

Метаданные показателя ЦУР

(Гармонизированный шаблон метаданных - версия формата 1.1)

0. Информация о показателе

0.a. Цель

Цель 9: Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям.

0.b. Задача

9.1. Развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех.

0.c. Показатель

Показатель 9.1.2. Объем пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта.

0.d. Ряд

IS_RDP_FRGVOL – Грузовые перевозки в разбивке по видам транспорта (тонно-километры) [9.1.2]

IS_RDP_LULFRG – Погрузка и разгрузка (метрические тонны) [9.1.2]

IS_RDP_PFVOL – Объем пассажирских перевозок (пассажиры-километры), в разбивке по видам транспорта [9.1.2]

IS_RDP_PORFVOL – Контейнерные портовые перевозки, (двадцатифутовый эквивалент – TEU) [9.1.2]

0.e. Обновление данных

24.05.2024

0.f. Связанные показатели

0.g. Международные организации, ответственные за глобальный мониторинг

Международная организация гражданской авиации (ИКАО); Международный транспортный форум (ITF); Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН); Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД).

1. Данные представлены

1.a. Организация

Международная организация гражданской авиации (ИКАО); Международный транспортный форум (ITF); Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН); Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД).

2. Определения, концепции и классификации

2.а. Определения и концепции

Определение:

Объемы пассажирских и грузовых перевозок измеряются соответственно в пассажиро-километрах и тонно-километрах и разбиваются по видам транспорта. Для целей мониторинга этого показателя данные о пассажиро-километрах разделены между авиацией, автомобильным транспортом (с разбивкой по легковым автомобилям, автобусам и мотоциклам) и железнодорожным транспортом, а тонно-километры разделены между авиацией, автомобильным транспортом, железнодорожным транспортом и внутренними водными путями.

Морские грузоперевозки измеряются в метрических тоннах, а контейнерные перевозки в портах измеряются в двадцатифутовых эквивалентных единицах (TEU).

Основные понятия:

Авиационный транспорт:

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) через свой Статистический отдел разработала стандартные методологии и определения для сбора и представления данных о перевозках (пассажиропотоке и грузообороте), связанных с воздушным транспортом. Эти стандарты и методологии были приняты 193 государствами - членами ИКАО, а также заинтересованными сторонами отрасли, то есть авиаперевозчиками и аэропортами. Данные ИКАО используются государствами, а также Всемирным банком для своих показателей развития. ИКАО использует формы отчетности о воздушном транспорте А, AS, В и С для получения данных об объемах перевозок пассажиров и грузов воздушным транспортом.

Точное определение всех различных концепций и метаданных, относящихся к формам отчетности о воздушном транспорте А, AS, В и С для получения данных об объемах перевозок пассажиров и грузов воздушным транспортом, одобренных Статистическим отделом ИКАО и государствами-членами, можно найти на веб-сайте ИКАО - <http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>

Морские перевозки:

Определение:

Международные морские перевозки - это показатель, отражающий (1) сумму объемов международных перевозок, загруженных (экспорт) и выгруженных (импорт) в портах по всему миру и измеряемый в метрических тоннах, и (2) контейнерные перевозки в портах мира, измеряемые в единицах двадцатифутового эквивалента (TEU). Данные собираются секретариатом ЮНКТАД из различных источников, включая промышленность, правительства и специализированных поставщиков данных о морском транспорте и консультационные организации. Объемы выражаются в метрических тоннах и двадцатифутовом эквиваленте (TEU).

Поскольку данные об объемах международных морских перевозок не являются общедоступными, приводятся только данные в тоннах (а не в тонно-километрах) и на региональном уровне.

Данные на уровне страны доступны для контейнерных перевозок в портах, измеряемых в единицах двадцатифутового эквивалента (TEU).

Основные понятия:

Секретариат ЮНКТАД собирает и обобщает данные с различных веб-сайтов и отчетов, в том числе от портовых и отраслевых ассоциаций и органов власти, национальных статистических управлений, Ежемесячного статистического бюллетеня ООН, правительств, специализированных учреждений, таких как Международное энергетическое агентство (МЭА), Управление энергетической информации США (EIA), Организация страны-экспортеры нефти (ОПЕК) и British Petroleum (BP). Данные также собираются из отчетов, опубликованных морскими специализированными источниками, такими как Drewry Maritime Research (DMR), Clarksons Research Services (CRS), Dynamar и Lloyd's List Intelligence (LLI).

Автомобильные, железнодорожные, внутренние водные пути

С определениями всех соответствующих терминов можно ознакомиться в Глоссарии ЕЭК ООН/ITF/Евростата по статистике транспорта.

Для получения определений всех соответствующих терминов можно ознакомиться с Глоссарием статистики транспорта ЕЭК ООН/ITF/Евростата. С 5-м изданием этой публикации можно ознакомиться по адресу

https://unece.org/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/Glossary_for_Transport_Statistics_EN.pdf

2.b. Единица измерения

Авиационный транспорт: Пассажиро-километры с доходом (РПК) и Тонно-километры с грузом (ФТК) Морские перевозки: Метрические тонны и двадцатифутовый эквивалент (TEU).

Автомобильные, железнодорожные:

Пассажиро-километры (п*км) и тонно-километры (т*км)

Внутренние водные пути и трубопроводы:

Пассажиро-километры (п*км) и тонно-километры (т*км)

2.c. Классификации

Морские перевозки:

Данные на региональном и субрегиональном уровнях на основе классификации СОООН.

3. Тип источника данных и метод сбора данных

3.a. Источники данных

Авиационный транспорт:

Формы отчетности ИКАО по воздушному транспорту, утвержденные Статистическим отделом ИКАО и ее государствами-членами, используются для определения стандартов, методологий и сбора авиационных данных с 1950-х годов. Определения и метаданные ИКАО также используются авиационной промышленностью в качестве основы для сбора данных и проведения анализа.

Морские перевозки:

Секретариат ЮНКТАД собирает и обобщает данные с различных веб-сайтов и отчетов, в том числе от портовых и отраслевых ассоциаций и органов власти, национальных статистических управлений, Ежемесячного статистического бюллетеня ООН, правительств, специализированных учреждений, таких как Международное энергетическое агентство (МЭА), Управление энергетической информации США (EIA), Организация страны-экспортеры нефти (ОПЕК) и British Petroleum (BP). Данные также собираются из отчетов, опубликованных морскими специализированными источниками, такими как Drewry Maritime Research (DMR), Clarksons Research Services (CRS), Dynamar и Lloyd's List Intelligence (LLI).

Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный:

ITF разрабатывает транспортные модели, которые используются для предоставления транспортной информации по всем регионам.

3.b. Метод сбора данных

Авиационный транспорт:

Официальная авиационная статистика регулярно представляется государствами-членами ИКАО через Формы отчетности по воздушному транспорту.

Морские перевозки:

Данные не основаны на систематической отчетности стран и опираются в основном на вторичные источники, которые могут меняться с течением времени. Официальная отчетность стран очень ограничена. Некоторые данные доступны только на региональном или субрегиональном уровне.

Секретариат ЮНКТАД в настоящее время сотрудничает со специализированным поставщиком данных и ДЭСВ ООН в разработке стандартной методологии, основанной на данных Comtrade ООН, для получения ежегодных данных о морских грузопотоках на страновом уровне и для всех стран-членов ООН.

Примечание: данные о международных морских перевозках не включают объемы перевалки и внутренних морских перевозок.

Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт:

Данные взяты из глобальных моделей ITF.

ITF (готовится к публикации), «Перспективы развития транспорта ITF на 2023 год», издательство ОЭСР, Париж.

3.c. Календарь сбора данных

Авиационный транспорт:

Каждый год к осени государствам - членам ИКАО на страновом уровне предоставляются данные за предыдущий год.

Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт:

Данные, представленные странами, не обобщаются. Данные взяты из глобальных моделей ITF, которые обновляются каждые два года. В последней версии глобальных моделей ITF доступны данные за 2015, 2019, 2020 и 2022 годы. Данные за 2021 год являются интерполяцией данных за 2020 и 2022 годы.

ITF (готовится к выпуску), «Перспективы развития транспорта ITF до 2023 года», издательство ОЭСР, Париж

3.d. Календарь выпуска данных

Авиационный транспорт:

Данные собираются на регулярной основе, и ожидается, что к осени, следующей за отчетным годом, будет обеспечен высокий уровень охвата.

Морские перевозки:

Данные собираются за отчетный год в непрерывном процессе. Данные ежегодно публикуются в режиме онлайн на сайте UNCTADstat и в ежегодном обзоре морского транспорта в сентябре каждого года.

Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт:

Данные взяты из глобальных моделей ITF, которые обновляются каждые два года.

ITF (готовится к публикации), "Перспективы развития транспорта ITF на 2023 год», издательство ОЭСР, Париж.

3.e. Поставщики данных

Наименование:

ИКАО, ITF, ЮНКТАД

Авиация: Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

Морские перевозки:

Наименование: Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД)

Описание: Данные, собранные ЮНКТАД из различных источников, включая правительственные, промышленные и специализированные источники и поставщики морских данных.

Автомобильные, железнодорожные, Внутренние водные пути, Трубопроводы:

Данные взяты из оценки Глобальной модели ITF.

3.f. Составители данных

Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

Международный транспортный форум (ITF)

ООН Торговля и развитие

3.g. Институциональный мандат

ИКАО:

ИКАО финансируется и управляется правительствами 193 стран для поддержки их дипломатии и сотрудничества в области воздушного транспорта в качестве государств, подписавших Чикагскую конвенцию (1944). Его основная функция заключается в поддержании административной и экспертной бюрократии (Секретариат ИКАО), поддерживающей эти дипломатические взаимодействия, а также в исследовании новой политики в области воздушного транспорта и инноваций в области стандартизации по указанию и одобрению правительствами через Ассамблею ИКАО или Советом ИКАО, который избирается ассамблеей. <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

ЮНКТАД:

Созданная в 1964 году Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) впервые опубликовала свой ежегодный обзор морского транспорта в 1968 году. Публикация является частью исследовательской и аналитической работы ЮНКТАД в области морского транспорта, направленной на оказание помощи развивающимся странам в максимизации их торговых и инвестиционных возможностей и расширении их участия в мировой экономике. Это регулярно подтверждалось на проводимых раз в четыре года конференциях министров, в последнее время на ЮНКТАД XIII в Дохе (2012 год) и ЮНКТАД XIV в Найроби (2016 год). В мандатах, принятых на этих конференциях, в качестве приоритетных областей деятельности подчеркивался устойчивый и устойчивый к изменению климата транспорт и «Устойчивый к изменению

климата морской транспорт» был определен в качестве важной тематической области программы работы ЮНКТАД и Обзора морского транспорта.

ITF:

Международный транспортный форум (ITF) был создан Декларацией министров в Дублине в 2006 году на правовой основе Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), которая сама была учреждена как международная организация договором (Протоколом), подписанным в Брюсселе 17 октября 1953 года. Цели ITF заключаются в том, чтобы служить глобальной платформой для обсуждения и пересмотра вопросов транспортной политики на всех видах транспорта. Уникальный по своему глобальному и модальному охвату, ITF работает над тем, чтобы способствовать более глубокому пониманию роли транспорта в экономическом росте, экологической устойчивости и социальной интеграции. Он стремится привлечь внимание общественности к транспортной политике.

4. Иные методологические соображения

4.a. Обоснование

Развивать качественную, надежную, устойчивую и устойчивую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, для поддержки экономического развития и благосостояния людей, уделяя особое внимание недорогому и справедливому доступу для всех. Развитие трансграничной инфраструктуры лучше всего отражается на объемах перевозок пассажиров и грузов государствами-членами и регионами. Рост объемов пассажирских и грузовых перевозок свидетельствует об устойчивом развитии инфраструктуры, происходящем в штатах и регионах, наряду с вытекающими из этого социально-экономическими выгодами. Воздушный транспорт особенно важен не только с точки зрения экономических выгод и рабочих мест, но и потому, что это один из единственных видов транспорта, на который можно положиться во время чрезвычайных ситуаций и вспышек заболеваний для быстрой доставки продовольствия, медикаментов, медицинского персонала, вакцин и других предметов снабжения пострадавшим лицам в пострадавших районах. Кроме того, отслеживание того, как с течением времени меняется доля перевозок, не связанных с автомобильным транспортом, и доля общественного транспорта в пассажиропотоке, позволяет получить представление об общей устойчивости глобальной транспортной системы.

Авиационный транспорт:

Принятие обоснованных решений – это фундамент, на котором строится успешный бизнес. В такой быстрорастущей отрасли, как авиация, планировщикам и инвесторам требуются самые полные, актуальные и надежные данные. Программа ИКАО по авиационным данным/статистике направлена на предоставление точных, надежных и последовательных авиационных данных с тем, чтобы государства, международные организации, авиационная промышленность, туризм и другие заинтересованные стороны могли делать более точные прогнозы. ООН возложила ИКАО роль центрального учреждения, ответственного за сбор, анализ, публикацию, стандартизацию,

совершенствование и распространение статистических данных, относящихся к гражданской авиации.

Морские перевозки:

Объем международных морских грузовых и контейнерных перевозок в портах дает общее представление о важности портовой инфраструктуры для торговли и развития и может использоваться для определения качества и адекватности морских портов и их внутренних соединений. Морской транспорт является доминирующим видом международных грузовых перевозок, когда потоки измеряются в натуральном выражении. За глобальными и региональными общими оценками индивидуальные взносы варьируются в зависимости от региона и типа груза, отражая, среди прочих факторов, различия в экономических структурах стран, структуре торговли, урбанизации, уровнях развития, степени интеграции в глобальные торговые сети, степени участия в глобальных цепочках поставок и качестве транспортной инфраструктуры.

Мировые контейнерные перевозки в портах отражают важность контейнерной торговли и участия стран в глобальных сетях линейных перевозок и глобализированных производственных процессах.

Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт:

Международный транспортный форум разработал набор инструментов моделирования для построения собственных перспективных сценариев транспортной деятельности. Инструменты, охватывающие все виды транспорта, грузовые и пассажирские перевозки, объединены в единую структуру.



Для получения данных о пассажиропотоке используются следующие модели: модель городского пассажирского транспорта и модель негородского пассажирского транспорта.

Модель городского пассажирского транспорта является стратегическим инструментом для тестирования влияния политики и технологических тенденций на спрос на поездки в городах, связанные с этим выбросы CO₂ и показатели доступности.

Модель негородского пассажирского транспорта – это стратегический инструмент, который проверяет влияние различных стратегий и тенденций на сектор негородских пассажирских перевозок.

Для получения данных об объемах перевозок используется модель негородских грузовых перевозок. Модель негородских грузовых перевозок оценивает и предоставляет сценарные прогнозы для грузовых потоков по всему миру. Это сетевая модель, которая распределяет грузовые потоки всех основных видов транспорта по конкретным маршрутам, видам транспорта и сетевым соединениям.

С концепцией моделирования ITF можно ознакомиться на странице [The ITF Modelling Framework](#).

4.b. Комментарии и ограничения

Авиационный транспорт:

Авиационный охват распространяется на все 193 государства-члена ИКАО.

Морские перевозки:

Погрузка и разгрузка грузов, морские перевозки: Охват только на региональном и субрегиональном уровнях. Контейнерные перевозки в портах, морские перевозки: Охват на региональном, субрегиональном уровнях и на уровне государств-членов. Итоговые данные могут скрывать тот факт, что некоторые второстепенные порты не включены. Данные включают пропускную способность контейнерных портов для портов с временными рядами, которые были завершены с 2010 года или которые могут быть дополнены путем повторного наблюдения в течение максимум трех лет после первоначального наблюдения. Это означает, что на страновом уровне временные ряды сопоставимы с течением времени, но охват портов в разных странах может отличаться.

Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт:

Охват объемов международных морских перевозок на региональном и субрегиональном уровнях.

4.c. Метод расчета

Авиационный транспорт:

Данные об объемах пассажирских и грузовых авиаперевозок для авиаперевозчиков приводятся в Формах отчетности ИКАО по воздушному транспорту и сгруппированы по государствам-членам ИКАО.

Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт:

Данные по каждому внутреннему виду транспорта представляются государствами-членами ЕЭК ООН/ИТФ/Евростату посредством ежегодного сбора данных с использованием общего вопросника на веб-сайте статистики транспорта.

Модель городского пассажирского транспорта

Модель разработана как системная динамическая модель (модель запасов и потоков) для оценки развития городской мобильности во всех городах с населением более 50 000 человек по всему миру. В нем объединены данные из различных источников, которые формируют одну из самых обширных баз данных о глобальной городской мобильности, охватывающую пятнадцать видов транспорта. Они варьируются от обычных частных автомобилей и общественного транспорта до новых альтернативных видов транспорта, таких как совместное передвижение.

Модель негородского пассажирского транспорта

Модель предоставляет сценарные прогнозы для деятельности негородского транспорта и связанных с ней выбросов CO₂ до 2050 года. Модель оценивает активность между городскими районами (междугородние поездки) и активность пассажиров, осуществляемую на местном уровне в негородских районах (внутрирегиональные поездки). Последнее включает поездки в пригородные и сельские районы. Модель разработана для оценки воздействия мер транспортной, экономической и экологической политики (либерализация воздушного движения, установление цен на выбросы углекислого газа и т.д.), а также влияния технологических разработок и прорывов (электрическая авиация, автономные транспортные средства и т.д.).

Модель негородского грузового транспорта

Самая последняя версия модели грузовых перевозок ИТФ объединяет модели наземных и международных перевозок (ранее отличавшиеся друг от друга). Международные и внутренние грузопотоки рассчитываются на основе данных о национальных грузовых перевозках (в тонно-километрах, т*км), представленных странами-членами ИТФ. Представленные данные также используются для обоснования распределения маршрутов грузовых потоков. Торговые прогнозы в стоимостном выражении основаны на торговой модели ОЭСР и пересчитываются в вес груза (тонны). Эти изменения веса затем присваиваются интермодальной транспортной сети, которая развивается с течением времени в соответствии с настройками сценария. Они определяют доступность инфраструктуры, доступные услуги и связанные с этим расходы.

Модель использует 2015 год в качестве базового и предоставляет оценочные значения для 2015, 2019, 2020, 2022 и 2025 годов, затем расчеты выполняются с интервалом в пять лет. Таким образом, данные за 2021 год получены путем интерполяции смоделированных значений за 2020 и 2022 годы.

Система моделирования ITF доступна на сайте [The ITF Modelling Framework](#).

Морские перевозки:

Показатель рассчитывается на основе суммы объемов международных морских перевозок и контейнерных перевозок в портах, собранных секретариатом ЮНКТАД с веб-сайтов и отчетов различных отраслевых, правительственных и специализированных поставщиков данных о морском транспорте и консалтинговых компаний. Данные о международных морских перевозках не включают перевалки и объемы внутренних морских перевозок.

Грузопотоки из внутриконтинентальных стран, или предназначенные для них, направляются в порты соседних прибрежных стран транзита. Вид транспорта «морской» присваивается международной торговой сделке, когда товар прибыл на внешнюю границу страны (морской порт), перевозимый морским путем.

Данные о контейнерных портовых перевозках включают полные и порожние контейнеры, а также перегрузочные перевозки.

Данные собираются и обобщаются с различных веб-сайтов и отчетов, в том числе портовыми и отраслевыми ассоциациями и органами власти, национальными статистическими управлениями, Ежемесячным статистическим бюллетенем ООН, правительствами, специализированными учреждениями, такими как Международное энергетическое агентство (МЭА), Управление энергетической информации США (EIA), Организация стран-экспортеров нефти Стран (ОПЕК) и British Petroleum (BP). Данные также собираются из отчетов, опубликованных морскими специализированными источниками, такими как Drewry Maritime Research (DMR), Clarkson Research Services (CRS), Dynamar и Lloyd's List Intelligence (LLI).

4.d. Валидация

Авиационный транспорт:

Статистическая программа ИКАО внедрила ряд надежных функций контроля качества данных для автоматизации всех необходимых вычислений и составления отчета для каждой формы отчетности. Эти процессы контроля качества были разделены на два основных вида деятельности: проверка и валидация.

Морские перевозки:

Секретариат ЮНКТАД осуществляет мониторинг, сбор и обобщение данных на страновом уровне, а также на региональном/субрегиональном уровне. Он постоянно обновляет данные по мере поступления новых данных и информации. Некоторые коммерческие поставщики морской статистики публикуют глобальные данные, полученные, например, из контрактов на перевозку, и ЮНКТАД сравнивает свои собственные данные с данными, опубликованными коммерческими поставщиками.

Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт:

Сбор данных, представленных странами, не ведется. Данные взяты из Глобальных моделей ИТФ.

ИТФ (готовится к печати), ИТФ Transport Outlook 2023, Издательство ОЭСР, Париж

4.e. **Корректировки**

Автомобильные, железнодорожные, внутренние водные пути и трубопроводы:

Для обеспечения глобального регионального охвата используются данные транспортных моделей ИТФ (см. пункт 4.f).

4.f. **Обработка отсутствующих значений (i) на уровне страны и (ii) на региональном уровне**

- **На страновом уровне:**

Авиационные данные в целом являются полными.

Для статистики внутреннего транспорта: В случае отсутствия данных по стране, по которой хотя бы один пункт данных доступен с 2000 года, мы рассчитываем оценки на основе ожидаемых темпов роста для страны. Темпы роста рассчитываются на основе других социально-экономических переменных, таких как Валовой внутренний продукт (ВВП), численность населения или урбанизация.

Для автомобильных, железнодорожных и внутренних водных путей:

Не применимо

Морские перевозки:

Международные морские перевозки: В случае отсутствия данных по стране или субрегиону, по которым имеются данные с 2006 года, ЮНКТАД делает оценку на основе ожидаемых темпов роста объема торговли товарами. Если данные отсутствуют, используется последний год, за который были доступны данные.

Трафик контейнерных портов: данные включают пропускную способность контейнерных портов для портов, временные ряды которых полны с 2010 года или которые могут быть полными путем повторения наблюдения в течение максимум трех лет после первоначального наблюдения. Повторные наблюдения на уровне порта рассматриваются как оценки, а данные на уровне страны, которые составляют более 40 процентов оценок, не публикуются, а включаются в итоговые показатели на уровне группы. ЮНКТАД постоянно стремится улучшить охват обновлений этой таблицы. Включенные порты указаны в примечаниях к данным экономического уровня на <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.ContPortThroughput>.

4.g. **Региональное агрегирование**

Агрегирование по регионам на основе классификации ООН групп стран, в том числе по географии и уровню развития.

Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт:

Модельные оценки даны на уровне страны, но анализ возможен только на уровне региональных группировок с использованием простого суммирования на уровне страны.

4.h. Доступные странам методы для сбора данных на национальном уровне

Авиационный транспорт:

Государства обращаются к Справочному руководству ИКАО по Программе статистики (Doc 9060) для составления и представления отчетов о дорожном движении на национальном уровне.

Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт:

Если только предоставить типовые результаты для обнародования на региональном уровне.

Морские перевозки:

Страны систематически не собирают и не представляют данные о международных морских грузовых и контейнерных портовых перевозках. ЮНКТАД опирается на данные, публикуемые промышленностью, и информацию, публикуемую специализированными источниками.

4.i. Управление качеством

Авиационный транспорт:

ИКАО применяет рекомендации Комитета по координации статистической деятельности (CCSA), включая Принципы, регулирующие Международную статистическую деятельность.

Морские перевозки:

Статистические данные ЮНКТАД собираются и распространяются в соответствии с Принципами, регулирующими международную статистическую деятельность, опубликованными Комитетом по координации статистической деятельности (https://unstats.un.org/unsd/ccsa/principles_stat_activities/), и в соответствии с Рамками обеспечения качества статистических данных ЮНКТАД (<https://unctad.org/publication/statistics-quality-assurance-framework>).

Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт:

Это не статистический продукт, полученный в результате сбора данных. Данные получены в результате моделирования. ITF (готовится к публикации), «Перспективы развития транспорта ITF на 2023 год», издательство ОЭСР, Париж.

4.j. Гарантия качества

Авиационный транспорт:

ИКАО применяет основополагающие принципы и передовые методы официальной статистики Статистического отдела Организации Объединенных Наций (СОООН), и в частности общую национальную систему обеспечения качества (NQAF). С полной версией руководящих принципов NQAF можно ознакомиться по адресу: <http://unstats.un.org/unsd/dnss/qualityNQAF/nqaf.aspx>.

Морские перевозки:

ЮНКТАД проводит ежегодные проверки собранных данных путем обновления данных с использованием последних имеющихся данных и сравнения данных на предмет внутренней согласованности с данными за предыдущие годы или аналогичными данными, опубликованными или полученными из других источников, включая коммерческие источники, специализированных поставщиков данных о морском транспорте и исследовательские организации. Переписка ведется со странами, когда это необходимо для сбора, сравнения или подтверждения соответствующих данных.

Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт:

Не применимо

4.k. Оценка качества

5. Доступность и дезагрегация данных

Доступность данных:

Авиационный транспорт

Данные уже предоставлены по всем 193 государствам-членам, осуществляющим деятельность в области воздушного транспорта

Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт:

2015, 2019, 2020, 2021

Временные ряды:

Авиационный транспорт

С 1970-х годов

Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт:

2015, 2019, 2020, 2021

Дезагрегация:

Авиационный транспорт

Показатель может быть дезагрегирован по странам, парам стран, парам городов, регионам, сегментам (международным и внутренним).

Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт:

Показатель может быть дезагрегирован по странам и видам транспорта.

Морские перевозки:

Доступность данных: Данные о международных морских перевозках на региональном и субрегиональном уровнях ежегодно, начиная с 2006 года. Данные о контейнерных перевозках в портах ежегодно, начиная с 2010 года.

Дезагрегация: Международные морские перевозки: глобальный, региональный и субрегиональный уровни.

Контейнерные портовые перевозки: глобальный, региональный и страновой уровни

6. Сопоставимость / отклонение от международных стандартов

Морские перевозки:

Источники расхождений:

Данные, основанные на различных и смешанных источниках. Это влечет за собой различия в вычислительных системах и методах, которые могут привести к расхождениям.

7. Ссылки и документы

URL:

www.icao.int

<https://data.oecd.org/transport/passenger-transport.htm>

<https://w3.unece.org/PXWeb/en>

<https://unctadstat.unctad.org/EN/>

ЮНКТАД. Обзор серии статей о морском транспорте: <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport>

Статистика ЮНКТАД: Морские перевозки:
<https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.SeaborneTrade>

Пропускная способность контейнерных портов:
<https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.ContPortThroughput>