



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по статистике транспорта****Шестьдесят девятая сессия**

Женева, 12–14 июня 2018 года

Пункт 4 f) предварительной повестки дня

**Сбор данных, разработка методологии  
и согласование статистики транспорта****Экспериментальный вопросник по статистике перевозок  
городскими и междугородными автобусами****Записка секретариата****I. Справочная информация**

1. На своей шестьдесят восьмой сессии Рабочая группа решила продолжить использование экспериментального вопросника по статистике перевозок городскими и междугородными автобусами. Этот экспериментальный вопросник был впервые утвержден Рабочей группой в 2009 году, а затем оптимизирован в 2013 году. Сбор данных был проведен после завершения работы Целевой группы по статистике перевозок городскими автобусами (WP.6/AC.6), которая действовала в период с 2006 по 2009 годы; на основе собранных данных было подготовлено Руководство по статистике пассажирских перевозок городскими и междугородными автобусами (ECE/TRANS/WP.6/2009/1). Одна из причин создания этой целевой группы заключалась в том, что статистические данные о перевозках городскими и междугородными автобусами не являлись достаточно подробными, между городскими и междугородными перевозками не проводилось различий, а зачастую эти данные вообще отсутствовали. В целях повышения степени осведомленности о сборе данных через экспериментальный вопросник и, возможно, для увеличения доли респондентов Рабочая группа на своей шестьдесят восьмой сессии предложила секретариату публиковать соответствующие данные, используя базу статистических данных секретариата.

**Документация**

ECE/TRANS/WP.6/2009/1

**II. Осуществляемые мероприятия**

2. Секретариат добавил необходимые показатели в эту базу данных и опубликовал результаты в декабре 2017 года. В связи с упорядочением вопросника в контексте

GE.18-03842 (R) 170418 170418

**\*1803842\***

сбора данных в 2013 году распространялись лишь данные за период с 2013 года. Кроме того, в информационном бюллетене «UNECE Weekly» была размещена краткая заметка<sup>1</sup>, с тем чтобы повысить осведомленность об этом наборе данных и подчеркнуть их значимость для мониторинга достижения целей в области устойчивого развития.

3. Секретариат также провел анализ доступности данных о перевозках городскими и междугородными автобусами и выполнил перекрестную проверку статистических данных, которые были сопоставлены с аналогичными данными, уже собранными с помощью веб-версии общего вопросника (ВЕБОБВ). Также были рассчитаны некоторые дополнительные производные показатели. Они рассматриваются в нижеследующих разделах.

### III. Доступность данных

4. Секретариат провел оценку доступности статистических данных о перевозках городскими и междугородными автобусами. Следующие краткие статистические данные подготовлены на основе информации, полученной по состоянию на январь 2018 года. Следует напомнить, что данные, запрашиваемые в экспериментальном вопроснике о перевозках городскими и международными автобусами, касались числа пассажиров, общего числа транспортных средств-км, количества предложенных рейсов, предоставленных место-км и пассажиро-км. Данные по каждому из этих показателей также приведены в разбивке по видам перевозок, как это показано в таблице ниже, в которой также приведено число стран, представивших данные по одному или нескольким показателям для каждого вида перевозки.

5. В общей сложности данные по одному или нескольким показателям начиная с 2013 года представили 26 стран: Австрия, Бельгия, Болгария, Хорватия, Чехия, Эстония, Финляндия, Франция, Германия, Венгрия, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Мальта, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Российская Федерация, Испания, Швеция, Швейцария, бывшая югославская Республика Македония и Соединенные Штаты Америки.

6. См. ниже краткую сводку о наличии данных по каждому из показателей в разбивке по странам:

- Количество предлагаемых рейсов: данные представили только четыре страны (Бельгия, Латвия, Португалия и Словения).
- Предложенные место-км: данные представили девять стран (Бельгия, Эстония, Германия, Мальта, Норвегия, Польша, Португалия, Швеция и бывшая югославская Республика Македония).
- Пассажиро-км: данные представили 23 страны.
- Число пассажиров: данные представили 24 страны, благодаря чему по этому показателю был собран наибольший объем данных.
- Транспортное средство-км: данные представили 22 страны.

#### **Число стран, представивших данные по одному или нескольким показателям перевозок городскими и междугородными автобусами, в разбивке по видам перевозок**

<b>Национальные перевозки</b>	<b>22</b>
Нерегулярные национальные перевозки	15

<sup>1</sup> [www.unece.org/info/media/news/transport/2018/new-data-shines-light-on-bus-and-coach-use-as-a-feature-of-sustainable-transport-systems-in-the-unece-region/doc.html](http://www.unece.org/info/media/news/transport/2018/new-data-shines-light-on-bus-and-coach-use-as-a-feature-of-sustainable-transport-systems-in-the-unece-region/doc.html).

Регулярные национальные перевозки	21
Городские регулярные национальные перевозки	17
Междугородные регулярные национальные перевозки	17
<b>Международные перевозки</b>	<b>11</b>
Международные перевозки в пределах страны	3
Международные перевозки за пределами страны	5
Нерегулярные международные перевозки	8
Регулярные международные перевозки	11
<b>Всего стран</b>	<b>25</b>

7. В таблице указано число стран, представивших данные по крайней мере по одному показателю, в разбивке по виду перевозки. Как видно, многие страны представили данные об общем объеме перевозок и национальных перевозках, хотя разграничение между городскими и междугородными перевозками прослеживалось не настолько хорошо. Меньше данных было получено также по международным перевозкам (эти данные могут не собираться вообще или включаться в общие данные по национальным перевозкам), хотя они могли и измениться с учетом роста числа предприятий, обеспечивающих недорогостоящие международные перевозки.

#### IV. Проверка и анализ данных

8. Для того чтобы подвести итог ситуации с наличием и достоверностью данных о перевозках городскими и междугородными автобусами, в нижеприведенном анализе в основном используется такой показатель, как пассажиро-км, к которому иногда добавляются другие показатели. Данные по числу пассажиро-км представило наибольшее число стран; оно также является одним из наиболее полезных показателей в плане сопоставимости между различными видами транспорта.

##### Сопоставление данных экспериментального вопросника по автобусным перевозкам с уже собранными данными

9. Данные об общем объеме национальных перевозок и/или общем объеме перевозок городскими и междугородными автобусами из экспериментального вопросника были сопоставлены с данными, представленными в рамках веб-версии общего вопросника (ВЕБОБВ) в модуле оценки автомобильного транспорта, в частности, по показателю В-V-01-37-75.3-0.0, характеризующему количество пассажиро-км, выполненных междугородными автобусами и микроавтобусами, городскими автобусами и микроавтобусами, а также троллейбусами (далее именуемое «основным количественным показателем по автобусным перевозкам»). Следует напомнить, что данные экспериментального вопросника о количестве пассажиро-км, пройденных городскими автобусами, охватывают регулярные и нерегулярные рейсы, тогда как число пассажиро-километров, приведенное для основного количественного показателя по автобусным перевозкам, будет включать в себя эти данные, а также рейсы микроавтобусов или иные частные транспортные рейсы, которые не включаются в перевозки пассажирскими автомобилями.

10. Тридцать стран располагали данными о количестве пассажиро-км в одном или в обоих случаях. В зависимости от страны (см. ниже) эти два набора данных имеют различный охват. Если страна четко следовала определениям, то основной количественный показатель по автобусным перевозкам будет выше показателя по автобусным перевозкам в экспериментальном вопроснике в связи с включением в основной показатель частных микроавтобусов, которые в принципе не охватываются экспериментальным вопросником по автобусным перевозкам. Тем не менее уже собранные данные служат полезным критерием для сопоставления с данными экспериментального вопросника по автобусным перевозкам.

11. В 7 из 30 стран количественные значения являются идентичными или весьма схожими по обоим показателям; это весьма положительный момент, поскольку тем самым подтверждается, что данные, собираемые посредством экспериментального вопросника, по своему качеству соответствуют уже собранным данным.

12. 10 из 30 стран располагают данными, соответствующими основному количественному показателю по автобусным перевозкам, но не представили данных в рамках экспериментального вопросника. В будущем секретариат мог бы связаться с этими странами, для того чтобы выяснить, можно ли включить основной количественный показатель по автобусным перевозкам в набор данных, собранных при помощи экспериментального вопросника.

13. В двух странах – Румынии и Швейцарии – данные были подготовлены в рамках экспериментального вопросника, но не в контексте основного количественного показателя по автобусным перевозкам. Ни в том, ни в другом случае метаданные представлены не были, и вполне возможно, что непосредственным источником этих данных является, например, конкретное обследование услуг общественного транспорта, которое было проведено без учета широкой мобильности, обеспечиваемой находящимися в эксплуатации частными транспортными средствами.

14. В шести странах (Бельгия, Финляндия, Германия, Латвия, Литва и Польша) число пассажиро-км для основного количественного показателя по автобусным перевозкам заметно превысило соответствующий результат экспериментального вопросника. Этого следовало ожидать, если респонденты четко руководствовались определениями, как отмечалось выше. Однако с учетом того, что ситуации в названных странах являются весьма различными, этот результат может объясняться и статистическим шумом, связанным с тем, что данные по одной и той же концепции собираются различными способами. Наибольшая разница между основным количественным показателем по автобусным перевозкам и показателем в рамках экспериментального вопросника была отмечена для Польши, что полностью объясняется метаданными: основной количественный показатель по автобусным перевозкам охватывает городской транспорт, тогда как данные экспериментального вопросника по автобусным перевозкам его не включают и охватывают только предприятия, насчитывающие более девяти сотрудников.

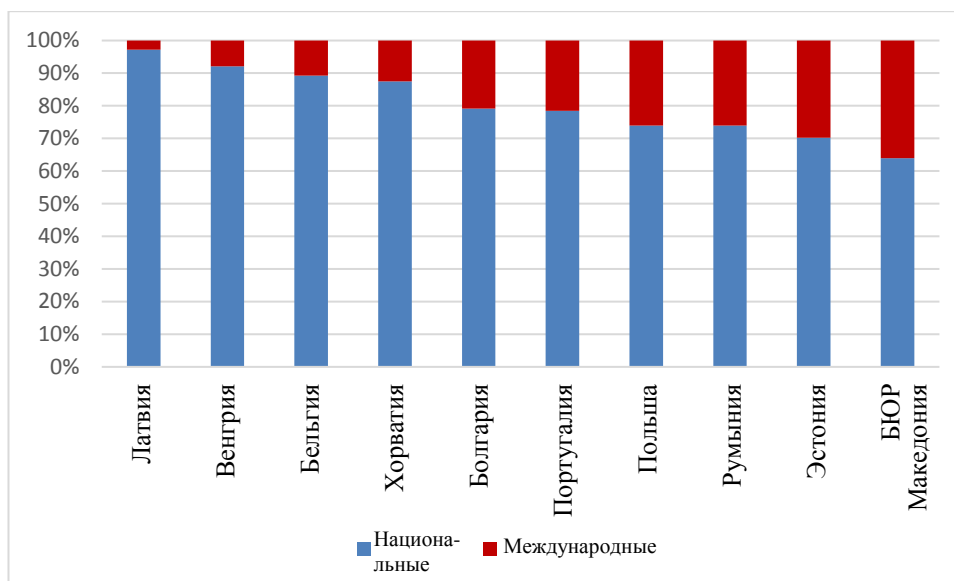
15. И, наконец, в пяти странах (Болгария, Чехия, Венгрия, Португалия и Российская Федерация) показатель, измеренный в рамках экспериментального вопросника по автобусным перевозкам, был выше основного количественного показателя. В случае Болгарии и Португалии метаданные свидетельствовали о том, что основной количественный показатель охватывал только «общественный транспорт», тогда как частные междугородные автобусные перевозки были исключены. Основным количественным показателем по Чехии охватывал только городской транспорт. Что касается Венгрии, то в этот показатель не вошли международные перевозки и рейсы микроавтобусов. В случае Российской Федерации, у которой между основным количественным показателем и данными экспериментального вопросника было отмечено наибольшее расхождение, метаданных представлено не было.

16. Представленный ниже анализ опирается на результаты экспериментального вопросника по автобусным перевозкам, а не на сопоставление с другими данными ВЕБОБВ.

## Пассажиро-км в разбивке по национальным и международным перевозкам

Рис. I

### Пассажиро-км в разбивке по национальным и международным автобусным перевозкам для стран, представивших данные (2016 или последний год)



*Примечание:* Бельгия: в случае международных перевозок речь идет о пассажиро-км, пройденных за пределами страны. Хорватия: только междугородные перевозки. Венгрия: данные от предприятий со штатом более 49 человек. Латвия: только регулярные перевозки. Португалия: только общественный транспорт.

17. Из 20 стран, представивших соответствующие данные, девять передали данные как по национальным, так и по международным перевозкам. Как видно на рис. I, доля международных перевозок в общем объеме автобусных перевозок в этих странах колеблется от 2% (Латвия) до 27% (бывшая югославская Республика Македония).

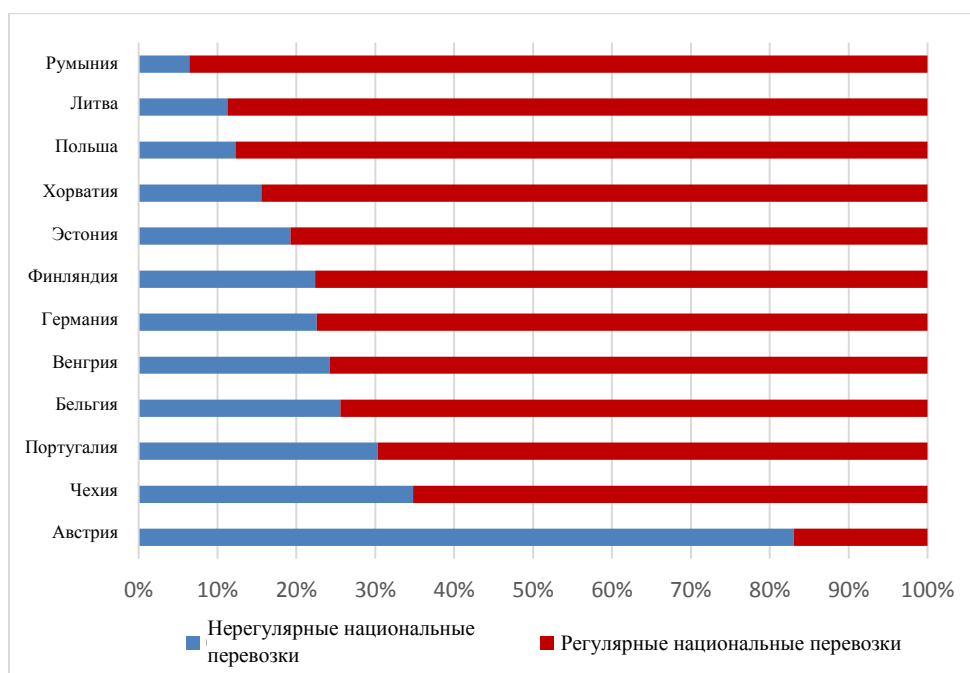
### Регулярные и нерегулярные перевозки

18. Один из основных вопросов при сборе статистики перевозок городскими и междугородными автобусами состоит в том, охватывает ли она регулярные рейсы, нерегулярные рейсы либо и то, и другое. Регулярные автобусные перевозки можно считать более доступным общественным транспортом в смысле, что автобусы выполняют рейсы по установленному графику. Эти данные зачастую могут собираться для целей, которые непосредственно не связаны с официальной статистикой. Например, эти данные могут быть выведены на основе предложенных место-км и средних показателей наполнения, с тем чтобы определить надлежащий объем государственных субсидий, которые следует предоставить оператору.

19. Сбор данные о нерегулярных перевозках по определению является гораздо более сложной задачей. Он включает в себя обследование целого ряда предприятий (от крупных компаний, парк которых насчитывает сотни автобусов, до малых предприятий, у которых основной вид перевозок обеспечивается одним автобусом). Поэтому неудивительно, что некоторые страны конкретно указали, что собранные ими данные не включают нерегулярные рейсы или что эти данные охватывают только предприятия, насчитывающие более определенное число работников (например, Венгрия и Польша).

20. Для тех стран, которые представили данные в разбивке между этими двумя видами перевозок, доля нерегулярных рейсов составляет от 5% в Румынии до 35% в Чехии (см. рис. II). Набор данных по Австрии стоит особняком, поскольку в этой стране нерегулярными являются более 80% рейсов, а причины этому не указываются. Тот факт, что большую часть автобусных перевозок составляют регулярные рейсы, не удивителен, особенно при надлежащем учете поездок в городских районах и прилегающих зонах.

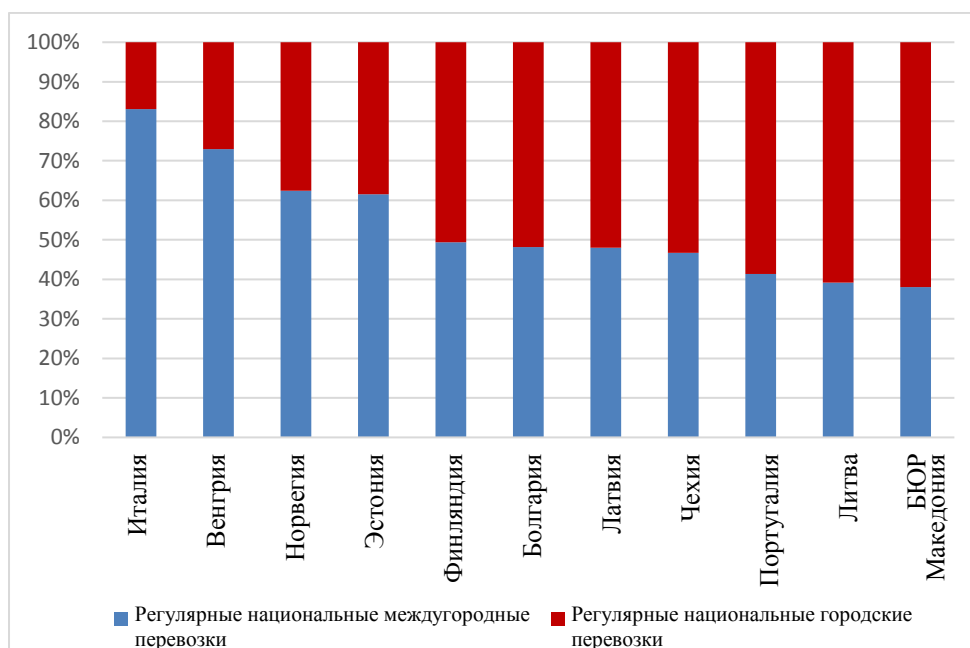
Рис. II  
**Нерегулярные и регулярные национальные автобусные перевозки  
 (пассажиры-км), 2016 год или последний год**



*Примечание:* Бельгия: регулярные перевозки включают общественный транспорт и школьные автобусы. Хорватия: только междугородные перевозки. Польша: включены только предприятия, насчитывающие более 9 сотрудников; городской транспорт исключен. Португалия: только материковая часть и только общественный транспорт.

### Городские и междугородные перевозки

Рис. III  
**Городские и междугородные регулярные национальные автобусные перевозки  
 (пассажиры-км), 2016 год или последний год**



*Примечание:* Венгрия: данные от предприятий со штатом более 49 человек. Норвегия: данные по городским перевозкам охватывают лишь 13 крупнейших городов.

21. Из одиннадцати стран, представивших данные в разбивке между городскими и междугородными перевозками (пассажиры-км), в четырех странах (Италия, Венгрия, Норвегия и Эстония) отмечается более высокая доля междугородных перевозок, тогда как в оставшихся семи (Финляндия, Болгария, Латвия, Чехия, Португалия, Литва и бывшая югославская Республика Македония) большую часть составляли городские перевозки (см. рис. III). Следует вновь отметить, что весьма полезным является анализ метаданных; например, данные о городских перевозках в Норвегии (пассажиры-км) охватывают лишь тринадцать крупнейших городов и, таким образом, не включают все городские районы (хотя понятие городского района носит несколько субъективный характер).

#### **Рост со временем**

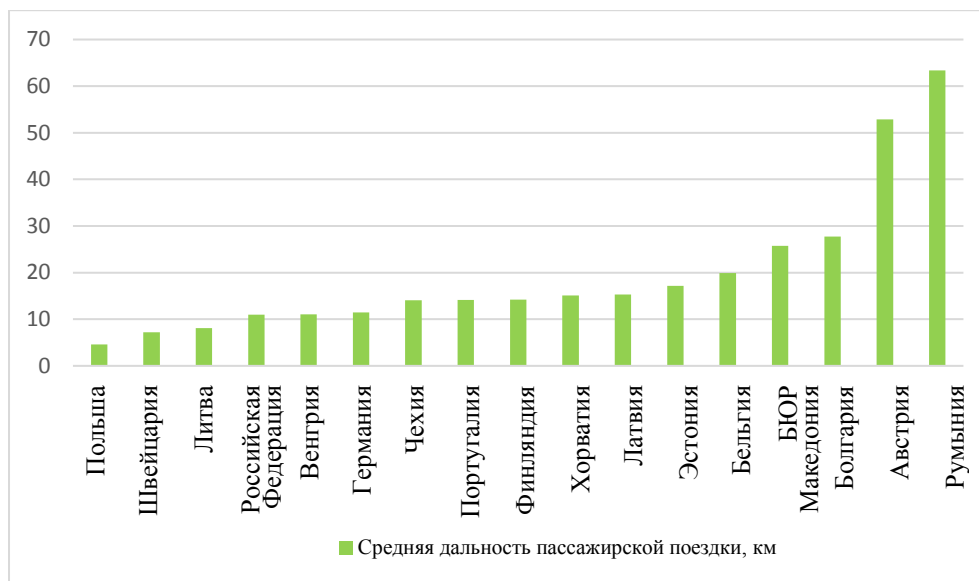
22. Поскольку имеющиеся в настоящее время данные ограничены периодом 2013–2016 годов, трудно извлечь значимые выводы относительно изменения числа пассажиры-км с течением времени. Вместе с тем из 16 стран, по которым имеются соответствующие данные, в 12 наблюдалось увеличение числа пассажиры-км в течение указанного периода, причем самый значительный рост был отмечен в Болгарии (18,8%). В четырех странах за указанный период этот показатель снизился, причем наиболее выраженное сокращение (6,3%) было отмечено в Литве. В совокупности, все имеющиеся данные указывают на 3,2-процентное увеличение числа пассажиры-км для автобусных перевозок в период с 2013 по 2016 год.

#### **Средняя дальность поездки**

23. Поскольку собираемые данные включают как пассажиры-км, так и общее число пассажиров, то можно рассчитать такой производный показатель, как средняя дальность поездки пассажиров. По всей вероятности, этот показатель будет значительно варьировать от одной страны к другой из-за различий в плотности населения, а также в связи с неодинаковыми определениями понятия «автобусные перевозки» (например, оно может охватывать городские или междугородные перевозки, либо оба эти вида перевозок). По имеющимся данным, среднее расстояние автобусной перевозки составляет от 4,6 км в Польше до 63 км в Румынии. В случае Польши, согласно метаданным, количество пассажиры-км не включает городской транспорт; таким образом, этот показатель является искаженным, поскольку пассажиры, совершающие поездки в городской черте, включая пассажиров трамваев и троллейбусов, включены в общее число пассажиров. В любом случае эти средние показатели, вероятно, являются результатом усреднения большого числа коротких городских поездок и меньшего числа междугородных поездок на более длительные расстояния.

Рис. IV

**Средняя дальность автобусной поездки в случае национальных пассажирских перевозок, 2016 год или последний год**



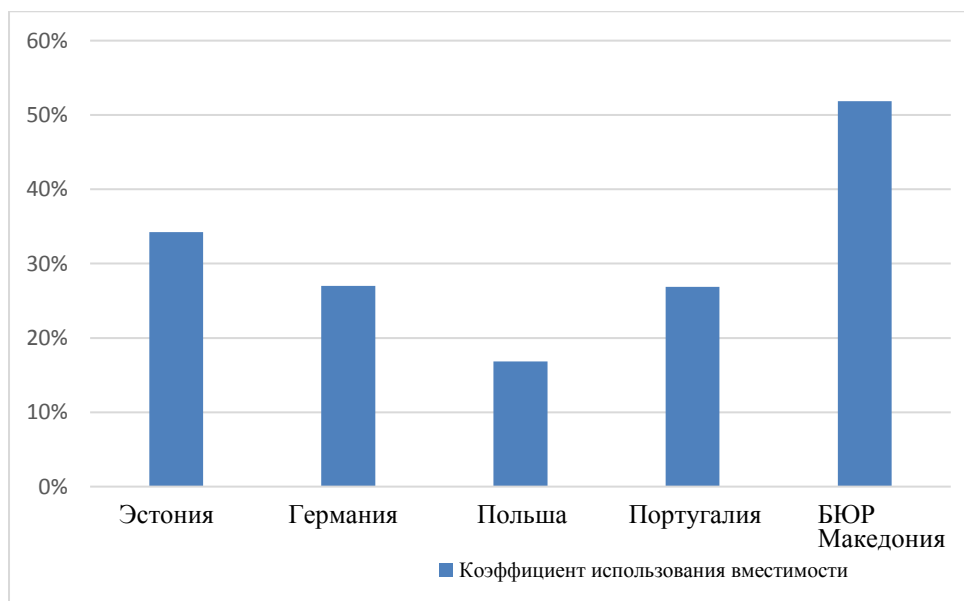
Примечание: См. метаданные для числа пассажиро-км и пассажиров по адресу <http://w3.unecse.org/PXWeb/en>.

**Наполнение и коэффициент использования вместимости транспортных средств**

24. Совмещение отдельно взятого количества пассажиро-км и предлагаемых мест-км позволяет рассчитать как коэффициент использования вместимости транспортных средств, так и показатель, характеризующий число пассажиров на одно транспортное средство. Данных о количестве место-км было представлено относительно мало, и, таким образом, этот показатель удалось рассчитать лишь по пяти странам, в которых он варьировал от 17% в Польше (как отмечалось выше, число пассажиро-км не включает городские перевозки) до 52% в бывшей югославской Республике Македонии.

Рис. V

**Средний коэффициент использования вместимости автобусов (проценты) в случае национальных пассажирских перевозок, 2016 год или последний год\***



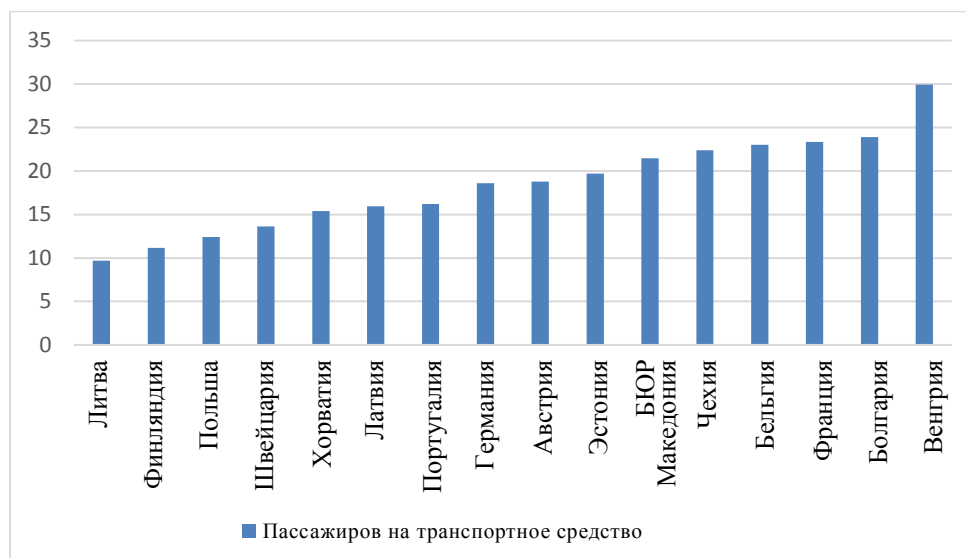
\* См. метаданные для числа пассажиро-км и место-км по адресу [w3.unecse.org/PXWeb/en](http://w3.unecse.org/PXWeb/en).



25. Данные о числе транспортное средство-км поступили от большего числа стран, и, таким образом, показатель, характеризующий число пассажиров на одно транспортное средство, был рассчитан для семнадцати стран – от 9,7% в Литве до 29,9% в Венгрии.

Рис. VI

**Среднее число пассажиров на одно транспортное средство в случае национальных автобусных перевозок (пассажиры на транспортное средство), 2016 год или последний год\*\***



## V. Возможные способы использования данных

26. Недавно опубликованные данные могут позволить сделать ценные выводы о том, каким образом пассажиры в настоящее время пользуются городскими и междугородными автобусами, рассмотреть информацию в разбивке между различными видами автобусных перевозок и выявить возможности для увеличения доли автобусных перевозок. Автобусы могут быть недорогостоящим, безопасным, быстрым и надежным способом перевозки пассажиров в городской черте и прилегающих районах, и таким образом автобусный транспорт может служить инструментом реализации целей в области устойчивого развития, в частности целей № 3 и 11. Использование данных по перевозкам городскими и междугородными автобусами, в частности о числе пассажиро-км, наряду с данными по другим видам транспорта может помочь директивным органам в правильной оценке нынешней ситуации и разработке обоснованных планов развития транспорта в будущем.

27. В дальнейшем при выполнении анализа можно будет также совмещать данные о количестве пассажиро-км для автобусных перевозок с информацией о безопасности дорожного движения, энергопотреблении или даже средней продолжительности поездки, с тем чтобы еще глубже изучить состояние автобусных перевозок по сравнению с другими видами транспорта.

## VI. Методологические трудности и будущая работа

28. Рабочая группа, возможно, пожелает напомнить, что в ходе ее шестьдесят шестой сессии в 2015 году представитель ГД по мобильности и транспорту предложил Межсекретариатской рабочей группе уточнить некоторые концепции, используемые в общем вопроснике по автобусным перевозкам. Например, необходимо было уточнить

\*\* См. метаданные для числа пассажиро-км и транспортное средство-км по адресу [w3.unecce.org/PXWeb/en](http://w3.unecce.org/PXWeb/en).

вопрос о том, включать ли троллейбусы в общее число пассажиро-км или транспортное средство-км. В настоящее время, как представляется, это зависит от страны и усугубляется отсутствием официальных определений некоторых терминов, связанных с городскими и междугородными перевозками. В рамках текущего процесса пересмотра Глоссария по статистике транспорта эти определения будут рассмотрены дополнительно.

29. Рабочая группа, возможно, пожелает вернуться к справочнику по статистике перевозок городскими и междугородными автобусами, который был подготовлен WP.6/AC.6. в 2009 году. В частности, можно было бы доработать методологические указания в отношении того, что следует включать в эти данные, и обобщить дополнительные образцы обследований, используемых в различных странах, а также любые другие методы сбора данных (например, новые источники больших данных).

#### **Документация**

ECE/TRANS/WP.6/2009/1

## **VII. Заключение**

30. Рабочая группа, возможно, пожелает обсудить анализ данных по автобусным перевозкам и рассмотреть возможности дальнейшего применения этого набора данных, принять решение о том, следует ли проводить сбор таких данных на постоянной основе или же осуществлять его и впредь в виде экспериментального проекта, а также рекомендовать странам предоставлять более подробные метаданные для более точной идентификации поступающих данных.

---