



---

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

Женева, 12–14 июня 2019 года

Пункт 5 d) предварительной повестки дня

**Сбор данных, разработка методологии и согласование  
статистики транспорта: Сбор статистических данных  
по торговле подержанными автомобилями****Сбор данных о международном обороте подержанных  
транспортных средств****Записка секретариата****I. Справочная информация**

1. Подержанные автомобили часто меняют владельца, а иногда при этом пересекают границы. На протяжении многих лет высказывалась обеспокоенность по поводу того, что развитые страны экспортируют в другие страны старые или морально устаревшие автомобили, а иногда и автомобили, находящиеся в неисправном состоянии и/или с незаконно внесенными изменениями, поскольку они больше не пригодны для использования в стране происхождения. В некоторых странах широкое использование устаревших транспортных средств, по-видимому, приводит к негативным последствиям, ведь многие из них не оснащены надлежащими или современными средствами обеспечения безопасности и могут иметь более высокие показатели выбросов на километр по сравнению с более новыми транспортными средствами<sup>1</sup>.

2. В последние годы эта тенденция, по-видимому, усиливается в связи с введением в развитых странах местных правил, устанавливающих ограничения и запреты на въезд в города для некоторых типов транспортных средств (например, дизельных автомобилей), а также вследствие постоянных усилий, направленных на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и числа погибших в ДТП. При этом в странах, импортирующих подержанные автомобили, высказывается обеспокоенность по поводу их потенциального негативного воздействия на ситуацию с безопасностью дорожного движения и охраной окружающей среды.

---

<sup>1</sup> Remote sensing of motor vehicle emissions in London, The Real Urban Emissions Initiative (see figure 4): [www.trueinitiative.org/media/597524/true-london-rs-report-fv-20181214.pdf](http://www.trueinitiative.org/media/597524/true-london-rs-report-fv-20181214.pdf).



3. На совместной конференции ЕЭК ООН/КВТ – ЮНЕП по этой теме, которая проводилась в рамках серии совещаний Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, состоявшихся в Женеве в феврале 2017 года, обсуждался ряд вопросов, в контексте которых международное сотрудничество могло бы способствовать более эффективному управлению оборотом подержанных транспортных средств и контролю за их качеством во всем мире. В ходе этого мероприятия были определены семь основных областей для дальнейшего рассмотрения в целях разработки глобальной повестки дня по повышению безопасности и экологичности подержанных транспортных средств; одна из этих областей связана с устранением дефицита точных и достоверных данных по этой теме, а именно данных, касающихся «оборота авторыннка, сопутствующей информации о маршрутах перемещения автомобилей»<sup>2</sup>.

4. В настоящее время деятельность по проблематике глобального оборота подержанных автотранспортных средств в основном выражается в проведении исследований, при этом не предпринимается каких-либо систематических усилий по закреплению или обновлению результатов уже проведенных исследований<sup>3</sup>.

5. В базе данных Комтрейд ООН<sup>4</sup> собирается вся глобальная торговая статистика по всем видам товаров. Классификация товаров осуществляется с использованием кодов Гармонизированной системы (ГС), вплоть до 6-значных. Для легковых автомобилей 6-значные коды ГС дают разбивку по типу топлива и объему двигателя (см. таблицу).

Таблица

**Товарные коды и определения, используемые для легковых автомобилей в базе данных Комтрейд ООН**

<i>6-значный код ГС</i>	<i>Тип двигателя</i>	<i>Рабочий объем цилиндров</i>
870321	С принудительным зажиганием	<1 000 куб. см
870322	С принудительным зажиганием	от 1 000 до 1 500 куб. см
870323	С принудительным зажиганием	от 1 500 до 3 000 куб. см
870324	С принудительным зажиганием	>3 000 куб. см
870331	С воспламенением от сжатия	<1 500 куб. см
870332	С воспламенением от сжатия	от 1 500 до 2 500 куб. см
870333	С воспламенением от сжатия	>2 500 куб. см

6. Для проведения разбивки между подержанными и новыми автомобилями такой торговой номенклатуры 6-значных кодов недостаточно. Можно проводить дополнительную разбивку, однако в каждой стране это делается по-своему<sup>5</sup>; например, в США используется 10-значный код ГС, который разделяет торговлю подержанными и новыми транспортными средствами<sup>6</sup>. Однако в системе США такая разбивка является единственным способом учесть показатель возраста транспортного средства. В результате с помощью этих 10-значных кодов нельзя определить, какой возраст имеет подержанное транспортное средство – 1 год или 10 лет.

<sup>2</sup> См. приложение IX к следующему документу: [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/itc/ECE-TRANS-270-Add1e.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/itc/ECE-TRANS-270-Add1e.pdf).

<sup>3</sup> Pelletiere D, Reinert K, 2006, World trade in used automobiles: a gravity analysis of Japanese and US exports. *Asian Econ J* 20:161-172. Fuse Masaaki Fuse et al., 2009, Estimation of world trade for used automobiles, <https://rd.springer.com/article/10.1007/s10163-009-0263-3>.

<sup>4</sup> [www.comtrade.un.org](http://www.comtrade.un.org).

<sup>5</sup> [www.trade.gov/td/auto/data/vehicledataintro.html](http://www.trade.gov/td/auto/data/vehicledataintro.html).

<sup>6</sup> [www.census.gov/foreign-trade/schedules/b/2018/c87.html](http://www.census.gov/foreign-trade/schedules/b/2018/c87.html).

7. Что касается Европы, то Статистическое бюро Европейского союза (Евростат) при подготовке данных о торговле использует комплексную номенклатуру с 8-значным кодом, причем данные об объемах и стоимости импорта/экспорта разбиваются по странам. Эта номенклатура также использует расширенные коды ГС и, равно как и система США, содержит разбивку на новые и подержанные автомобили, но не решает ту же самую проблему: она не позволяет производить разбивку подержанных транспортных средств по возрасту на момент импорта/экспорта.

## II. Улучшение сбора данных

8. По мере внедрения стратегий, направленных на совершенствование и мониторинг торговли подержанными автомобилями, необходимо отслеживать, каким образом такие стратегии влияют на оборот подержанных автомобилей, с тем чтобы оценить эффективность и адекватность этих стратегий. На сегодняшний день оценка воздействия стратегий по-прежнему сопряжена с трудностями ввиду недостаточности имеющихся данных и их ограниченной детализации.

9. Секретариат ЕЭК хотел бы лучше понять положение дел в государствах-членах в области сбора данных об экспорте и импорте подержанных транспортных средств и в этой связи просит государства-члены представить информацию о своем опыте в этой сфере и о последних усилиях по сбору статистических данных об обороте подержанных транспортных средств.

10. Было бы особенно важным лучше понять уровень детализации при сборе данных, например в контексте нижеследующих аспектов:

- Каким образом собираются данные о возрасте транспортных средств? С какой даты отсчитывается возраст транспортного средства: с даты первой регистрации в стране, даты изготовления или какой-либо другой даты?
- Собирается ли информация о происхождении и пункте назначения импортируемых/экспортируемых подержанных автомобилей? Как осуществляется управление данными об импорте/экспорте, проходящем через транзитные «узлы», такие как, например, Дубай?
- Собираются ли также какие-либо данные о технических характеристиках транспортных средств, например: идентификационный номер транспортного средства (ИНТС), данные о наличии подушек безопасности, наличии каталитического нейтрализатора или любых других средствах обеспечения безопасности или ограничения выбросов?
- Каким образом подержанные транспортные средства отличаются от транспортных средств, подлежащих утилизации/сдаче на металлолом, а также от подержанных запчастей?

## III. Предлагаемая будущая работа

11. Рабочей группе предлагается высказать соображения относительно важности этой темы и практической возможности улучшения сбора данных об импорте/экспорте подержанных транспортных средств.

12. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, чтобы просить секретариат разослать соответствующий вопросник, с тем чтобы получить самую свежую информацию от государств-членов и оценить их возможности по сбору статистических данных об обороте подержанных транспортных средств. Некоторые примерные вопросы см. в приложении к настоящему документу.

13. Вопросник мог бы включать подробные вопросы об имеющихся статистических инструментах для сбора данных об обороте подержанных транспортных средств, а также мог бы содержать раздел, касающийся используемых стратегий по мониторингу/контролю трансграничной торговли подержанными транспортными средствами.

## Приложение

### **Проект вопросника по торговле подержанными транспортными средствами, предназначенный для статистических управлений**

#### **Статистика**

Вопрос 1: Проводите ли вы дезагрегацию своей базы данных о новых регистрациях\* транспортных средств в соответствии с нижеследующими критериями?

a) тип транспортного средства (например, легковой автомобиль, грузовой автомобиль малой грузоподъемности и т. д. в соответствии со Сводной резолюцией о конструкции транспортных средств (СР.3) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций);

b) тип топлива (бензин, дизельное топливо, подзаряжаемый гибридный и т. д.);

c) возраст транспортного средства (укажите, отсчитывается ли возраст с момента изготовления транспортного средства или же с момента его первой регистрации);

d) страна изготовления;

e) страна предыдущей регистрации (если применимо).

Вопрос 2: Имеются ли какие-либо известные или предполагаемые расхождения в охвате данных о новых регистрациях транспортных средств в сравнении с числом транспортных средств, которые фактически импортируются в вашу страну? Например, если автомобиль импортируется, но не регистрируется в вашей стране, существуют ли альтернативные источники данных, с которыми можно сравнить базу данных зарегистрированных транспортных средств? Прилагаются ли какие-либо усилия для количественной оценки этих расхождений в данных? Сообщите подробные сведения.

Вопрос 3: Проводятся ли какие-либо физические проверки в отношении новых регистраций, например для обеспечения того, чтобы фактический идентификационный номер транспортного средства (ИНТС) совпадал с указанным в документах?

Вопрос 4: Как происходит исключение старых/подержанных транспортных средств из базы данных о регистрациях? Сохраняется ли регистрация в течение неопределенного срока или ее необходимо регулярно продлевать?

Вопрос 5: Когда транспортные средства снимаются с регистрации, фиксируется ли информация о транспортных средствах, которые экспортируются, отдельно от тех, которые идут на металлолом? Как это делается?

Вопрос 6: В последнее время занималось ли правительство вашей страны изучением этих вопросов? Приложите имеющиеся аналитические выкладки или доклады.

---

\* Новая регистрация означает первую регистрацию транспортного средства в стране, но не обязательно регистрацию нового транспортного средства.