


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

Семьдесят пятая сессия

Женева, 24–26 апреля 2024 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–7	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	8–9	3
III. Мониторинг достижения связанных с транспортом целей в области устойчивого развития (пункт 2 повестки дня)	10–16	3
IV. Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и его вспомогательные органы (пункт 3 повестки дня)	17–21	4
A. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов внутренним транспортом	17–19	4
B. Обзор мандата Рабочей группы по статистике транспорта	20–21	5
V. Сбор данных об инфраструктуре для зарядки электромобилей (пункт 4 повестки дня)	22–25	6
VI. Сбор данных, разработка методологии и согласование статистики транспорта (пункт 5 повестки дня)	26–38	7
A. Общий вопросник	26–29	7
B. Сбор данных о новой мобильности и активных видах передвижения	30–32	7
C. Сбор данных о велосипедной инфраструктуре	33–38	8
VII. Инновации в подготовке статистики транспорта (пункт 6 повестки дня)	39–42	9
VIII. Статистическая деятельность государств-членов (пункт 7 повестки дня)	43–45	10
IX. Обследования движения (пункт 8 повестки дня)	46–51	11
A. Обследования движения по автомобильным дорогам категории E и на железнодорожных линиях категории E за 2020 год	46–50	11
B. Опыт стран	51	12



X.	Распространение транспортных статистических данных Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (пункт 9 повестки дня)	52–54	13
XI.	Программа работы на 2024–2026 годы и двухгодичная оценка за 2022–2024 годы (пункт 10 повестки дня)	55–56	13
XII.	Статистическая деятельность международных организаций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 11 повестки дня)	57–59	14
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)	60–62	15
	А. Сроки проведения следующей сессии	61	15
	В. Информация о предстоящих совещаниях по статистике транспорта	62	15
XIV.	Выборы должностных лиц (пункт 13 повестки дня)	63	15
XV.	Резюме решений (пункт 14 повестки дня)	64	15

I. Участники

1. Рабочая группа по статистике транспорта провела свою семьдесят пятую сессию 24–26 апреля 2024 года в Женеве. Сессия проходила под председательством г-на Джона Уилкинса (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) и сопредседательством г-на Сэма Сквивена (Ирландия) как заместителя Председателя.
2. На сессии Рабочей группы были представлены следующие страны: Беларусь, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Ирландия, Кипр, Латвия, Мальта, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швейцария и Швеция.
3. Европейская комиссия была представлена Генеральным директором по мобильности и транспорту (ГД МОТР) и Евростатом.
4. На сессии присутствовали представители следующего специализированного учреждения Организации Объединенных Наций: Международного союза электросвязи.
5. Присутствовали также представители следующих межправительственных организаций: Международного энергетического агентства (МЭА), Международного транспортного форума (МТФ) и Международного союза железных дорог (МСЖД).
6. Научные круги представлял Самарский государственный университет путей сообщения.
7. Частный сектор представляла компания «Позитиум».

II. Утверждение повестки дня

(Пункт 1 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.6/186

8. Рабочая группа отметила две опечатки в предварительной повестке дня. В пункте 9 вместо «Статистика внутреннего транспорта за 2023 год» следует читать «Статистика внутреннего транспорта за 2024 год». В пункте 12 а) вместо «Семьдесят четвертую сессию Рабочей группы» следует читать «Семьдесят шестую сессию Рабочей группы».
9. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня.

III. Мониторинг достижения связанных с транспортом целей в области устойчивого развития

(Пункт 2 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.6/2024/1; ECE/TRANS/WP.6/2024/2

10. После вступительного слова Председателя руководитель Секции выступил на семьдесят пятой сессии, подчеркнув важность транспортной статистики. Секретариат представил информацию о текущей деятельности ЕЭК ООН по мониторингу глобальных показателей, касающихся безопасности дорожного движения, доступа к всепогодным дорогам в сельских районах, распределения внутренних перевозок по видам транспорта и доступа населения к общественному транспорту. Секретариат также представил информацию о продвижении региона ЕЭК ООН по трем показателям, которые были определены Рабочей группой на семьдесят четвертой сессии (процентная доля новых легковых автомобилей с нулевым уровнем выбросов; тенденции изменения массы новых легковых автомобилей; и разбивка числа погибших в ДТП по типу участников дорожного движения), равно как сообщил о конкретных показателях, используемых государствами-членами для мониторинга достижения

связанных с транспортом целей в области устойчивого развития в их странах, отметив роль ЕЭК ООН как одного из «кураторов» по основным Целям в области устойчивого развития, связанным с транспортом.

11. Секретариат Руководящей группы Конференции европейских статистиков по статистике в интересах достижения целей в области устойчивого развития представил последние результаты работы Руководящей группы, которые включают инструмент самооценки наличия показателей, причем с основным акцентом на наличие глобальных показателей на национальном уровне, а также страновую таблицу оценки прогресса для мониторинга хода выполнения странами основных рекомендаций, изложенных в «Дорожной карте» по статистике достижения Целей в области устойчивого развития — флагманской публикации Руководящей группы.

12. Швеция представила свой национальный показатель по травматизму в результате ДТП, включая ежегодную публикацию отчета о дорожно-транспортных происшествиях и безопасности, с опорой на данные, получаемые по линии Шведской системы сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях (STRADA), охватывающей сведения о происшествиях, зарегистрированных полицией, и данные медицинских учреждений.

13. В презентации Статистического управления Финляндии, посвященной статистике автотранспорта, особый акцент был сделан на обширных данных, сбор которых осуществляется по линии Агентства транспорта и коммуникаций Финляндии (Traficom). Презентация Финляндии стала предметом последующего обсуждения.

14. Представитель МТФ проинформировал Рабочую группу о базе данных МФТ по показателю 9.1.2, высказав мысль, что она может дополнить данные ЕЭК ООН.

15. Секретариат зачитал письменное сообщение, направленное Турцией, в котором указывалось, что Статистическое управление Турции (TurkStat) приступило к устранению значительного пробела в официальной транспортной статистике по метрополитену, трамваям и легкорельсовому транспорту в Турции, что было обусловлено запросом ЕЭК ООН о предоставлении таких данных. В настоящее время TurkStat составляет эту статистику, руководствуясь форматом вопросника ЕЭК ООН, что повышает как качество данных, так и их международную сопоставимость. Такие усилия позволяют охватить дополнительные сопутствующие данные и обнародовать эту статистику в национальном и международном масштабах.

16. Рабочая группа отметила важность дополнения глобальных показателей национальными, поскольку последние особенно актуальны с точки зрения национальных усилий по осуществлению.

IV. Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и его вспомогательные органы

(Пункт 3 повестки дня)

A. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов внутренним транспортом

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2024/3

17. Секретариат представил Стратегию Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) по сокращению выбросов парниковых газов (ПГ) внутренним транспортом, принятую КВТ на его последней сессии в феврале 2024 года. Секретариат также представил график с указанием этапов разработки Стратегии, включая вклад Рабочей группы. Секретариат осветил раздел Стратегии под названием «Стратегические цели», в котором содержатся шесть рекомендуемых ключевых показателей эффективности (КПЭ) и шесть дополнительных КПЭ. Как указал секретариат, в настоящее время в рамках Общего вопросника измеряются только три из рекомендуемых КПЭ. В разделе

Стратегии «План действий» перечислены конкретные мероприятия с указанием сроков их реализации и ответственных органов. Рабочей группе поручено управление данными о выбросах ПГ на внутреннем транспорте. Секретариат предложил Рабочей группе рассмотреть возможность использования данных, управление которыми осуществляется по линии Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН). Рабочей группе было предложено решить, какие показатели являются актуальными и на чем следует сосредоточить усилия с учетом имеющихся ресурсов и возможностей стран.

18. МЭА представило методологии сбора данных о выбросах в транспортном секторе. Основное внимание в презентации было уделено комплексному подходу МЭА к сбору данных и проверке их достоверности, а также разработке методологий расчета объема выбросов, которые тесно связаны с данными об энергопотреблении и в которых — для обеспечения гармонизированных расчетов — используются надежные, хорошо известные коэффициенты МГЭИК. Презентация МЭА стала предметом последующего обсуждения. По мнению МЭА, долгосрочная поддержка может включать обеспечение гармонизации практики сбора данных, например, связанных с показателями достижения целей в области устойчивого развития, равно как пропаганду среди стран ЕЭК ООН практики последовательного представления данных в различные учреждения. Председатель подчеркнул, что сбор данных о выбросах осуществляется многочисленными учреждениями, и эти усилия не должны дублироваться. Представитель МТФ сообщил, что на предстоящем саммите МФТ будет проведена отдельная сессия по вопросам увязки данных со стратегией.

19. Рабочая группа приняла к сведению ключевые показатели эффективности, изложенные в Стратегии, и поручила секретариату изучить данные и статистику, собранные другими учреждениями.

В. Обзор мандата Рабочей группы по статистике транспорта

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2024/11

20. Секретариат проинформировал Рабочую группу о пересмотре мандата Рабочей группы по статистике транспорта в соответствии с принятым КВТ на его восемьдесят пятой сессии решением продолжить процесс пересмотра мандатов своих рабочих групп. Пересмотренный вариант мандата был представлен секретариатом в секретариат КВТ в сентябре 2023 года после неофициальных консультаций с Рабочей группой. Секретариат подтвердил, что цель Рабочей группы состоит в ведении деятельности, которая соответствует цели подпрограммы ЕЭК ООН по устойчивому транспорту, а также Стратегии КВТ на период до 2030 года. Он также выделил десять кластеров деятельности Рабочей группы, охватывающих четыре основные направления работы (облегчение перевозок, безопасность, экологическая и климатическая устойчивость и инновации). Наконец, секретариат особо отметил некоторые конкретные достижения Рабочей группы, включая ежегодный сбор транспортных данных посредством Общего вопросника, издаваемые раз в два года публикации, Глоссарий по статистике транспорта, а также ряд проведенных в период 2017–2023 годов мероприятий, в том числе по наращиванию потенциала.

21. Рабочая группа приветствовала обзор мандата Рабочей группы по статистике транспорта и отметила целесообразность рассмотрения вопроса о выделении секретариату дополнительных людских и бюджетных ресурсов, особенно если Рабочая группа желает активизировать свои усилия в конкретных областях или ввести новые направления работы, которые в настоящее время не входят в сферу ее компетенции или требуют расширения географического охвата.

V. Сбор данных об инфраструктуре для зарядки электромобилей

(Пункт 4 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2024/5

22. Секретариат сообщил о выводах, сделанных по итогам рассылки государствам-членам в июне 2023 года согласно решению, принятому на семьдесят четвертой сессии Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.6/185), экспериментального вопросника, касающегося зарядной инфраструктуры для электромобилей (ЭМ). Эти выводы были также представлены на неофициальном онлайн-совещании «за круглым столом» на тему «Сбор данных о зарядной инфраструктуре для электромобилей», которое состоялось 9 ноября 2023 года. Свои ответы на вопросник прислали в общей сложности 23 страны. Хотя сведения запрашивались за период 2018–2022 годов, большинство представленных странами данных относилось к 2022 году. Это свидетельствует о той тенденции, что страны либо начали, либо активизировали работу по сбору данных об инфраструктуре для зарядки ЭМ по мере становления рынка ЭМ. Вместе с тем степень доступности таких данных в разных странах существенно различается. Менее доступным является показатель «Количество общественных пулов/мест для подзарядки», между тем как чаще сообщается о «Количестве пунктов/устройств для подзарядки». В частности, подсчет полуобщественных зарядных устройств и зарядных устройств в разбивке по различным категориям выходной мощности ведется неравномерно. Существующее разнообразие национальных методик диктует необходимость наличия стандартизированных международных определений и надежных показателей. С учетом выводов, сделанных по итогам заполнения экспериментального вопросника, и обсуждений «за круглым столом» секретариат предложил уточнить вопросник и провести еще один раунд его рассылки в 2024 году, с тем чтобы оценить обновленные определения и внесенные усовершенствования, прежде чем включить эти показатели в Общий вопросник. Рабочая группа согласилась с предложением о распространении пересмотренного вопросника по зарядной инфраструктуре для ЭМ, в котором будет предусматриваться подсчет количества общественных пулов/мест для подзарядки, а также учет выходной мощности общественных пунктов подзарядки, с дополнительным акцентом на те из них, которые предназначены для транспортных средств большой грузоподъемности.

23. В рамках данного пункта повестки дня представитель Национального статистического комитета Республики Беларусь провел презентацию, посвященную развитию в стране зарядной инфраструктуры для ЭМ и управлению такой инфраструктурой. Особое внимание в презентации было уделено значительному росту числа электромобилей и созданию широкой сети городских и шоссеинных зарядных станций для ЭМ, а также планам на будущее.

24. Секретарь Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) представил новую неофициальную целевую группу по электрической мобильности. Эта целевая группа призвана координировать усилия, связанные с разработкой ЭМ и инфраструктуры для их зарядки. В ее задачу входит обобщение междисциплинарных знаний различных секторов, повышение осведомленности и наращивание потенциала; она также призвана служить платформой для выявления эффективных стратегий. Секретарь WP.5 предложил членам WP.6, желающим принять участие в работе целевой группы, сообщить о своей заинтересованности. В ходе последовавшего на сессии обсуждения, посвященного данному пункту, делегаты констатировали просьбу учесть в рамках проводимого анализа использование водорода, отметили целесообразность наличия (с переводом на французский язык) определений терминов «пул для подзарядки» и «станция для подзарядки», важность проведения различия между общественными и полуобщественными зарядными устройствами, а также необходимость использования для целей этого анализа альтернативных источников данных.

25. Рабочая группа решила продолжить практику ежегодной рассылки экспериментального вопросника по зарядной инфраструктуре для ЭМ до тех пор, пока его аспекты не найдут отражения в новой версии Общего вопросника.

VI. Сбор данных, разработка методологии и согласование статистики транспорта

(Пункт 5 повестки дня)

A. Общий вопросник

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2024/6

26. Председатель Рабочей группы осветил предстоящую работу по оптимизации Общего вопросника (ОВ), подчеркнув, что этот процесс будет осуществляться в тесном сотрудничестве с Евростатом и МТФ. Секретариат представил общий доклад по сбору данных для ОВ за 2022 отчетный год, особо выделив ряд аспектов, связанных с качеством данных, которые свидетельствуют о необходимости оптимизации для увеличения доли респондентов.

27. Евростат представил предложение по оптимизации тематического направления «Железнодорожный транспорт», как оно фигурирует в документе ECE/TRANS/WP.6/2024/6, которым предусматривается добавление некоторых показателей и отказ от других. В ходе последовавшего обсуждения основное внимание было уделено текущему использованию показателей и их актуальности, инициативам других учреждений, таких как МСЖД и Европейское железнодорожное агентство (ЕЖДА), по сбору данных, а также необходимости пересмотра вопроса о добавлении некоторых показателей.

28. Секретариат представил предложение по оптимизации тематического направления «Автомобильный транспорт». В раздел «Инфраструктура автомобильного транспорта» были включены новые показатели, касающиеся зарядной инфраструктурой для ЭМ и велосипедной инфраструктуры; в нем также были учтены другие дополнения и исключения, указанные в документе ECE/TRANS/WP.6/2024/6. Кроме того, секретариат представил предложение по оптимизации модуля «АВТОТС-КМ», который должен обеспечивать последовательность в плане классификации типов транспортных средств и видов топлива. Секретариат предложил Рабочей группе поделиться соображениями относительно оптимизации модуля «АВТОТС-КМ» с учетом возможностей и ресурсов стран по предоставлению данных. Делегаты поделились своим опытом в этой области.

29. Евростат представил обзор предлагаемой оптимизации тематического направления «Внутренние водные пути», как оно фигурирует в документе ECE/TRANS/WP.6/2024/6, подчеркнув необходимость добавления одних показателей и исключения других. Секретариат предложил не отказываться от подразделения судов на категории в зависимости от года постройки исходя из экологических аспектов и предложил создать новую классификацию для целей определения новых судов.

B. Сбор данных о новой мобильности и активных видах передвижения

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2024/7

30. МТФ представил результаты работы своей целевой группы по сбору данных о возникающих новых моделях мобильности, указав на имеющиеся существенные пробелы и необходимость новых методик сбора данных, отвечающих требованиям меняющегося ландшафта в области транспортных данных. В презентации были затронуты такие проблемы, как отсутствие сбора данных на национальном уровне, несовместимость применяемых методов и непоследовательная практика отчетности. Предметом последовавшего затем обсуждения стали обследования с использованием

данных из сети мобильной телефонной связи (ДСМС), а также обследования с использованием датчиков для измерения интенсивности велосипедного движения в сельской местности.

31. Статистическое управление Нидерландов представило обзор положения дел в области совместной и активной мобильности в стране. В сообщении были отмечены усилия по сбору данных, предпринимаемые по линии Нидерландского национального обследования поездок, в рамках которого отслеживаются тенденции мобильности населения, включая используемые виды транспорта и цели поездок, наряду с учетом таких исходных переменных, как возраст, пол, эквивалентный доход и уровень образования. Кроме того, был представлен интерфейс нидерландской платформы знаний CROW, объединяющей данные о совместном пользовании транспортными средствами, которая, однако, сталкивается с ограничениями в плане доступа к исходным данным от поставщиков услуг. В Нидерландах наблюдается рост общего пользования велосипедами и снижение общего пользования скутерами, что обусловлено изменениями в законодательстве и на рынке. Наконец, в сообщении были представлены ежегодные данные о национальном парке велосипедов и объеме продаж новых велосипедов, полученные из внешнего источника, однако методология их сбора неизвестна.

32. Секретариат Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) проинформировал Рабочую группу о последнем совещании высокого уровня, по итогам которого была принята Венская декларация. В этой Декларации подчеркивается значимость велосипедного движения, а также принятия Общеευропейского генерального плана по стимулированию велосипедного движения и предстоящего генерального плана по развитию передвижения пешком. И в Декларации, и в Генеральном плане подчеркивается важность и сложность сбора статистики по этому виду транспорта, равно как намечается цель удвоить в регионе количество велосипедов.

С. Сбор данных о велосипедной инфраструктуре

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2024/8

33. Секретарь Группы экспертов ЕЭК ООН по модулю велосипедной инфраструктуры (GE.5) представил данные о велосипедной инфраструктуре, относящиеся к сфере интересов GE.5. Презентация имела целью послужить ориентиром в деле совершенствования методов сбора данных для более эффективной поддержки деятельности по разработке стратегии и развитию велосипедной инфраструктуры с акцентом на потенциальные преимущества более комплексного подхода к классификации и оценке велосипедных маршрутов и объектов инфраструктуры велосипедного движения. Особое внимание было уделено важности стандартизированных определений и подробной классификации велосипедной инфраструктуры в рамках международных, национальных, региональных и городских сетей. Рабочей группе было предложено высказать свое мнение относительно необходимости использования всех этих определений либо целесообразности их упрощения. Кроме того, Группой GE.5 была предложена расширенная система сбора данных о характеристиках инфраструктуры, включая тип, поверхность и категории маршрутов. Это предложение направлено на учет потребностей различных групп велосипедистов и повышение качества оценки велосипедной инфраструктуры.

34. Председатель поинтересовался, какую поддержку может оказать Рабочая группа. Секретарь GE.5 отметил, что данные из восточной части Европы в основном отсутствуют, особенно относительно фактической протяженности существующей инфраструктуры, в отличие от запланированной.

35. В презентации ГД МОТР подчеркивалась роль совместных и активных видов мобильности в повышении устойчивости транспорта, что соответствует ключевым целям европейской программы «Зеленый курс» и Стратегии по устойчивой и «умной» мобильности от 2020 года. Были особо выделены цели по значительному расширению велосипедной инфраструктуры и стимулированию устойчивой городской

мобильности, намеченные в контексте новой рамочной программой Европейского союза по городской мобильности и Декларации 2024 года о велосипедном движении. Нынешние сборники данных, такие как набор городских данных Евростата, дают лишь ограниченную информацию о велосипедной инфраструктуре и использовании велосипедов. Целью нового исследования, реализация которого начнется в конце 2024 года, является определение и сбор данных о велосипедной инфраструктуре и использовании велосипедов в масштабах всего Европейского союза, с тем чтобы установить базовые показатели и отслеживать прогресс.

36. Рабочая группа поручила секретариату в сотрудничестве с Евростатом и МТФ подготовить документ с изложением предлагаемых обновлений и служащий для оптимизации Общего вопросника. Этот документ будет распространен после сессии Рабочей группы среди государств-членов для целей ознакомления и консультаций. Рабочая группа признала, что внедрение в 2025 году оптимизированного Общего вопросника применительно к 2024 отчетному году представляется нереалистичным ввиду значительного количества предлагаемых обновлений и с учетом времени, требуемого странам для проведения консультаций с национальными заинтересованными сторонами. В отношении подходящего времени для решения по оптимизированному Общему вопроснику Рабочая группа согласилась с тем, что его принятие следует увязать с работой по обновлению Глоссария по статистике транспорта.

37. Кроме того, Рабочая группа отметила значительные трудности, с которыми сталкиваются многие страны при сборе данных о новых видах мобильности и активных способах передвижения. Тем не менее Рабочая группа решила рассмотреть возможность включения данных о велосипедной инфраструктуре в рамках консультаций по оптимизированному Общему вопроснику.

38. Евростат и МТФ отметили важность начала работы над Глоссарием параллельно с работой над Общим вопросником, причем с акцентом на те тематические направления Глоссария, которые имеют отношение к соответствующим разделам Общего вопросника.

VII. Инновации в подготовке статистики транспорта

(Пункт 6 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2024/4

39. Секретариат проинформировал Рабочую группу, что в январе 2024 года были опубликованы справочник и методологическое руководство по использованию данных из сети мобильной телефонной связи (ДСМС) в сфере транспорта и маятниковых поездок, подготовленные Глобальной рабочей группой ООН по данным из сети мобильной телефонной связи. Была приведена ссылка на этот справочник с рекомендацией странам ознакомиться с ним и извлечь пользу из его содержания.

40. Компания «Позитиум» представила материалы, касающиеся интеграции ДСМС с другими наборами данных в целях более эффективного планирования работы общественного транспорта, управления мобильностью и проведения анализа затрат и выгод. Были особо отмечены текущие проблемы сбора транспортных данных, включая аспекты интеграции различных функций и своевременность сбора данных. Такая платформа облегчает процесс регулярного и нерегулярного сбора данных, необходимых для транспортных органов. Использование ДСМС в рамках проектов с охватом более чем пятнадцати стран наглядно продемонстрировало возможность значительно повысить эффективность систем общественного транспорта и планирования инфраструктуры. Рабочая группа приветствовала опубликование справочника и методологического руководства по использованию ДСМС в сфере транспорта и маятниковых поездок.

41. В видеопрезентации Нидерландов на тему «Региональные товарные потоки» подробно освещался применяемый в стране комплексный подход для целей содействия переходу к циркулярной экономике. В ней давалось представление о

процессе интеграции различных статистических источников, включая статистику торговли, транспортную статистику, национальные таблицы ресурсов и использования, а также региональные счета за период 2015–2022 годов, с охватом различных регионов Нидерландов и 25 товарных групп.

42. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии представило новый национальный инструмент планирования на базе соответствующего показателя, направленный на совершенствование реализуемых местными компетентными органами стратегических подходов за счет применения передовых методов анализа данных для понимания связанности. Этот инструмент, предполагающий использование облачных вычислений, позволяет провести комплексный анализ транспортной связанности с учетом различных способов передвижения, типов пунктов назначения и предпочтений людей. Показатель связанности, которому в презентации было дано развернутое описание, служит для оценки степени доступности ряда пунктов назначения, таких как рабочие места, торговые центры и учебные заведения, с учетом полученных в ходе Национального обследования поездок сведений относительно времени пути и предпочтений. Этот инновационный инструмент позволяет проигрывать сценарии в режиме реального времени, помогая местным органам власти получить наглядное представление о последствиях потенциальных изменений в транспортных сетях. Особый акцент в презентации был сделан на последующих шагах, включая опубликование результатов и возможное установление международных стандартов для измерения связанности; также подчеркивалась способность данного инструмента моделировать внесение коррективов в сферу транспортных услуг и их влияние на местные показатели связанности. По итогам обсуждения представленного инструмента связанности Рабочая группа отметила важность продолжения такого анализа и решила учредить неофициальную группу экспертов для разработки дальнейших предложений относительно возможностей более широкого использования этого инструмента связанности.

VIII. Статистическая деятельность государств-членов

(Пункт 7 повестки дня)

43. Мальта представила свою всеобъемлющую транспортную статистику, включая связанные с ней проблемы, вносимые усовершенствования и будущие проекты, касающиеся сбора и управления данными. Национальное статистическое управление Мальты осуществляет сбор статистических данных по морскому, воздушному и автомобильному транспорту. Отдельный раздел презентации был посвящен источникам, используемым для получения такой статистики: в основном это административные данные, поступающие от различных мальтийских органов власти и учреждений, тогда как к обследованиям прибегают не столь часто. Среди имеющихся существенных проблем были отмечены своевременность и полнота данных, особенно в таких новых областях, как инфраструктура для зарядки электромобилей. Несмотря на наличие таких нормативных актов, как Регламент об инфраструктуре для использования альтернативных видов топлива (АФИР), сбор данных в этой области по-прежнему сопряжен с трудностями. Указанными в презентации будущими проектами предусматривается разработка более актуальной статистики за счет привязки микроданных, ведение учета данных об инфраструктуре для зарядки ЭМ, объединение статистики транспорта и энергетики в порядке обеспечения соответствия целям европейской программы «Зеленый курс», а также более широкое представление и распространение транспортной статистики.

44. Латвия представила материалы, касающиеся первого опыта страны в деле сбора данных и разработки методологии применительно к легким транспортным средствам общего назначения (ЛТСОН, N₁). В презентации подчеркивалась значительная роль, которую играет ЛТСОН в национальных грузоперевозках. Данная инициатива, финансируемая за счет гранта Европейского союза, направлена на совершенствование транспортной статистики путем сбора полных данных об использовании ЛТСОН с помощью тщательно разработанного вопросника, распространяемого еженедельно в

течение двух дней подряд по выборке, взятой из нескольких национальных баз данных. Собранные данные помогут лучше уяснить проблемы городских пробок, выбросов и шумового воздействия, способствуя тем самым разработке транспортной политики и планированию инфраструктуры. МЭА поделилось информацией о своей базе данных о национальных методах сбора данных и предложило Латвии принять участие в проекте, с тем чтобы другие страны могли перенять латвийский опыт.

45. Российская Федерация представила обзор техногенных и технологических нарушений нормальной работы железнодорожного транспорта, призванный способствовать повышению эффективности управления такими ситуациями и улучшению их понимания за счет подробных стратегий реагирования, классифицированных по типам и уровню воздействия. Были рассмотрены нарушения нормальной работы, обусловленные внешними и внутренними факторами — от аварий до отказов технических средств, а также заострено внимание на двух автоматизированных системах — КАС АНТ (комплексная автоматизированная система анализа надежности технических средств) и КАСАТ (комплексная автоматизированная система анализа случаев технологических нарушений). Эти системы используются для учета, расследования и анализа отказов технических средств и нарушений нормальной работы. Они помогают документировать и устранять задержки поездов или нарушения безопасности, а также стандартизировать протоколы реагирования на различных уровнях железнодорожных операций.

IX. Обследования движения

(Пункт 8 повестки дня)

A. Обследования движения по автомобильным дорогам категории E и на железнодорожных линиях категории E за 2020 год

46. Секретариат представил Рабочей группе обновленную информацию о результатах обследований движения по автомобильным дорогам категории E и на железнодорожных линиях категории E за 2020 год. Данные для целей обследования движения по автомобильным дорогам категории E 2020 года представили 17 стран, что составляет менее 50 % от числа Договаривающихся сторон СМА¹. Для обследования движения на железнодорожных линиях категории E 2020 года данные были представлены 31 страной. Учитывая, что СМЖЛ² насчитывает 28 Договаривающихся сторон, а СЛКП³ — 33, результаты обследования движения на железнодорожных линиях категории E можно считать удовлетворительными. Секретариат напомнил Рабочей группе об утвержденных КВТ на его восемьдесят шестой сессии документах, содержащих рекомендации по проведению обследований движения по автомобильным дорогам категории E и на железнодорожных линиях категории E в 2025 году. КВТ также предложил государствам-членам предоставить данные, необходимые для обследований 2025 года.

47. Евростат представил обновленную информацию об обследовании движения на железнодорожных линиях категории E (приложение V ex-G к Регламенту Европейского союза № 2018/643), особо отметив публикацию в «Региональном ежегоднике 2023 года» карт железнодорожного движения по сети ТЕС-Т за 2020 год, а также недавнюю статью в «Statistics Explained» («Пояснения к статистике») под названием «Characteristics of the railway network in Europe». Благодаря использованию Регистра инфраструктуры (РИНФ), управляемого по линии Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА), удалось составить более подробные карты. Кроме того, будет введен — с учетом стандартов РИНФ — новый шаблон по приложению V ex-G, касающийся железнодорожных потоков за отчетный 2025 год.

¹ Европейское соглашение о международных автомагистралях.

² Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях.

³ Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах.

Это позволит оптимизировать процесс сбора данных за счет определения сегментов сети и их характеристик, включая использование указанных в РИНФ географических координат для лучшей визуализации данных о движении в железнодорожном сообщении.

48. Секретарь Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) представил доклад по теме сбора данных для анализа интермодальных перевозок. Особое внимание в сообщении было уделено важности измерения объема интермодальных перевозок для установления соответствующих целевых показателей и повышения эффективности работы различных транспортных узлов, включая движение поездов, работу терминалов и функционирование промежуточных станций. Были затронуты такие проблемы, как отсутствие, например, данных о производительности и возможные стратегии их преодоления, в частности введение применительно к железнодорожной инфраструктуре новых показателей пропускной способности. Как отметил представитель Российской Федерации, данные относительно интермодальных перевозок (железнодорожный сегмент) по территории стран СНГ также можно получить по линии соответствующей Железнодорожной комиссии. В распоряжении МСЖД также имеется некоторая дополнительная — смежная — информация об интермодальных перевозках.

49. Представитель Самарского государственного университета путей сообщения рассказал о сложностях статистического учета перевозок, осуществляемых с использованием нескольких видов транспорта. В презентации подчеркивалась важность всесторонней координации между всеми участниками транспортного сектора — от государственных органов до частных компаний, таких как перевозчики и экспедиторы, — для повышения эффективности перевозок и обеспечения соблюдения правовых норм при транспортировке товаров и услуг через региональные и международные границы.

50. Рабочая группа приняла к сведению проблемы, с которыми сталкивается WP.24 при оценке эффективности интермодальных перевозок ввиду отсутствия данных. Рабочая группа предложила странам, которые еще не представили данные для целей обследований движения по автомобильным дорогам/на железнодорожных линиях категории E за 2020 год, сделать это.

В. Опыт стран

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2024/10

51. Польша представила заранее записанную видеопрезентацию с подробным описанием практики разделения дорожной сети на участки для целей проводящегося раз в пять лет общего обследования движения по национальным и воеводским дорогам. Обследованием 2020 года были охвачены свыше 18 000 км дорог, причем для получения точных данных о движении на почти 2300 участках использовались видеозаписи и средства автоматического учета. Тщательная выверка данных позволяет обеспечить соответствие Общему регламенту по защите данных и требуемую точность. Применяемый Польшей подход к разделению на учетные участки обеспечивает однородность объемов перевозок и дает возможность адаптироваться к инфраструктурным изменениям при сохранении сопоставимости с предыдущими обследованиями. Данная методика признана оптимальной и служит наилучшим компромиссом между стоимостью проведения обследования движения, полнотой охвата и степенью детализации всей национальной дорожной сети.

X. Распространение транспортных статистических данных Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций

(Пункт 9 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2024/9

52. Секретариат проинформировал Рабочую группу об опубликовании «Статистики дорожно-транспортных происшествий за 2023 год», следующее издание которой планируется выпустить в 2025 году. Кроме того, к концу 2024 года намечено выпустить очередной том публикации «Статистика внутреннего транспорта», содержащий данные за 2022 отчетный год. Помимо этого, в соответствии с просьбой Рабочей группы, высказанной на предыдущей сессии, ведется разработка микросайта, посвященного целям в области устойчивого развития. На микросайте будут представлены аналитические и графические материалы по связанным с транспортом целям в области устойчивого развития с акцентом на таких аспектах, как здоровье, инфраструктура, города и климат; его запуск ожидается осенью 2024 года.

53. Секретариат представил предложение по интерактивному глоссарию, направленному на учет меняющихся требований к данным, обусловленных появлением новых видов транспорта и технологическими достижениями. Целью перехода от версии глоссария в формате PDF, последний раз обновленной в 2019 году, к более динамичной, интерактивной версии является обеспечение максимально быстрого внесения обновлений, включение удобных для пользователя функций и предложение функции динамического поиска. В новом глоссарии будет принята структура управления, в рамках которой Евростат, МТФ и ЕЭК ООН будут следить за разработкой и обновлением содержания. Кроме того, секретариат представил примеры успешного внедрения по линии ЕЭК ООН интерактивных глоссариев применительно к другим кодексам и видам практики. Секретариат предложил государствам-членам принять участие в работе целевых групп, отвечающих за обновление глоссария.

54. Рабочая группа приветствовала выпуск публикации «Статистика дорожно-транспортных происшествий за 2023 год» и с нетерпением ожидает выхода издания за 2025 год; она также с удовлетворением отметила ход работы над очередным томом публикации «Статистика внутреннего транспорта». Кроме того, Рабочая группа одобрила предложение об обновлении нынешнего глоссария параллельно с текущим обновлением и оптимизацией Общего вопросника. Рабочая группа поручила секретариату изучить возможность опубликования глоссария в 2026 году и включить его в официальный перечень публикаций КВТ. Председатель и Рабочая группа также поручили секретариату организовать в Женеве в очном формате специальную сессию Рабочей группы по статистике транспорта с обеспечением устного перевода и подготовкой вспомогательной документации в целях облегчения процесса обновления Глоссария.

XI. Программа работы на 2024–2026 годы и двухгодичная оценка за 2022–2024 годы

(Пункт 10 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.6/2024/12

55. Секретариат представил программу работы на 2024–2026 годы и двухгодичную оценку за 2022–2024 годы. Ожидается, что в предстоящие два года Рабочая группа будет добиваться повышения доступности и расширения сферы охвата статистических данных о транспорте путем периодического уточнения глоссария и достижения результатов по показателям в области устойчивого развития, связанным с транспортом. В двухгодичной оценке подчеркивались успехи в достижении намеченных целей, включая взаимодействие с государствами-членами и распространение обновленных статистических данных. В рамках презентации была отмечена роль Рабочей группы в деле согласования транспортной статистики для

международных сопоставлений, содействия техническому сотрудничеству и расширения интеграции транспортной статистики с целями устойчивого развития. Также была особо подчеркнута амбициозная цель декарбонизации внутреннего транспорта к 2050 году в качестве направляющего вектора для предстоящих статистических инициатив и наращивания статистического потенциала.

56. Рабочая группа утвердила предлагаемую программу работы на 2024–2026 годы.

ХII. Статистическая деятельность международных организаций, представляющая интерес для Рабочей группы

(Пункт 11 повестки дня)

57. МСЖД представил железнодорожную статистику по энергопотреблению и выбросам. В презентации были освещены усилия по сбору данных о тяговой энергии и выбросах, предпринимаемые основными железнодорожными предприятиями по всему миру, причем общих данных — начиная с 1996 года, а более подробных данных в Европе — с 2005 года. Презентация позволила детально ознакомиться с порядком сбора и представления данных об использовании энергии, например, о потреблении дизельного топлива и электроэнергии тяговым составом, с особым акцентом на перевозках пассажирскими и грузовыми поездами. Следует отметить внедрение онлайн-инструмента «Экопассажира», позволяющего сравнивать различные виды транспорта в плане их энергопотребления и выбросов. Появление такого инструмента отражает текущие усилия по повышению прозрачности и доступности данных о воздействии железнодорожных перевозок на окружающую среду. Цель состоит в том, чтобы способствовать решению задач по сокращению к 2030 году удельных выбросов в эквиваленте CO₂ на 50 % по сравнению с уровнем 2005 года, а к 2050 году добиться перехода на использование безуглеродной энергии.

58. Евростат представил свои последние достижения и текущие проекты в области статистики транспорта. К числу основных моментов относятся более широкое распространение данных по транспорту, дальнейшее проведение экспериментальных обследований, касающихся легких транспортных средств общего назначения, а также внедрение инновационных источников данных для транспортной статистики. Была завершена проверка качества регламентационных статистических процессов, и в настоящее время идет модернизация информационно-технологических систем для производства статистических данных. В презентации также рассматривалась нормативная база Евростата по статистике транспорта, включающая в себя несколько законодательных актов Европейского союза, и было особо указано на не охваченные регулированием статистические сборники, в частности новый набор данных по парку электромобилей на региональном уровне. Кроме того, в целях улучшения статистики транспорта Евростат по линии своего проекта «Traffic and mobility lab» занимается разработкой экспериментальных транспортных показателей с опорой на инновационные данные. Эта инициатива включает такие варианты использования, как измерение эффективности общественного транспорта, распределение станций для зарядки электромобилей и загрязнение воздуха в часы пиковых нагрузок. Также была затронута тема использования — в сотрудничестве с Европейским агентством по безопасности на море (ЕАБМ) — данных автоматической идентификационной системы (АИС) для получения предварительных оценок морских перевозок; опыт оказался успешным, и в скором времени эти данные будут опубликованы Евростатом в качестве экспериментальной статистики. Была вкратце представлена ежегодная публикация «Ключевые показатели по европейскому транспорту» в издании 2023 год. Наконец, предметом обсуждения стала обновленная информация о пересмотре Глоссария по статистике транспорта, в которой отмечается переход к более динамичным и интерактивным форматам издания.

59. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную МСЖД и Евростатом.

XIII. Прочие вопросы

(Пункт 12 повестки дня)

60. Секретариат отметил важность обеспечения регулярного обновления международного стандарта NST 2007. Рабочая группа поручила секретариату подготовить к следующей сессии WP.6 документ с обзором возможных вариантов обновления NST 2007.

A. Сроки проведения следующей сессии

61. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее следующую сессию в предварительном порядке планируется провести 21–23 мая 2025 года во Дворце Наций (Женева, Швейцария). Как отметил МТФ, эти даты совпадают с датами ежегодного саммита МТФ. Секретариат упомянул об ограниченном количестве свободных помещений в связи с текущими ремонтными работами во Дворце Наций, отметив при этом, что он изучит возможные альтернативные даты.

B. Информация о предстоящих совещаниях по статистике транспорта

62. Рабочая группа была проинформирована о сроках и месте проведения предстоящих совещаний по статистике транспорта в 2024 и 2025 годах.

XIV. Выборы должностных лиц

(Пункт 13 повестки дня)

63. Рабочая группа избрала представителя Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (г-н Джон Уилкинс) Председателем для сессий в 2025–2026 годах. Заместителями Председателя на 2025 и 2026 годы были избраны представители Ирландии (г-н Сэм Скривен) и Дании (г-н Петер Оттосен).

XV. Резюме решений

(Пункт 14 повестки дня)

64. В соответствии с решением, принятым при обсуждении пункта 1 повестки дня, Рабочая группа решила рассмотреть в конце сессии весь доклад, а не только перечень решений. Рабочая группа утвердила доклад о работе сессии, подготовленный Председателем и заместителями Председателя при поддержке секретариата.