технические параметры для перевозок между любыми двумя пунктами сети СМЖЛ/СЛКП. Секретариат постоянно изучает другие варианты визуализации данных об объемах перевозок.

48. Евростат представил свою работу по повышению качества геопространственной статистики транспорта, в частности посредством своей собственной интерактивной карты, отображающей данные о железных дорогах в соответствии с приложением V (данные, аналогичные данным обследования движения по железнодорожным линиям ЕЭК ООН).

49. Российская Федерация представила свой опыт подготовки статистических данных, касающихся железнодорожного транспорта, с использованием инновационных технологий. Представители страны предложили рассмотреть возможность включения соответствующих концепций в будущее издание Глоссария по статистике транспорта. Более подробное предложение будет направлено в секретариат в надлежащее время. Представитель Самарского государственного университета путей сообщения выступил с докладом об отслеживании синхромодальных перевозок в Евразии.

IX. Распространение транспортных статистических данных Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (пункт 8 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2023/3

50. Секретариат изложил свою стратегию распространения транспортных статистических данных, которая ориентирована на различные типы пользователей — начиная от экспертов по транспортным данным, транспортных аналитиков и политиков более общего профиля и заканчивая широкой общественностью. Был продемонстрирован ряд разработанных и готовящихся к выпуску продуктов, включая истории на основе данных, интерактивную панель инфокарт транспортной статистики и микросайт по связанным с транспортом ЦУР.

51. Швейцария рассказала о своем подходе к распространению основных выводов проводящегося каждые пять лет обследования мобильности посредством веб-сайта, созданного по принципу «скроллелинга» и содержащего анимированные графики и привлекающие внимание визуализированные данные, которые направлены на донесение основных выводов не до специалистов по статистике транспорта, а до общественности.

52. Рабочая группа одобрила подход секретариата к продолжению инновационной деятельности по распространению данных посредством составления историй на основе данных и разработки других инновационных продуктов.

X. Правила процедуры и круг ведения Рабочей группы (пункт 9 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2023/6

53. Рабочая группа приняла новые правила процедуры, изложенные в документе ECE/TRANS/WP.6/2023/6, с целью приведения их в соответствие с правилами процедуры Комитета по внутреннему транспорту. В связи с этим она приняла также новые положения о круге ведения (изложенные в том же документе), содержащие ссылки на новые правила процедуры.

XI. Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и его вспомогательные органы (пункт 10 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2023/12

54. Секретарь Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) представил подход Группы к установлению целевых показателей для интермодальных перевозок (ECE/TRANS/WP.6/2023/12), содержащий значения, которые могут служить основой для установления целевых показателей. В числе этих показателей следует отметить показатель коэффициента укрупнения грузовых единиц, выводимый из результатов регулируемого сбора данных об отдельных видах транспорта, которые впоследствии корректируются в целях обеспечения максимальной сопоставимости. Секретариат указал на проблемы с использованием коэффициента укрупнения грузовых единиц и предложил применять его в сочетании с долей железнодорожных перевозок. В ходе обмена вопросами и ответами было отмечено отсутствие широкого доступа к данным по странам, не входящим в Европейский союз.

55. Секретарь Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) представил обновленную информацию по трем актуальным вопросам, а именно: внедрению платформы для показателей устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ), которая позволяет странам оценивать свои

собственные показатели, относящиеся к внутреннему транспорту; работе Группы экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (WP.5/GE.5), которая, помимо прочего, занимается поиском качественных данных о велосипедном движении; и разработке стратегии Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте.

56. Секретариат рассказал о LearnITC — платформе электронного обучения ЕЭК ООН⁴.

57. Рабочая группа приняла к сведению обновленную информацию секретариата относительно стратегии ЕЭК ООН по изменению климата, группы экспертов по велосипедной инфраструктуре и Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике и заявила о готовности оказать помощь в случае необходимости.

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

А. Европейская комиссия (Евростат)

58. Рабочая группа была проинформирована о текущей деятельности Европейской комиссии (Евростата), в том числе о правовой основе различных процессов сбора статистических данных как обязательного, так как и необязательного характера (например статистики транспорта в регионах и ответов на общий вопросник). Представитель Евростата продемонстрировал новые разработки в области статистики транспорта, в том числе статистики авиаперевозок (в рамках Европейской статистической информационной панели динамики восстановления); статистического учета пассажиров внутреннего водного транспорта; показателей распределения всех видов грузоперевозок по видам транспорта; и усовершенствованных данных и результатов визуализации по итогам проводящегося раз в пять лет сбора данных о железнодорожных перевозках согласно приложению V; а также представил ход разработки методологии обследований в отношении легких транспортных средств общего назначения (в этом году несколько государств-членов провели такие обследования, финансируемые за счет грантов). Кроме того, было представлено описание процесса модернизации ИТ-системы Евростата по подготовке статистических данных и новая публикация «Ключевые показатели по европейскому транспорту».

В. Международный транспортный форум

59. Представитель МТФ рассказала Рабочей группе о своей организации, а также о процессах сбора и распространения транспортных данных. Она описала основные области сбора данных, в которые входят транспортная инфраструктура, измерение объемов перевозок, безопасность на транспорте и краткосрочные показатели, а также статистические сводки МТФ, содержащие важные результаты наблюдений за глобальными тенденциями в области транспорта и мобильности. Наконец, была упомянута поисковая система транспортных данных МТФ.

С. Европейская комиссия (ГД МОТР)

60. Представитель ГД МОТР проинформировал Рабочую группу о последних изменениях в транспортной политике Европейского союза, включая Европейский «зеленый курс» и Стратегию в области устойчивой и умной мобильности.

⁴ <https://learnitc.unece.org/>.

61. В докладе также рассказывалось об использовании Комиссией статистических данных для целей принятия мер в сфере политики и мониторинга. Упомянулась публикация ЕС «Транспорт в цифрах», а также доклад ЕС о мониторинге достижения ЦУР; подготовленный ЕС добровольный обзор достижения ЦУР (который будет представлен на Политическом форуме высокого уровня по устойчивому развитию в 2023 году); и показатели устойчивой городской мобильности. Наконец, были представлены текущие исследования, в частности касающиеся интернализации внешних транспортных издержек, а также влияния COVID-19 и других актуальных событий на транспортную связанность и конкуренцию.

XIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)

A. Сроки проведения следующей сессии

62. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее следующую сессию в предварительном порядке планируется провести 22–24 мая 2024 года во Дворце Наций (Женева). Делегат от МТФ отметил, что эти даты совпадают с датами ежегодного саммита МТФ.

B. Информация о предстоящих совещаниях по статистике транспорта

63. Рабочая группа была проинформирована о сроках и месте проведения предстоящих совещаний по статистике транспорта в 2023 и 2024 годах. Евростат организует совещание рабочей группы по статистике морского транспорта 28–29 сентября 2023 года (в виртуальном формате) и совещание координационной группы по статистике транспорта 29–30 ноября 2023 года (в очном формате).

XIV. Резюме решений (пункт 13 повестки дня)

64. На совещании были приняты основные решения. Доклад о работе сессии будет подготовлен секретариатом в сотрудничестве с Председателем.
