



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по железнодорожному  
транспорту**

Семьдесят первая сессия

Женева, 27–29 ноября 2017 года

Пункт 17 предварительной повестки дня

**Статистика железнодорожного транспорта****Повышение качества статистики железнодорожного  
транспорта**

Записка секретариата

**I. Справочная информация**

1. Железнодорожный транспорт, используемый для перевозки как пассажиров, так и грузов является неотъемлемой частью повседневной жизни людей во всем регионе ЕЭК и за его пределами. В условиях кажущегося постоянного повышения уровня доступности данных транспортные директивные органы должны быть в состоянии ответить на многие жизненно важные вопросы, которые встанут перед железнодорожным транспортом в будущем. Например, чем отличается система эксплуатации железнодорожных сетей в различных странах или насколько масштабы железнодорожных сетей соответствуют потребностям в перевозках пассажиров и грузов?

2. Для того чтобы ответить на эти и другие вопросы, у пользователей есть множество вариантов, в том числе большие массивы данных, собираемых многими частными организациями. Однако наиболее полным источником на страновом уровне остается традиционный метод сбора официальной статистики национальными статистическими управлениями или министерствами транспорта. Эти статистические данные, как правило, представляют собой данные по всей стране, а не только по какому-либо одному из ее сегментов (например, путем использования той или иной конкретной железнодорожной компании). Для того чтобы заполнить все еще имеющиеся пробелы в этих данных, нужно вести дальнейшую работу параллельно со специалистами по статистике, которые продолжают работать над повышением полноты и сопоставимости этих данных.

3. В целях содействия решению этих проблем и поощрения контактов между официальными статистическими органами по методам сбора данных в начале июня 2017 года Европейская экономическая комиссия Организации Объеди-



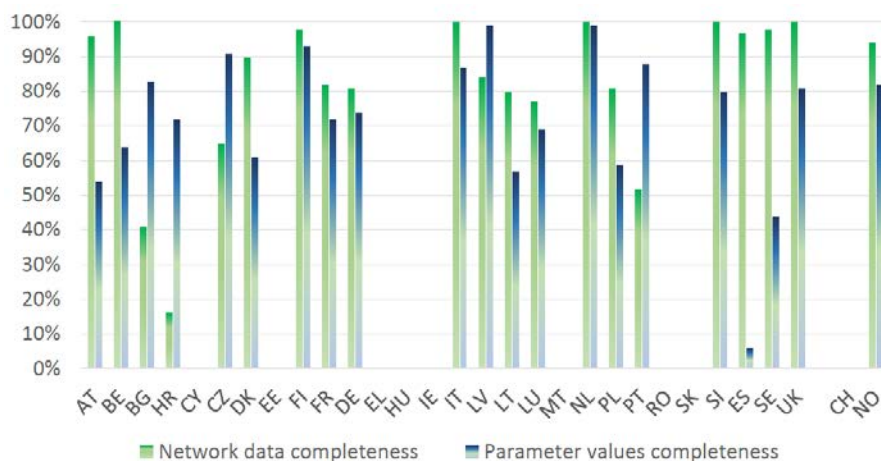
ненных Наций (ЕЭК ООН) провела рабочее совещание на тему: «Повышение качества данных в области статистики железнодорожного транспорта: обмен информацией о национальной практике». Это рабочее совещание стало первым в серии совещаний ЕЭК ООН по статистике транспорта и было создано параллельно с ежегодной сессией Рабочей группы ЕЭК ООН по статистике транспорта. На нем выступили представители национальных статистических управлений, министерств транспорта и международных организаций железнодорожного транспорта. В завершение работы этого совещания была проведена дискуссия, на которой присутствовали все участники.

## II. Рабочее совещание по повышению качества данных в области статистики железнодорожного транспорта

4. Для многих выступающих одним из основных моментов остаются проблемы со сбором данных. Во многих странах статистические данные о железнодорожном транспорте представляют собой сочетание административных данных, получаемых напрямую от железнодорожных операторов, и данных, получаемых в результате проведения анкетных обследований среди железнодорожных операторов или, в некоторых случаях, среди пользователей железных дорог. К сожалению, сбор этих данных не всегда последователен и может не обеспечивать достаточный уровень полноты, которая нужна для того, чтобы направлять полученные данные в качестве официальных. Эту нехватку данных можно определить по международным базам данных, которые поддерживаются разными организациями. В частности, на этом рабочем совещании Европейское железнодорожное агентство (ЕЖДА) отметило низкие уровни наличия данных в ряде стран подведомственного ему региона (см. рис. 1). Хотя некоторые страны предоставляют почти все данные, требуемые в базе данных ЕЖДА, все же многие страны с этой задачей не справляются.

Рис. 1

### Полнота данных по сетям и параметрам в базе данных Европейского железнодорожного агентства



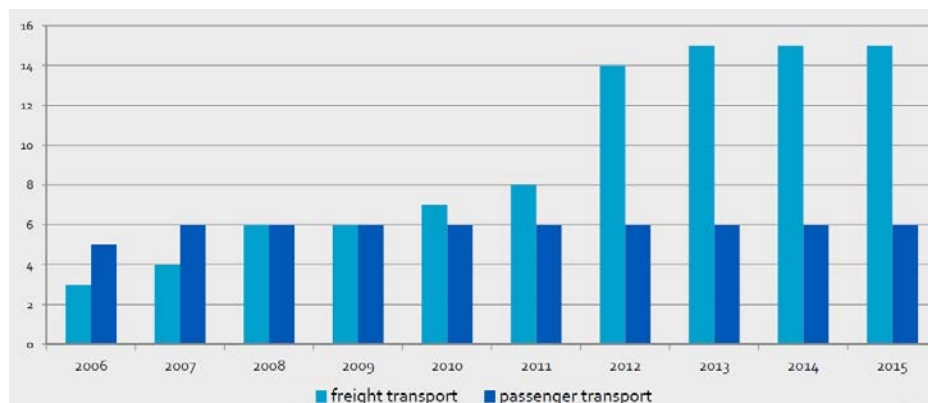
Источник: Европейское железнодорожное агентство.

5. Зачастую пробелы в этих данных отражают наличие трудных проблем, с которыми сталкиваются специалисты по статистике в процессе сбора данных. В частности, Центральное статистическое управление Нидерландов подчеркнуло, что эти проблемы связаны с либерализацией рынка железнодорожных перевозок. Во многих странах численность железнодорожных компаний увеличивается в силу приватизации (см. пример Нидерландов на рис. 2). Хотя многие видят в этом шаг вперед на пути к повышению эффективности транспорта, тем не менее частные операторы, как правило, проявляют более сильное желание сохранить конфиденциальность и зачастую занимаются трансграничными пере-

возками (особенно в Европейском союзе). Это еще больше усложняет работу специалистов по статистике в плане сбора и обработки данных, которые должны представляться на этапе их официального подтверждения в разбивке по странам. Со своей стороны, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии отметило усложнение процесса сбора данных о грузовых железнодорожных перевозках, что обусловлено трудностями с заключением меморандумов о взаимопонимании (МОВ) со столь многочисленными и разнообразными частными предприятиями, хотя на них, как правило, приходится высокий процент респондентов, которые присылают свои ответы в духе доброй воли.

Рис. 2

### Число железнодорожных компаний, действующих в Нидерландах



Источник: Центральное статистическое управление Нидерландов.

6. Несмотря на эти препятствия, многие статистические управления могут предоставлять ценную информацию для директивных органов и других пользователей данных. В свое время АО «Российские железные дороги» проводило иногда радикальные реформы системы обработки железнодорожных грузов, в частности во время финансового кризиса 2009 года, когда произошел значительный спад, после которого начался процесс более медленного восстановления в последующие годы. Как таковые, эти данные можно использовать в качестве соответствующего экономического показателя. Еще одним примером могут служить данные, обнародованные Международным союзом железных дорог (МСЖД) по поводу изменения показателя протяженности железнодорожных линий в Европе с 1970 года. На рис. 3 показано сокращение общей протяженности линий в Европе за период с 1970 по начало 2000-х годов, после чего в конце прошлого десятилетия этот показатель начал стабилизироваться.

7. В ходе рабочего совещания участники особо отметили новаторские методы, в том числе метод использования данных, передаваемых так называемыми «охотниками за поездами» в Нидерландах. Эти данные, которые собираются энтузиастами-любителями поездок на поездах и зачастую размещаются бесплатно в Интернете, иногда используются в этой стране для официального подтверждения состава поездов и типов грузов. Более типичная работа в области модернизации проводится также в Соединенном Королевстве, где национальные специалисты по статистике в Управлении автомобильного и железнодорожного транспорта (ОРП) разрабатывают соответствующую веб-форму для упрощения передачи данных железнодорожными компаниями. После его внедрения в практику этот метод позволит оптимизировать работу по сбору данных, а также облегчить бремя работы более мелких компаний за счет сокращения объема данных, предусмотренных вопросниками, которые использовались ранее.

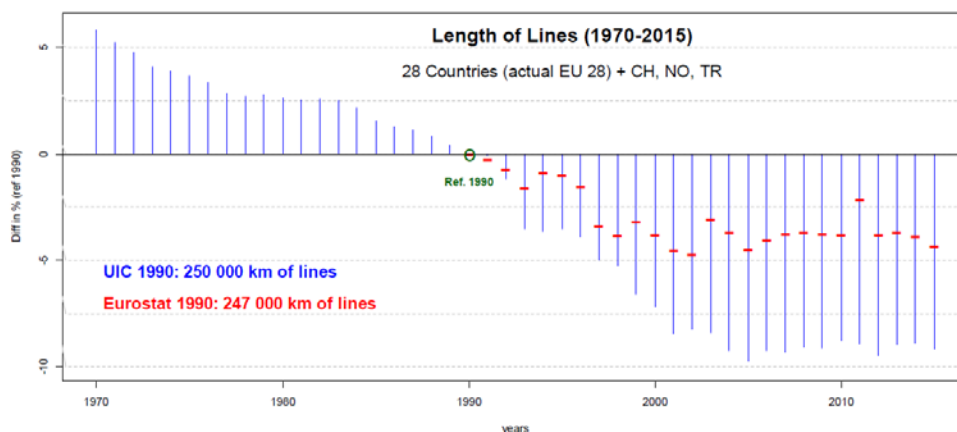
8. Развитие отношений сотрудничества с железнодорожными операторами является еще одним шагом со стороны многих статистических управлений на пути к совершенствованию своих статистических данных о железнодорожных перевозках. В Нидерландах заключены соглашения с некоторыми частными операторами на предмет передачи требуемых данных непосредственно в стати-

стическое управление. В управлении ОРР Соединенного Королевства есть детальный меморандум о взаимопонимании, предусматривающий обязательное предоставление данных о пассажирских перевозках в железнодорожном сообщении национальными операторами пассажирских железнодорожных перевозок («Нетворк рейл»). Это соглашение предусматривает соответствующее медийное средство передачи, тип данных, подлежащих передаче, и формат, в котором должны передаваться эти данные. В результате ежегодного пересмотра этого соглашения налаженная система отношений поддерживается на современном уровне и позволяет удостовериться в том, что коммерческие потребности удовлетворяются.

9. Такие взаимоотношения также содействуют унификации системы сбора данных и могут в значительной мере повысить своевременность их представления. То, что директивные органы придают вопросам оперативного принятия обоснованных решений более весомое значение, – это еще один фактор, который должны учитывать провайдеры данных в ходе разработки и обновления своих массивов данных и методов их распространения. Статистическое управление Канады сообщило о своей собственной работе в этой области, которая состоит в обнаружении ежемесячных данных о загрузке железнодорожных вагонов менее чем через два месяца по истечении установленного срока. Соединенное Королевство установило в своих меморандумах о взаимопонимании соответствующую временную шкалу, которая переносится непосредственно в ее график публикаций с целью обеспечить максимальную эффективность.

Рис. 3

### Общая протяженность железнодорожных линий в Европе (различия по сравнению с 1990 годом)



Источник: Международный союз железных дорог (МСЖД).

10. Некоторые участники и выступающие обратили внимание на непоследовательность данных среди международных или региональных организаций, в частности таких, как МСЖД, ЕЖДА, Евростат и ЕЭК ООН. МСЖД показал, что между данными, опубликованными международными организациями (см. рис. 3 с сопоставлением общей протяженности железнодорожных линий в Европе между МСЖД и Евростатом) на региональном уровне продолжают сохраняться небольшие, а то и умеренные различия. Разные организации могут пользоваться разными методами оценки, применять разные определения или собирать данные по разным графикам. Это может создавать путаницу для пользователей данных. ЕЭК ООН, Евростат и Международный транспортный форум (МТФ) сотрудничают между собой на постоянной основе в целях согласования определений и использования общего веб-вопросника в порядке повышения согласованности между учреждениями и снижения нагрузки по предоставлению ответов их членами. Хотя в последние годы эти усилия позволили повысить согласованность данных, тем не менее остается сделать еще много, причем одним из важнейших шагов, которые придется предпринять в ближайшие годы, будет очередное обновление совместной публикации МТФ/Евростат/ЕЭК ООН –

Глоссария по статистике транспорта. Это обновление будет представлять собой работу на глобальном уровне и включать некоторые более новые инновации в области транспорта, которые затронут все виды транспорта, в том числе железнодорожный.

### **III. Заключение**

11. Июньское рабочее совещание явилось полезным шагом на пути к расширению обмена информацией между различными провайдерами и пользователями данных о железнодорожном транспорте и должно рассматриваться в качестве части текущего процесса коммуникации по этой тематике, который ЕЭК ООН будет укреплять и впредь. У ЕЭК ООН есть свои планы в части обновления Глоссария по статистике транспорта и деятельности других соответствующих рабочих групп в целях дальнейшего расширения процесса коммуникации и сотрудничества между странами по сбору статистических данных о железнодорожном транспорте.

---