



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

Женева, 12–14 июня 2018 года

Пункт 4 d) предварительной повестки дня

**Сбор данных, разработка методологии и согласование
статистики транспорта: статистика дорожно-транспортных
происшествий и статистика аварий на железнодорожном
транспорте****Статистика в области безопасности на железнодорожных
переездах****Записка секретариата****I. Справочная информация**

1. На своей шестьдесят седьмой сессии в 2016 году Рабочая группа решила разослать, по просьбе Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах ЕЭК ООН (WP.1/GE.1), экспериментальный вопросник по авариям на железнодорожных переездах на основе своего проекта доклада об оценке уровня безопасности (ECE/TRANS/WP.1/GE.1/2016/2), который впоследствии, в 2017 году, был принят Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1) и стал документом ECE/TRANS/WP.1/2017/4.
2. Рабочая группа, возможно, помнит, что этот вопросник не был разослан после шестьдесят седьмой сессии из-за нехватки средств. На шестьдесят восьмой сессии Рабочая группа подтвердила, что вопросник должен быть разослан в 2017 году.
3. Секретариат распространил вопросник на английском, русском и французском языках среди всех государств-членов, не охваченных базой данных Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА) в июле 2017 года, установив сентябрь 2017 года в качестве крайнего срока для направления ответов. В базе данных ЕЖДА содержатся сведения обо всех 28 государствах – членах Европейского союза, а также о бывшей югославской Республике Македония, Норвегии, Турции и Швейцарии.
4. Распространенный вопросник был несколько меньше, чем вопросник, предложенный в документе ECE/TRANS/WP.1/2017/4. Для простоты из него были удалены производные индикаторы, которые были просто рассчитаны с использованием двух других показателей, включенных в вопросник.



5. По состоянию на январь 2018 года ответы были получены от десяти стран: Албании, Азербайджана, Армении (без соответствующих данных), Грузии (в отношении только некоторой части инфраструктуры железнодорожных переездов), Израиля (без соответствующих данных о железнодорожных переездах, но с более общей железнодорожной статистикой), Канады, Республики Молдова, Российской Федерации, Сербии и Соединенных Штатов Америки.

Документация

ECE/TRANS/WP.1/GE.1/2016/2, ECE/TRANS/WP.1/2017/4

II. Данные, указанные в ответах на вопросник

6. В нижеследующих пунктах описываются данные, указанные в ответах на вопросник. Кроме того, в них проводится сравнение этих данных с данными из двух других источников: экспериментального вопросника по железнодорожным авариям, разосланного ранее в 2017 году, и ответов на вопросник, разосланный WP.1/GE.1 в 2016 году (в случае их наличия).

7. Албания предоставила данные только о числе людей, погибших на железнодорожных переездах, и о числе людей, тяжело раненых на железнодорожных переездах. Было сообщено, что в 2016 году на железнодорожных переездах погибли три человека и еще 14 человек получили тяжкие увечья. Для сопоставления этих данных не имелось никакого другого источника (ни статистических данных о железнодорожных авариях, ни ответа на предыдущий вопросник WP.1/GE.1).

8. Азербайджан предоставил исчерпывающие данные, в частности:

a) данные о количестве железнодорожных переездов в разбивке по железнодорожным переездам с УЗП и без них (с последующей разбивкой на переезды: с ручным управлением, с системой защиты со стороны рельсового пути, автоматические с системой предупреждения пользователя и автоматические с системой защиты пользователя);

b) данные об общем количестве несчастных случаев со смертельным исходом на железнодорожных переездах в разбивке по железнодорожным переездам с УЗП и без них. В период между 2010 и 2016 годом из 19 несчастных случаев со смертельным исходом на железнодорожных переездах 15 произошли на переездах без УЗП;

c) в 2010–2016 годах на железнодорожных переездах была зарегистрирована только одна серьезная авария, поэтому этих данных, по-видимому, не имеется;

d) данные об общем количестве всех железнодорожных аварий на железнодорожных переездах в разбивке по железнодорожным переездам с УЗП и без них;

e) данные об общем числе людей, погибших или тяжело раненых на железнодорожных переездах. Эти данные приведены в разбивке по пользователям автотранспортных средств и другим лицам. Из 28 погибших на железнодорожных переездах за отчетный период 22 человека были пользователями автотранспортных средств.

Для сопоставления этих данных не имелось никакого другого источника (ни статистических данных о железнодорожных авариях, ни ответа на предыдущий вопросник WP.1/GE.1).

9. Канада предоставила исчерпывающие данные, в частности:

a) данные о количестве железнодорожных переездов в разбивке по железнодорожным переездам с УЗП и без них (с последующей разбивкой на переезды: автоматические с системой предупреждения пользователя и автоматические с

системой защиты пользователя; не имеется сообщений о железнодорожных переездах с ручным управлением или с системой защиты со стороны рельсового пути);

b) данные об общем количестве несчастных случаев со смертельным исходом, серьезных аварий и всех аварий на железнодорожных переездах; они были приведены в разбивке таким же образом, как и данные о количестве железнодорожных переездов;

c) данные об общем числе людей, погибших или тяжело раненых на железнодорожных переездах; данные по этим двум индикаторам приведены без разбивки на типы железнодорожных переездов.

Эти данные были сопоставлены с набором данных о железнодорожных авариях и данными, собранными WP.1/GE.1, и были признаны идентичными.

10. Грузия предоставила только данные о количестве железнодорожных переездов – 30 в 2016 году. Это может показаться довольно небольшим количеством, учитывая сотни или даже тысячи железнодорожных переездов, имеющих, по сообщениям, в странах с аналогичной протяженностью поездных магистралей, – возможно, эти данные относятся только к железнодорожным переездам с УЗП.

11. Республика Молдова предоставила данные об общем количестве железнодорожных переездов, все из которых были классифицированы как переезды без УЗП. Было сообщено о 242 000 железнодорожных переездов, но, следует полагать, респонденты имели в виду 242 переезда. Кроме того, были предоставлены данные об общем количестве несчастных случаев со смертельным исходом, а также об общем количестве всех железнодорожных аварий на железнодорожных переездах, общем числе лиц, погибших на железнодорожных переездах, и общем числе лиц, тяжело раненых на железнодорожных переездах.

12. Российская Федерация предоставила информацию об инфраструктуре, с данными о железнодорожных переездах в разбивке по переездам с УЗП и без них, причем все переезды с УЗП классифицируются как автоматические с системой защиты пользователя. Были предоставлены данные, покрывающие последние два года (2015–2016 годы), об общем количестве всех железнодорожных аварий на железнодорожных переездах, общее число лиц, погибших или тяжело раненых на железнодорожных переездах, в разбивке по типу жертв. Данные об инфраструктуре полностью согласуются с данными, представленными в GE.1. Число погибших (58 в 2016 году) было намного больше, чем общее количество железнодорожных аварий, о которых было сообщено в ответе на другой вопросник, и, судя по разбивке данных о железнодорожных переездах, представляется, что жертвы, которые были пользователями автотранспортных средств, были исключены из статистики аварий на железнодорожном транспорте. Данные о количестве железнодорожных переездов и числе погибших согласуются с данными, собранными GE.1.

13. Сербия предоставила данные о количестве железнодорожных переездов с УЗП и без них, а также об общем количестве всех железнодорожных аварий на железнодорожных переездах, об общем числе лиц, погибших на железнодорожных переездах, и общем числе лиц, тяжело раненых на железнодорожных переездах. Данные об этих несчастных случаях не были приведены в разбивке по типу жертв. Эти данные согласуются с данными о железнодорожных авариях, представленными в ответе на другой вопросник.

14. Соединенные Штаты предоставили данные о количестве железнодорожных переездов, однако важнейшей деталью является то, что около 40 процентов железнодорожных переездов являются частными переездами. Данные были приведены в разбивке по железнодорожным переездам с УЗП и без них, но эти цифры относятся только к переездам общего пользования и, следовательно, представляют собой лишь около 60 процентов от общего количества. Кроме того, были приведены данные об общем количестве железнодорожных аварий на железнодорожных переездах и общем числе погибших на железнодорожных переездах. Данные были в целом сопоставимы с базой статистических данных о железнодорожных авариях и с докладом GE.1.

III. Обсуждение вопроса об указанных данных

15. В нижеследующих пунктах описываются данные о железнодорожных переездах, организованные тематически, и обсуждается вопрос о том, какие данные предполагается иметь в наличии.

16. Характеристики железнодорожных переездов: большинство стран (семь из десяти) сообщили, по крайней мере, некоторую информацию о количестве железнодорожных переездов, и ожидается, что они будут широко доступны через данные об управлении инфраструктурой. Поскольку шесть стран могут дополнительно подразделить эти данные на данные о железнодорожных переездах с УЗП и без них, то эти данные вполне доступны и Рабочая группа может продолжать запрашивать эту информацию.

17. Общее количество аварий и количество серьезных аварий на железнодорожных переездах: как в данных о безопасности дорожного движения, так и в данных о безопасности железнодорожного транспорта обычно сообщается о типе населенного пункта и как те, так и другие включают информацию о железнодорожных переездах. Поэтому неудивительно, что эти данные были представлены по шести из десяти стран. Разбивку этих данных на типы железнодорожных переездов, в частности различные типы переездов с УЗП, многим странам оказалось сложнее осуществить (это удалось сделать только двум странам): такая же картина наблюдалась и в случае стран ЕЖДА.

18. Число погибших и раненых обычно получают из базовых данных о безопасности (железнодорожного и/или автомобильного транспорта), хотя несчастные случаи с пешеходами и велосипедистами, в частности те из них, которые не приводят к летальному исходу, могут быть необъективны из-за того, что не все они регистрируются. Также ожидается, что и в этом случае сбор этих данных в разбивке по типу пользователей будет осуществляться через обычные механизмы безопасности дорожного движения и железнодорожных путей (по крайней мере, те жертвы, которые считались участниками дорожного движения или пользователями железных дорог). Семь стран смогли предоставить данные о, по меньшей мере, смертельных случаях, и только Азербайджан смог предоставить данные в разбивке по жертвам.

19. Опираясь именно на эти собранные данные, можно осуществить некоторые базовые анализы безопасности. Например, в Соединенных Штатах и Канаде около 65% аварий на железнодорожных переездах происходят на переездах с УЗП, в то время как в Азербайджане этот показатель составляет всего семь процентов. И явно больше остальных (90%) на железнодорожных переездах в Российской Федерации погибают пользователи автотранспортных средств. Если этот набор данных будет продолжен и распространен, то могут быть выявлены дальнейшие общие тенденции и сделаны межстрановые сопоставления.

IV. Заключение

20. Результаты, полученные благодаря ответам на вопросник, были кратко представлены WP.1 в марте 2018 года для информации. WP.1 приветствовал эти данные и рекомендовал WP.6 продолжить сбор данных и доложить об этом на более подробном брифинге в ходе одной из будущих сессий.

21. Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению собранные данные о безопасности железнодорожных переездов и рассмотреть вопрос о том, следует ли секретариату продолжать собирать эти данные – на временной или постоянной основе, в нынешнем формате или в измененном виде. Рабочая группа, возможно, пожелает распространить эти данные во всем регионе ЕЭК вместе с данными ЕЖДА. Рабочая группа, возможно, пожелает призвать другие государства-члены, которые не охвачены данными ЕЖДА и не ответили на этот вопросник, предоставить данные в будущем.