



---

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

Женева, 15–17 июня 2022 года

Пункт 7 b) предварительной повестки дня

**Сбор данных, разработка методологии****и согласование статистики транспорта:****общий вопросник****Общий вопросник: повышение качества****Записка секретариата****I. Справочная информация**

1. Общий вопросник позволяет странам одновременно предоставлять статистику по внутреннему транспорту трем организациям — Европейской экономической комиссии (ЕЭК), Международному транспортному форуму (МТФ) и Статистическому управлению Европейского союза (Евростат). Эта работа позволяет получить широкий набор показателей, большинство из которых недоступны в других наборах данных на международном уровне. Основным методологическим документом для текущего сбора данных является Глоссарий по статистике транспорта, который совместно публикуется этими тремя организациями и пятый вариант которого был доработан в 2019 году.

2. В настоящем документе рассматриваются некоторые общие проблемы качества данных, собранных с помощью общего вопросника, с целью определения областей потенциального улучшения качества. Настоящий анализ в значительной степени основан на работе, проведенной под руководством Евростата. Документ содержит тематические подразделы с описанием проблем и предложением вариантов ответных действий. Он охватывает только основные пункты анализа Евростата; более подробная информация будет представлена на ежегодной сессии (как в виде неофициального документа, так и в виде презентаций).

**II. Грузоподъемность автотранспортных средств**

3. В главе вопросника, посвященной автотранспорту, запрашивается 362 показателя, 275 из которых касаются оборудования транспортных средств. 32 показателя из этого набора относятся к грузоподъемности грузовых транспортных средств (на основе как общей численности автопарка, так и количества новых регистраций в отчетном году), и единицей измерения для них является тонна грузоподъемности. Судя по этим показателям, представляется, что некоторые страны



постоянно направляют данные о количестве автомобилей, а не об их грузоподъемности, тогда как в других странах существуют проблемы с единицами измерения. Хотя все партнерские организации проводят проверки качества по всем общим показателям вопросника, вероятные ошибки в указанном наборе показателей остались незамеченными, поскольку проверки обычно сосредоточены на внутренней согласованности и регистрации динамики изменений, а не на значениях, связанных с другими характеристиками (т. е. в данном случае с численностью автопарка).

4. Описанная проблема, вероятно, распространяется на все 32 показателя, однако для иллюстрации соответствия требованиям выделен совокупный показатель грузоподъемности всех грузовых автомобилей (всего автопарка). По этому показателю 17 стран ЕЭК, по всей видимости, предоставляют данные, соответствующие требованиям, а 19 вообще не предоставляют никаких данных. Шесть стран (Германия, Ирландия, Италия, Северная Македония, Российская Федерация и Нидерланды) предоставляют данные по грузоподъемности, идентичные данным по численности автопарка. Еще две страны (Босния и Герцеговина и Молдова), вероятно, предоставляют данные в тоннах, а не в тысячах тонн. Еще двум странам, вероятно, следует оценить или рассчитать общую грузоподъемность своих транспортных средств, поскольку на данный момент они, судя по всему, отчитываются об отдельных субкомпонентах общего состава автопарка (в разбивке по классу массы автомобилей).

5. Если продолжить этот анализ, то можно рассчитать показатель грузоподъемности на одно грузовое транспортное средство (в разбивке по классу массы), чтобы вывести среднее значение грузоподъемности каждого грузового транспортного средства. Полученное среднее значение составляет 0,9 тонны для категории транспортных средств с максимально допустимой полной массой (МДПМ) до 3,5 тонн; в среднем 3 тонны для транспортных средств с МДПМ от 3,5 до 7,5 тонн; в среднем 5 тонн для транспортных средств с МДПМ от 7,5 до 12 тонн; в среднем 12 тонн для транспортных средств с МДПМ от 12 до 40 тонн; и в среднем 29 тонн грузоподъемности для транспортных средств с МДПМ более 40 тонн.

6. Партнерские организации предлагают удалить показатели грузоподъемности, равные показателям численности автопарка. Кроме того, будут также скорректированы все показатели, которые, по всей видимости, в 1000 раз превышают реальные значения. Для повышения качества данных будут разработаны правила валидации, которые позволят выявить указанные проблемы с опорой на количество грузовых транспортных средств как контрольный показатель для оценки общей грузоподъемности.

### III. Количество зарегистрированных новых автомобилей в сравнении с количеством новых регистраций

7. В Глоссарии по статистике транспорта<sup>1</sup> приводится следующее определение даты первой регистрации механического транспортного средства (выделено автором):

«Дата первой регистрации механического транспортного средства — это первая регистрация **нового** механического транспортного средства в Регистре механических транспортных средств независимо от государственной принадлежности регистра. Датой регистрации является дата записи, сделанной администрацией регистрации механических транспортных средств. **Регистрация импортированных подержанных транспортных средств не является первой регистрацией** и рассматривается как перерегистрация».

8. Несмотря на наличие этого определения, известно, что в некоторых странах понятие новой регистрации фактически охватывает регистрацию импортированных подержанных автомобилей. Так, в метаданных общего вопросника Венгрия, Греция и Литва отмечены как страны, причисляющие регистрацию подержанных автомобилей

<sup>1</sup> [unece.org/2FDAM%2Ftrans%2Fmain%2Fwp6%2Fpdfdocs%2FGlossary\\_for\\_Transport\\_Statistics\\_RU.pdf&clen=2764597&chunk=true](https://unece.org/2FDAM%2Ftrans%2Fmain%2Fwp6%2Fpdfdocs%2FGlossary_for_Transport_Statistics_RU.pdf&clen=2764597&chunk=true).

из-за рубежа или перерегистрацию к новым регистрациям. При этом следует отметить, что многие страны могли неправильно понять определение и/или не предоставить метаданные, фиксирующие их расхождения с указанным определением.

9. Новая регистрация транспортных средств сама по себе является важным экономическим показателем. Кроме того, важным ключевым показателем, позволяющим предвосхитить будущее развитие автопарка, является разбивка соответствующих данных по видам топлива. В частности, разбивка по видам топлива позволяет оценить, насколько быстро парк автомобилей пополняется аккумуляторными электромобилями (АЭ), что важно знать по причинам изменения климата, а также с целью планирования местного загрязнения, спроса на электроэнергию и зарядной инфраструктуры.

10. Имеются все основания для сбора данных, охватывающих оба вида регистрации. Учет всех новых регистраций (включая регистрацию импортных автомобилей) показывает, как меняется автопарк, тогда как учет регистрации новых автомобилей показывает, какие именно новые автомобили покупают потребители в автосалонах.

11. Поэтому в рамках общего вопросника Евростат проанализировал данные о новых регистрациях по двум отдельным источникам. Первым стал Европейский наблюдательный орган по альтернативным видам топлива<sup>2</sup> — «инициатива, финансируемая Европейской комиссией и предоставляющая открытую и бесплатную информацию для поддержки государств-членов в осуществлении Директивы 201/94 ЕС о создании инфраструктуры, связанной с альтернативными видами топлива». Вторым источником стали данные о новых регистрациях транспортных средств, полученные от Европейского центрального банка (ЕЦБ).

12. В отношении общего количества новых автомобилей анализ Евростата (в сравнении с данными ЕЦБ) показывает, что 24 страны (данные по которым имеются в базе данных Европейского центрального банка), судя по всему, полностью соответствуют определению Глоссария. При этом 11 государств-членов либо серьезно отклоняются от определения Глоссария, либо предоставляют на своем национальном статистическом сайте несколько различных определений «новой регистрации», ни одно из которых не согласуется с определением Глоссария (Кипр, Мальта и Хорватия). Еще 10 стран не предоставляют никаких данных.

13. В отношении АЭ в анализе было выполнено сравнение данных общего вопросника со значениями из ЕНОАВТ. Проблема с АЭ заключается в том, что в определениях глоссария несколько упрощаются различия, к примеру, между исключительно аккумуляторными электромобилями и гибридными автомобилями с подзарядкой от электросети, в то время как некоторые страны отдельно рассматривают электромобили с увеличенным запасом хода, на которые может устанавливаться небольшой бензиновый двигатель. Данные по 14 странам, судя по всему, полностью согласуются с ЕНОАВТ. Еще семь стран представили в общем вопроснике цифры, значительно отличающиеся от базы ЕНОАВТ, что, вероятно, связано с расширенной трактовкой новых транспортных средств, охватывающей импортные поддержанные автомобили (как указано выше). Еще в пяти странах имеются существенные расхождения с данными ЕНОАВТ, которые еще предстоит разъяснить, а в 21 стране не был распространен общий вопросник (при этом девять из них были включены в базу данных ЕНОАВТ). В 21 стране отсутствовали данные, позволяющие провести такое сравнение.

14. Партнерские организации предлагают заново утвердить определение новых транспортных средств в Глоссарии, включив в него только впервые зарегистрированные автомобили и исключив импортные поддержанные автомобили. Этого можно достичь путем проведения разъяснительной работы со странами, поскольку в большинстве стран должна быть возможность принять определение, соответствующее Глоссарию. Кроме того, дополнительно повысить качество данных должно обеспечение того, чтобы определение АЭ полностью

<sup>2</sup> <https://www.eafo.eu/>.

соответствовало Глоссарию и не включало определенные типы гибридных автомобилей.

15. Последний вариант улучшения данных общего вопросника касается непосредственного включения данных ЕНОАВТ по соответствующим государствам-членам либо путем полного цитирования, либо путем добавления сноски, дающей понять, что эти данные получены не от национального статистического органа, а от другой организации.

#### **IV. Железнодорожные линии и пути**

16. Эта область качества данных в основном касается стран, в которых работает Европейское железнодорожное агентство (ЕЖДА), а именно стран Европейского союза, Норвегии и Швейцарии. В европейском контексте не всегда ясно, какой источник данных (общий вопросник или данные ЕЖДА либо данные Международного союза железных дорог (МСЖД)) следует использовать для ссылок в определенных публикациях. Кроме того, в некоторых данных общего вопросника, вероятно, содержится внутреннее противоречие в том смысле, что протяженность линий получается больше, чем общая протяженность путей (чего быть не должно, поскольку каждая линия состоит из одного или нескольких путей).

17. Семь стран ЕЭК ООН в 2019 году указали протяженность путей, равную протяженности своих линий, но при этом заявляют, что некоторые линии имеют два пути или более. Речь идет о следующих странах: Беларуси, Боснии и Герцеговины, Республике Молдова, Российской Федерации, Словакии, Украине и Франции. Напротив, Северная Македония и Черногория сообщают о разной протяженности путей и линий, но при этом все их линии заявлены как одноколейные.

18. Партнерские организации предлагают провести новую верификацию ответов, чтобы подтвердить, что протяженность путей всегда больше или равна протяженности линий (на практике протяженность путей должна быть строго больше протяженности линий, если только все линии не являются одноколейными).

#### **V. Тяговые автотранспортные средства**

19. Евростат отметил различия между данными общего вопросника и информацией «статистической совокупности тяговых транспортных средств», которая направляется раз в квартал в рамках регулируемого этой организацией сбора результатов Обследования автомобильных грузовых перевозок (ОАГП) (на основании Регламента 70/2012 ЕС). По большинству стран значения численности автопарка в общем вопроснике, как правило, на 50 % выше, чем в ОАГП. Эти различия могут быть обусловлены схемой выборки ОАГП, связанной, например, с ограниченным диапазоном возраста транспортных средств. Возможно, страны намеренно не включают в выборку более старые автомобили, поскольку известно, что их реже эксплуатируют (и поэтому такая разница в статистических совокупностях не окажет существенного влияния на показатели транспортное средство-км и тонно-км).

20. Партнерские организации предлагают странам с очень большими различиями между двумя наборами данных (Болгария, Италия и Ирландия) проверить эти наборы данных и обосновать различия либо исправить их в случае необходимости.

#### **VI. Дорожное движение автотранспортных средств**

21. Глава, касающаяся показателей транспортное средство-километров по автомобильному транспорту, была составлена несколько лет назад и представляла собой пилотный набор данных, собранных начиная с 2008 года. При этом попыток оптимизировать существующую главу об автотранспорте предпринято не было, что привело к появлению десяти повторяющихся показателей (несмотря на небольшое расхождение в формулировках, отмеченное между двумя главами).

22. Учитывая дублирование этих двух наборов данных, партнерские организации предлагают повторять данные в тех случаях, когда они представлены в одной главе, но не представлены в другой (поскольку данные из разных глав вопросника поступают в разные кубы распространения).

## **VII. Заключительные замечания**

23. Партнерские организации продолжают работу по повышению качества данных, постоянно поддерживая связь с государствами-членами. Координаторам по статистическим вопросам напоминают о том, что важно по возможности следовать определениям из Глоссария, а во всех тех случаях, когда это невозможно, включать дополнительные описания в формате метаданных. Кроме того, многие из лиц, с которыми обычно связываются при заполнении общего вопросника, сами являются пользователями данных, поэтому обмен любыми наблюдениями о качестве с их соответствующими организациями позволяет проводить больше анализов такого рода.

---