ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 12.2.2021 г.
COM(2021) 59 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно резултатите от извършените от държавите членки пилотни проучвания за статистиката за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища в съответствие с член 5, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2018/974

1. ВЪВЕДЕНИЕ И КОНТЕКСТ

В Европа вътрешните водни пътища играят важна роля в транспортната система и съществува значителен потенциал за увеличаване на тяхното значение. В рамките на Европейския съюз 20 държави членки имат вътрешни водни пътища, а 12 от тях имат взаимосвързана мрежа от водни пътища.

В доклада си относно оползотворяването на потенциала на превоза на пътници по вода[1] Европейският парламент подчертава значението на статистическите данни за товарния и пътническия транспорт за разработването на планове и политики за сектора на водния транспорт. Освен това той отправя искане към Европейската комисия „да разработи система за хармонизирано събиране на статистически данни относно злополуки и инциденти с плавателни съдове по вътрешните водни пътища, като се включи и трансграничният трафик“.

Комисията има за цел да насърчава и укрепва конкурентната позиция на вътрешните водни пътища в транспортна система и да съдейства за интегрирането им в интермодалната логистична верига[2].

В обхвата на Регламент (ЕС) 2018/974[3] не е включена статистиката за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища. Основните данни, които са необходими, за да се оцени размерът на този пазар и потенциалът му за растеж, биха били броят пътници по държави и по отделни пазарни сектори, като например речни круизи, мини круизи, фериботи и градски транспорт. Ако се окаже възможно, събирането на данни за пътник-километрите би било солиден показател за ефективността на сектора.

Член 5 от Регламент (ЕС) 2018/974 задължава Комисията в сътрудничество с държавите членки да проучи развитието на статистиката относно пътническия транспорт по вътрешни водни пътища, включително при трансгранични транспортни услуги.

> *Член 5*
>
> *Пилотни проучвания*
>
> *1. До 8 декември 2018 г. Комисията, в сътрудничество с държавите членки, разработва подходяща методология за съставяне на статистика относно пътническия транспорт по вътрешни водни пътища, включително при трансгранични транспортни услуги.*
>
> *2. До 8 декември 2019 г. Комисията поставя началото на доброволни пилотни проучвания, които да се извършат от държавите членки, предоставящи данни в обхвата на настоящия регламент, относно наличието на статистически данни, свързани с пътническия транспорт по вътрешни водни пътища, включително при трансгранични (транспортни) услуги. Пилотните проучвания имат за цел оценка на осъществимостта на тези нови събирания на данни (приложимостта на тези нови набори данни), разходите за свързаните набори данни и предполагаемото статистическо качество.*

[1] Доклад относно оползотворяването на потенциала на превоза на пътници по вода (2015/2350(INI)), 19.10.2016 г.

[2] Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите, COM(2011) 144 окончателен.

[3] Регламент (ЕС) 2018/974 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно статистиката за превоза на товари по вътрешни водни пътища (ОВ L 179, 16.7.2018 г., стр. 14).

3. До 8 декември 2020 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно резултатите (резултата) от тези пилотни проучвания. В зависимост от резултатите от този доклад, Комисията представя в разумен срок, когато е целесъобразно, законодателно предложение до Европейския парламент и до Съвета за изменение на настоящия регламент по отношение на статистиката относно пътническия транспорт по вътрешни водни пътища, включително при трансгранични транспортни услуги.

4. Общият бюджет на Съюза допринася за финансирането на тези пилотни проучвания, когато е целесъобразно и като се взема предвид добавената стойност на Съюза.

В сътрудничество с държавите членки Евростат започна да разработва методология за съставяне на статистика относно пътническия транспорт по вътрешни водни пътища.

През октомври 2016 г. Евростат създаде работна група с мандат да изработи проект на методология за събиране на данни за статистиката относно пътническия транспорт по вътрешни водни пътища. Работната група се състоеше от включили се доброволно държави членки (Австрия, Хърватия, Франция, Германия, Нидерландия, Полша и Румъния), Комисията (Евростат и ГД „Мобилност и транспорт“) и Централната комисия за корабоплаване по Рейн. Първото ѝ заседание се проведе на 28 февруари 2017 г., а второто бе организирано на 18 октомври 2017 г. непосредствено след заседанието на Експертната група по вътрешни водни пътища за 2017 г. Експертната група и Координационната група по въпросите на статистиката за транспорта (CGST) упражняваха надзор и обсъдиха работата върху методологията на заседанията си през 2017 г. и 2018 г.

В съответствие с Регламент (ЕС) 2018/974 този проект на методология бе завършен през декември 2018 г. и като изпитателна фаза бе предоставен за включване в пилотни проучвания, финансирани с безвъзмездни средства от ЕС. През юни/юли 2019 г. седем държави започнаха пилотни проучвания: Германия, Хърватия, Нидерландия, Австрия, Полша, Румъния и Швеция. В хода на пилотните проучвания бе извършена оценка на проекта на методология и бяха коментирани осъществимостта, разходите, тежестта и статистическото качество на данните за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища.

Държавите предоставиха своите пилотни проучвания и доклади относно събирането на данни и изпълнението на проекта на методология през юни/юли 2020 г.

В настоящия доклад са представени резултатите от пилотните проучвания за осъществимостта на събирането на нови данни и за статистическото им качество, за свързаната с това методология, както и за разходите и тежестта за държавите членки.

Освен това в доклада са представени накратко резултатите от изследване за статистическите данни, свързани с пътническия транспорт по вътрешни водни пътища, проведено по държави през март 2020 г. Целта на изследването бе да се направи обзор на ситуацията в останалите държави членки освен седемте, осъществили пилотните проучвания.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПИЛОТНИТЕ ПРОУЧВАНИЯ ЗА СТАТИСТИКАТА ЗА ПЪТНИЦИТЕ

В резултат на пилотните проучвания са изготвени два крайни продукта:

а. доклад, в който се разглежда изпълнението на проекта на методология, предлагат се подобрения в нея и се оценяват осъществимостта, разходите, тежестта и статистическото качество на потенциалното събиране на данни за статистиката за превоза на пътници;

б. данни, събрани във всяка от държавите, за следните таблици:

- A1 (брой превозени пътници според държавата на качване на борда, държавата на слизане от борда, типа на превоза и типа на плавателния съд);
- A2 (речни круизи — брой пътници, пътник-километри и брой пътувания според региона на качване на борда, региона на слизане от борда, националността на плавателния съд и типа круиз);
- Б1 (брой изминати пътник-километри според типа на плавателния съд, различен от плавателен съд за речни круизи); и
- B1 (брой плавателни съдове, регистрирани в дадена държава, според типа, капацитета и възрастта на плавателния съд).

2.1. Източници на данни и методология

В настоящия раздел са обобщени използваните източници на данни и приложената методология в седемте държави, извършили пилотните проучвания.

Австрия

Системата за автоматична идентификация (AIS) се използва за прихващане и проследяване на плавателните съдове и отговаря на изискванията за източник на данни; транспондерът на AIS на борда на плавателния съд дава възможност да се обменя информация, която се ползва за определяне на местонахождението и за идентификация на плавателните съдове. За целите на поддържането на тази система Австрия разполага с 23 базови станции за информационни услуги по река Дунав, които получават данни за AIS по вътрешните водни пътища. Наборите от данни от AIS съдържат един набор от данни на кораб и на ден; тези набори от данни са извлечени от информацията на AIS и включват 23 променливи.

Наименованията на корабоплавателните предприятия са взети от статистическия бизнес регистър, макар че чуждестранните корабоплавателни предприятия не са задължени да уведомяват австрийските власти, когато превозват пътници в Австрия. Данните от AIS дават информация за всички кораби, които плават в австрийската част от поречието на река Дунав, включително данни и местоположение, но осъществяването на връзка с чуждестранни предприятия е по-трудно.

Данните от AIS не са достатъчни, за да се определи мястото на качване и на слизане от борда при дълги трансгранични круизи, тъй като данните от AIS се получават само за австрийската част от поречието на река Дунав и за няколко километра след границата. За разписанията и маршрутите е възможно да се използва извличане на данни от интернет (web scraping), а уебсайтът www.cruisecompete.com служи като основен ориентир за маршрути, свързани с Австрия. Като се има предвид простото и ясно оформление и изчистената реализация на уебсайта, той е подходящ за извличане на данни от интернет. Освен това информация за разписанията на фериботите и за други дневни плавания е получена чрез справки с уебсайтовете на отделните предприятия.

Регистърът на корабите дава възможност както за задължителна регистрация, така и за регистрация по желание, в зависимост от определени критерии. При пилотното проучване е установено, че качеството на регистъра не е достатъчно, за да се осигурят данните, необходими за набора от данни B1; освен това в сегашния си вид регистърът е наличен само на хартиен носител, макар че се планира да бъде цифровизиран.

Други източници на данни за пътниците са Viadonau (който събира данни за пътници за плавателни съдове за дневни пътувания на доброволни начала за целите на годишния му доклад), Donauraum Wien (който предоставя годишен агрегат за броя на пътниците за всеки кораб) и един шлюз на германско-австрийската граница (който публикува броя на пътниците и данни за броя на плавателните съдове, преминаващи през шлюза).

В методологията за събиране на данни се прави разграничение между предприятия за речни круизи и други предприятия, предлагащи превоз на пътници.

Установен е контакт с петте предприятия за речни круизи, установени в Австрия (чрез експертни интервюта, по телефона и по електронна поща). За да се съберат относимите данни за превоза на пътници, различен от речни круизи, е изготвен въпросник, като са попълнени близо половината от 36-те въпросника.

За целите на анализа на данните, данните от AIS са комбинирани с маршрутите и са анализирани данните от AIS за круизните кораби и за плавателните съдове за дневни пътувания.

За да се изчисли общият извадков коефициент за степента на запълване на капацитета за пътници за всички плавателни съдове, информацията от данните от AIS е използвана заедно с допълнителни данни за пътниците за акостиране на док. Изчислението е извършено чрез идентифициране на плавателните съдове и присвояване на максималния им пътнически капацитет.

Хърватия

Хърватия идентифицира като основни източници на данни капитаните на пристанищата и пристанищните власти. Капитаните на пристанищата събират някои данни за пътниците за свои цели от различни източници, включително доклади за пристигането и отплаването на плавателния съд, от пристанищните власти и от корабособствениците (превозвачите, общините и др.). От срещите с четирима капитани на пристанищата се е стигнало до извода, че са налични данни за предходните и следващите пристанища на пристигане или отплаване на плавателните съдове. От тези срещи е направен и изводът, че са налични данни за броя на пътниците, които са се качили, и за пътниците, слезли от борда, за типовете плавателни съдове и за флага на съдовете. При трима от четиримата капитани на пристанищата обаче не са налични данни за пристанището на първото качване на пътниците и за това на последното слизане от борда; при един от капитаните на пристанищата тази информация се получава, но това става на доброволни начала.

По отношение на методологията Хърватия прилага принципа на териториалността при събирането на данни. Данните за всички плавателни съдове, които пристигат и отплават от пристанищата по хърватските вътрешни водни пътища, се събират без разлика на държавата на регистрация на плавателния съд. Така събирането на данни за

превоза на пътници съответства на статистиката за превоза на товари, тъй като включва националния и международния превоз на пътници.

По отношение на данните за речните круизи не са налични данни за пристанището на първото качване на пътниците на борда и на последното им слизане от борда и не е възможно да се определи регионът на качване и на слизане от борда. Възможно е в бъдеще това да се промени, когато ще са налице административни източници на данни. По отношение на данните за плавателните съдове за дневни пътувания е необходимо да се определи праг във връзка със задължението за докладване при малки по обем транспортни дейности, като се отчитат съображенията за разходна ефективност и поверителност. По отношение на превоза на пътници с фериботи капитаните на пристанища събират данни за броя на пътниците за собствени нужни и изискват ежегодно данни от корабособствениците, концесионерите, общините и фериботните превозвачи. Хърватия е на мнение, че определението за „фериботи“ трябва да бъде по-подробно.

Германия

Статистическият бизнес регистър отговаря на изискванията за източник на данни и се използва както за анализ на бизнес съвкупността, така и за подготовка и координиране на изследвания. Той съдържа информация за юридическите единици, предприятията и техните местни единици, както и за връзката между единиците в регистъра. Друг източник на данни е структурната бизнес статистика, която предоставя информация за производството, структурата на себестойността, дълготрайните активи и заетостта, както и ежегодно изготвяна информация за бизнес демографията.

Изследванията на предприятията, работещи в транспорта по вътрешните водни пътища, се извършват ежегодно. Те включват информация за типа корабоплавателна дейност по вътрешни водни пътища, за броя на заетите в речното корабоплаване лица, за оборота от дейностите и за броя, товароносимостта, разполагаемото пространство и мощността на двигателя на плавателните съдове.

Освен това са налице тримесечни данни за оборота за пътниците по корабоплавателните маршрути по вътрешните водни пътища, а изпълнението на Регламент (ЕС) 2019/2152 за европейската бизнес статистика[4] не се очаква да промени съдържанието на данните, които се предоставят понастоящем.

Централната комисия за корабоплаване по Рейн предоставя данни за наблюдението на пазара на европейското корабоплаване по вътрешни водни пътища, включително информация за големината на флота и за търсенето и предлагането на речни круизи и плавателни съдове за дневни пътувания. Основна информация за отрасъла на речните круизи се публикува и от Общността по интереси в областта на речните круизи.

Представената от Германия статистика включва само предприятия с централно управление в държавата, в резултат на което отсъства информация за услугите, предоставяни от чуждестранни предприятия.

Централният инвентарен файл за плавателните съдове по вътрешните водни пътища (ZBBD) предоставя административни данни за флота от плавателни съдове за таблица B1, откъдето може да се получи необходимата подробна информация.

[4]Регламент (ЕС) 2019/2152 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. за европейската бизнес статистика и за отмяна на 10 правни акта в областта на бизнес статистиката (ОВ L 327, 17.12.2019 г., стр. 1).

Тъй като не е било възможно да се идентифицира източник, съдържащ информация за чуждестранните предприятия в структурирана, пълна и надеждна форма, в проучването са включени само предприятия, установени в Германия.

По отношение на методологията е проведено изследване за алтернативни източници на данни (напр. административни данни), но заключението е, че такива алтернативни източници не са налични.

За целите на изследването е разработен въпросник, предназначен за използване от всички предприятия, независимо към кой пазарен сегмент принадлежат. Единиците в изследването са били основани на юридическите единици, влизащи в състава на тези предприятия, съгласно определението в националната нормативна уредба относно статистическите единици.

В бизнес изследването не е събирана количествена информация. Вместо това на предприятията е зададен въпросът дали са налични съответните данни и до какви разходи би довело събирането на тези данни. Избран е този подход, тъй като няма възможност предприятията да бъдат задължени да предоставят информация.

Нидерландия

Източниците на данни се основават на референтната рамка за корабите, където от определени институции се изисква да регистрират свързана с корабите информация. По-голямата част от информацията обаче не е актуална или институциите не разполагат с цялостен преглед на необходимата информация. Съществуващите данни биха могли да се използват за изготвяне на таблица B1 и на по-късен етап да се допълват с информация, предоставяна от операторите на кораби.

Друг източник е превозът на пътници. В Речната информационна система се обменя информация за корабите по вътрешните водни пътища, включително информация за превоза на пътници, за маршрутите и товарите. Тъй като едва малка част от пътническите кораби са регистрирани в Речната информационна система, данните не са достатъчно качествени. Превозвачите могат доброволно да подават данни за броя на пътниците на кораба, записан в AIS, и тъй като достъпът до нея е ограничен, данните от AIS вероятно са непълни.

Друг източник на данни е референтната рамка за предприятията, като вписаните с регистъра предприятия са послужили като извадкова съвкупност за пилотното проучване. Един от проблемите обаче е, че регистърът съдържа само предприятия, за които превозът на пътници по вътрешни водни пътища е основен предмет на дейност, и че не съдържа информация за корабите, които са собственост на предприятията или се експлоатират от тях.

Данните са събрани чрез уеб изследване, за което е бил определен праг от над 12 пътници. Процентът на отговорилите в уеб изследването е бил около 50 %.

Отговорите в изследването са показали, че липсва ясно разграничение между фериботи и градски и регионален транспорт. Поради това се препоръчва или да се въведе по-конкретно определение на „ферибот“, или фериботите и градският и регионалният транспорт да се обединят в една категория.

Полша

Данните за превоза на пътници са получени с помощта на въпросник, насочен пряко към регистрирани в Полша субекти, които извършват превоз на пътници. Поради това в проучването не са включени субекти, регистрирани в други държави освен в Полша, които превозват пътници по полските вътрешни водни пътища. Полша извърши подбор на субекти от Националния официален регистър на националната икономика, чийто регистриран основен предмет на дейност се състои в превоз на пътници и превоз на товари по вътрешни водни пътища съгласно полската класификация на дейностите. На операторите, предоставящи пътнически услуги по вътрешни водни пътища, е бил изпратен онлайн електронен въпросник.

Данните за регистрираните като полски пътнически кораби по вътрешни водни пътища са взети от регистрите, водени от органите по вътрешните водни пътища. Разграничението между плавателни съдове за речни круизи, плаващи по вътрешни водни пътища, и плавателни съдове за дневни пътувания не произтича пряко от регистъра, а от техническата документация на регистрираните плавателни съдове. В Полша плавателните съдове се регистрират според типа на плавателния съд, а не според функцията, която изпълняват. Въз основа на техническите данни плавателните съдове с 12 или повече места за пътници се подразделят на плавателни съдове с каюти и такива без каюти за пътници. Не е възможно да се направи разграничение между регистрирани транспортни плавателни съдове и плавателни съдове за градски транспорт, тъй като тези услуги могат да се осъществяват както от плавателни съдове, регистрирани като плавателни съдове за дневни пътувания, плаващи по вътрешни водни пътища, така и от регистрираните като други кораби, неизвършващи круизи.

Използвано е и извличане на данни от интернет с цел търсене на относимо съдържание и идентифициране на предприятия, класифицирани според полската класификация на дейностите като „превоз на пътници по вътрешни водни пътища“ и „превоз на товари по вътрешни водни пътища“.

Освен това за разработването на изследването е използвана информация от специализирани списания за сектора, от асоциации, инициативи и институции, свързани с вътрешния воден транспорт, както и информация, събрана чрез наблюдение на медиите.

С цел проверка, при изготвянето на изследването като източник е използвана и информацията, получена от нормативно установено тримесечно изследване за броя на плавателните съдове, извършващи превози по вътрешни водни пътища.

На пътническия транспорт по вътрешни водни пътища се падат едва 0,3 % от общия брой пътници за всички видове транспорт с изключение на обществения транспорт. Поради това националните вътрешни водни пътища играят минимална роля в превоза на пътници в Полша.

Румъния

Данните са събрани чрез тримесечно изследване през 2019 г. с цел да се изготвят показателите за статистиката за вътрешния воден транспорт. В рамките на този проект властите са разработили софтуерен инструмент, основан на методологията на Евростат.

Данните за пътническия транспорт по вътрешните водни пътища са събрани от операторите с разрешение да предоставят този тип превоз, които са се регистрирали доброволно за участие в изследването; данните за круизите по вътрешните водни

пътища са събрани от регионалните капитани на пристанищата и от предприятията, имащи съответното разрешение.

С въпросника са събрани данни за показателите, включени в наборите от данни А1, А2 и Б1. Данните за регистрираните пътници се отнасят до пътници, превозени с плавателни съдове по вътрешните водни пътища. В набора от данни Б1 показателят пътник-километър е изчислен, като са сумирани резултатите за броя на пътниците, умножени по действително изминатите от тези пътници разстояния в километри. Показателят превозени пътници е обобщен в набора от данни А1, като броят на пътниците е сумиран според отправните и крайните точки. Показателят пътник-километър за круизните пътници в набора от данни А2 е изчислен според типа круиз и изминатото в Румъния разстояние. Данните са обобщени според типа круиз, националността на кораба, региона на качване/слизане от борда и броя пътувания.

За събирането на информацията за пристанищата на качване и на слизане от борда е съставен списък на пристанищата, където се предлага превоз на пътници, чрез селекция от списъка на пристанищата за превоз на товари по вътрешни водни пътища. Той е допълнен чрез включване на пристанищата, чиито дейности са свързани изключително с пътническия транспорт по вътрешни водни пътища.

Източник на данни за пътниците на круизни кораби, преминаващи през дунавски пристанища, са били регионалните капитани на пристанища. За определяне на изминатото в Румъния разстояние е използвана информацията относно отправната и крайната точка на круиза, съобщена от капитана на кораба на представителя на регионалния капитан на пристанище. Разстоянието, изразено в километри, е изчислено въз основа на навигационната карта на река Дунав и на местоположението на пристанищата от списъка на пристанищата за вътрешни водни пътища.

За набора от данни В1 статистиката за броя на регистрираните в държавата плавателни съдове според типа, капацитета и възрастта на плавателния съд се основава на данни от Румънската морска администрация.

Швеция

Базата данни за предприятията представлява един от източниците на данни в Швеция и осигурява подбор от данни, предоставени от предприятията. Друг източник на данни е регистър (система за надзор), който включва плавателни съдове с капацитет от над 12 пътници, търговски плавателни съдове с дължина не по-малко от 5 метра и плавателни съдове, предназначени за развлечение, надвишаващи 12 метра. Този регистър е задължителен за всички пътнически плавателни съдове и съдържа информация за регистрираните собственици и за субекта, регистриран като предприятие. Освен това шведската браншова организация на собствениците на търговски плавателни съдове, която работи на национално равнище, отговаря на изискванията за източник на данни и като такъв допълва другите източници предвид значителното припокриване на предприятия и плавателни съдове. В допълнение на това, информация за маршрутите и честотата на отплаване по фериботните линии за обществен транспорт може да се получи от шведското сдружение на предприятията за обществен транспорт. Възможно е също да се наблюдава местоположението на плавателните съдове, снабдени с транспондери на системата за автоматична идентификация (AIS), както и да се следи тяхното движение.

По отношение на методологията е използван онлайн въпросник за събиране на информация за плавателния съд, за изминатото разстояние и за броя пътници.

Процентът на отговорилите е бил около 50 % и данните са били достатъчно, за да се направят изводи за бъдещото събиране на данни.

Предвид уникалните условия в Швеция по отношение на пътуването с воден транспорт по крайбрежието, Швеция предлага да се въведе допълнителна категория плавателни съдове — „трафик в архипелаг“.

2.2. ОСЪЩЕСТВИМОСТ, РАЗХОДИ, ТЕЖЕСТ И СТАТИСТИЧЕСКОТО КАЧЕСТВО

В настоящия раздел са обобщени оценките на седемте държави относно осъществимостта, разходите, тежестта и статистическото качество на събирането на данни.

Австрия

По отношение на речните круизи се счита за осъществимо изготвянето на статистика за превоза на пътници, като се съчетават данните от AIS, способите за извличане на данни от интернет и степента на запълване на капацитета за превоз на пътници. От проведените с няколко австрийски предприятия интервюта е получена допълнителна информация за този сектор; събирането на данни за пътниците обаче само от установените в Австрия предприятия за круизи не би било достатъчно, тъй като те представляват само малка част от предприятията, които осъществяват такава дейност в държавата.

По отношение на превоза на пътници по вътрешни водни пътища, различен от речни круизи, се счита, че изготвянето на въпросник за предприятията е подходящ начин за изготвяне на съответните статистически данни. Могат да се използват и данните от AIS, за да се оценят километрите и да се проверят докладваните данни за разстоянията.

Австрия предлага да се създаде корабен регистър въз основа на държавата на регистрация и той да бъде изграден изцяло на основата на данните от AIS. Тъй като в Австрия засега няма корабен регистър с актуална информация, би могло или да се създаде нов регистър въз основа на информация от AIS за австрийските кораби, или съществуващият регистър на плавателните съдове да се цифровизира и актуализира.

Ако се наложи данните за пътниците да се събират редовно, ще бъде необходимо да се изгради подходяща ИТ инфраструктура, равностойна на системите, използвани за събиране на други данни. Освен това е нужно да се вземат предвид разходите, свързани с времето, необходимо за предварителна подготовка. Този разход е особено голям през първата година на събиране на данни. В допълнение към това ще трябва да се отчетат и ресурсите, необходими за разработване и поддържане на средства за извличане на данни от интернет.

За да се осигури статистическо качество и да се усъвършенства методологията, следва да се въведе задължението да се предоставят данни от AIS, а не за пътническия капацитет на плавателния съд. Освен това предоставянето на информация само за региона на качване на борда и за региона на слизане от борда като най-отдалечената точка на круиза би довело до подценяване на изчисленото разстояние. Този въпрос може да намери решение, ако държавите имат възможност да предоставят пътник-километри за круизите, както се прави за превоза на товари.

Хърватия

Счита се, че събирането на данни за пътниците като цяло е осъществимо. В повечето случаи обаче данните за държавата/региона на качване и на слизане от борда или не са налични, или са налични само частично и не беше възможно да се установи типа на всеки круиз. Поради това би било по-добре да се събират и публикуват данни за трафика на пътници в пристанищата за вътрешни водни пътища, отколкото данни за броя на превозените пътници, тъй като данните за пътниците, които се качват и слизат на всяко пристанище, са налични.

Разходите за провеждане на редовни статистически изследвания за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища биха били приемливи, както и свързаната с докладването тежест за капитаните на пристанища. Цифровизирането на изследването и използването на административни данни от министерството биха намалили още повече разходите и свързаната с докладването тежест.

В заключение Хърватия изразява мнението, че качеството на събраните чрез пилотното проучване данни е добро.

Германия

По отношение на осъществимостта, в някои случаи могат да се използват административни данни или такива ще бъдат налични в бъдеще като източник на данни, без да е необходимо бизнес изследване. Бизнес изследване обаче е необходимо, за да се изготвят данни за характеристиките на превоза на пътници за таблици A1, A2 и Б1.

По отношение на статистическото качество предприятията са отбелязали няколко проблема, свързани с докладването. За искането за данни за Б1 три пети от предприятията не разполагат с информацията, необходима за изчисляване на пътник-километрите. Приблизително половината от предприятията не разполагат с информацията, необходима за таблици A1 и A2. Поради това ще се наложи предприятията да изготвят оценки, което ще се отрази на качеството на информацията. В тази връзка би могло да се помисли за докладване с периодичност през няколко години.

Въпросът за вътрешните транспортни услуги, извършвани от чуждестранни предприятия, би могъл да се реши, като се създаде европейски регистър на предприятията.

По отношение на тежестта за предприятията е нужно списъкът на характеристиките да се сведе до тези, които са необходими, да се намали тежестта за по-малките предприятия, а микропредприятията да се освободят от това изискване. За праг трябва да се счита наличието на пътнически капацитет от 12 пътници.

Годишният размер на разходите, свързани с проекта за превоз на пътници по вътрешни водни пътища, се оценява приблизително на 100 000 EUR за предприятията. За публичните органи и за службата по статистика ще има общ еднократен разход от около 640 000 EUR и годишни текущи разходи от около 135 000 EUR.

Нидерландия

Нидерландия счита, че е осъществимо да се изготвя статистика за превоза на пътници, а много от лицата, с които е установен контакт за целите на изследването, са проявили интерес към подобна статистическа информация. Необходими са обаче още изследвания, за да се свържат корабите с предприятията и да се увеличи мащабът на данните от извадката, за да се обхване цялата съвкупност. Въпреки че повечето променливи могат да се получат от предприятията, съществуват опасения относно пътник-километрите, тъй като от изследването е видно, че предприятията, извършващи дневни пътувания, изпитват затруднения в определянето на тези данни. Качеството на данните за характеристиките на корабите в сегашната база данни не е достатъчно, но в дългосрочен план може да бъде подобрено, като се използва актуализирана европейска база данни за корабите.

По отношение на статистическото качество възникват проблеми по отношение на чуждестранните предприятия, извършващи дейност по нидерландските водни пътища, което води до непълно обхващане на чуждестранните предприятия. Особен проблем представляват данните за броя пътници и за пътник-километрите, който би могъл да намери поне частично разрешение чрез обмен на данни за съответните европейски предприятия. Тъй като чуждестранните предприятия имат значителен дял в превоза на пътници по вътрешни водни пътища в Нидерландия, особено на пазара на речните круизи, ще бъде необходимо методологията да се доразработи, за да се компенсира липсата на данни.

Нидерландия препоръчва да се прилага праг за пътническия капацитет от над 12 пътници, като се прилага допълнително ограничение да се включват само самоходните плавателни съдове, а не платноходите, както и да се помисли за замяна на термина „тип плавателен съд“ с „тип пътуване“. Предлага се данните да се събират на годишна основа и изследването да се провежда в началото на годината. Също така следва да се прилага „принципът на териториалността“.

Нидерландия подчертава колко е важно да не се претоварват по-малките предприятия или предприятията със сложни маршрутни схеми, като например от тях да не се изисква да докладват ежегодно.

Разходите за новите статистически данни за превоза на пътници включват извършване на още методологически изследвания, увеличаване на мащаба на данните от извадката, за да се обхване съвкупността, и разработване и провеждане на новото изследване и на новия анализ. Тези разходи се оценяват на около 76 000 EUR.

Полша

Събирането на статистически данни за пътниците по вътрешните водни пътища по принцип е осъществимо, макар че съществуват някои ограничения.

Наборът от данни А1 не включва данни за броя пътници, превозени по вътрешни водни пътища от плавателни съдове за речни круизи, тъй като обхванатите от пилотното проучване субекти не са използвали този тип плавателен съд. Също така не е имало превози на пътници, извършени с плавателни съдове, класифицирани в набора от данни като „неизвестен“. За набора от данни Б1 въз основа на анализа на пазара на превозите на пътници е събрана информация за плавателните съдове за речни круизи, извършващи дейност под чужд флаг, които акостират и на морски пристанища.

Пилотното проучване е спомогнало за разработването на набори от данни А1 и Б1. Но въз основа на данните, получени от пристанищните власти, не е възможно да се

попълни наборът от данни A2, тъй като е известен само броят на пътниците, които са се върнали на борда след слизане, а поради това общият брой превозени пътници е неизвестен. Друга трудност се състои във факта, че данните за броя пътници се предоставя от капитана на пристанището общо за целия месец, а не поотделно за всеки круиз.

Възможно е наборът от данни B1 да се изготви въз основа на получените чрез изследването данни. Официалната статистика дава информация за броя на пътническите плавателни съдове, регистрирани в държавата, но тези данни не включват разделение по тип плавателен съд, в което да се посочва възрастта и товароносимостта на плавателния съд от конкретния тип. Органите по вътрешните водни пътища отговарят за воденето на регистри за плавателните съдове, плаващи по вътрешни водни пътища.

Въз основа на получените данни не е било възможно сред регистрираните плавателни съдове да се разграничат корабите за градски транспорт.

Качеството на резултатите от пилотното проучване е оценено като задоволително. По отношение на предприятията данните за броя превозени пътници се оценяват по броя на продадените билети и по коефициента на натоварване. Качеството на наличните данни за регистрираните пътнически плавателни съдове по вътрешни водни пътища също е счетено за задоволително. Данните са получени от административните регистри съгласно националната нормативна уредба.

С оглед на възникналите трудности най-голямото предизвикателство е било да се идентифицират правилно субектите, извършващи дейности, свързани с превоз на пътници. Освен това извършващите тази дейност субекти често не водят строга отчетност на данните от обхвата на изследването. Поради това тези данни често се оценяват въз основа на средния капацитет на плавателния съд, което затруднява проверката на тяхната точност.

По отношение на разходите и тежестта в продължение на много години се провежда проучване с по-тесен обхват, насочено към регистрираните пътнически плавателни съдове, плаващи по вътрешни водни пътища. Предвид обхвата на данните, които понастоящем се събират от официалната статистика, която се основава на повторно използване на административни източници, допълнителната тежест на разширяването на обхвата на проучването е оценена като незначителна. Използването на административни източници за изготвянето на нови статистически данни също не води до значителни разходи.

Ако се разшири обхватът на сегашното изследване, за да се включи информация за посоката на превоза на пътници по вътрешните водни пътища и субектите, които предоставят плавателни съдове за фериботни превози и за градски транспорт, това може да означава допълнителни тежести и разходи за предприятията. Тъй като това обаче би предполагало само да се разшири съществуващото изследване, допълнителната тежест би била незначителна.

Румъния

С цел да се съберат данните, статистическият въпросник, методологическият подход и допълнителните спецификации са изпратени по пощата на териториалните статистически служби.

Променливите за броя пътници според типа плавателен съд в националния транспорт са били налични и са предоставени от респондентите в съответствие с изискванията на методологията; тези променливи може да бъдат включени в обичайното изготвяне на данни. Събирането на данни за броя превозени пътници според пристанището на качване/слизане е осъществено без проблеми при обработването на данните.

Събирането и изготвянето на данни за плавателните съдове за дневни пътувания, за фериботите и за плавателните съдове за градски и регионален транспорт са осъществими и биха могли да се организират редовно (на тримесечие и/или ежегодно). Освен това е извършено подробно събиране на данни за променливите, свързани с капацитета и възрастта на корабите, по отношение на броя кораби, регистрирани в Румънската морска администрация, без проблеми с тълкуването на методологията. Поради това данните, необходими за попълване на набора от данни B1, може да бъдат събирани и предоставяни ежегодно.

С оглед на гарантирането на качеството на данните обаче не е възможно да се осъществи събирането на данни за круизни кораби по вътрешни водни пътища. Възникналите трудности са свързани основно с надеждността на данните за пътниците на круизи по река Дунав и се дължат на субективния начин, по който се обработва информацията; това включва установяването на мястото на начално отплаване/местоназначението на пътуването, изминатото разстояние, броя пътници и типа круиз. Съобразно с това този тип данни за круизните кораби ще бъдат изключени от изготвянето на годишни данни.

Не е съобщено за допълнителна тежест, свързана със събирането на статистически данни за превоза на пътници, и не са получени коментари за допълнителни разходи.

Швеция

Швеция потвърждава, че е възможно да се събират данни за всички превозени пътници и за броя изминати километри, за да може да се изчислят пътник-километрите. Макар че някои респонденти понастоящем не отчитат километри на един плавателен съд, получаването на тези данни е възможно, ако системите се конфигурират повторно. Поради това е възможно, макар и с известни затруднения, да се изготвят статистически данни за пътниците на плавания по вътрешни водни пътища. Тези затруднения се отнасят основно до пътник-километрите и до оповестяването на данни за типа плавателен съд.

Що се отнася до статистическото качество, Швеция няма да бъде в състояние да предоставя пълни данни за таблици A1 и A2 за плавателни съдове за речни круизи с каюти за нощувка, въпреки че подобни затруднения биха могли да се преодолеят чрез изменение на разбивката. Освен това данни от регистрите не могат да се използват за осигуряване на всички данни за таблица B1. Липсват данни за плавателните съдове за речни круизи, за плавателни съдове за дневни пътувания и за плавателни съдове за градски/регионален транспорт и има възможност да се докладват данни само за плавателни съдове, класифицирани като фериботи.

Във всеки бъдещ процес на събиране на данни ще е необходимо ясно да се посочи целта за тяхното събиране. В случай на постоянно изследване ще бъде наложено задължение за докладване.

Що се отнася до тежестта, повечето респонденти са успели бързо да предоставят исканата информация и са докладвали, че не са се затруднили с попълването на

въпросника. По тези причини Швеция стига до извода, че тежестта, свързана с докладването, е умерена.

С цел да се улесни задачата за респондентите и да се намалят разходите, данните биха могли да се получават от AIS и по този начин биха могли да се изчисляват пътник-километрите. По отношение на ползите за потребителите, статистическите данни за трафика на пътници биха могли да се използват за наблюдение на тенденциите и на развитието на пазара, както и за общ външен мониторинг.

Швеция е на мнение, че разходите, измерени във време на един респондент, са относително ниски и ги оценява на по-малко от 60 000 SEK на изследване.

2.3. Обобщение на резултатите от пилотните проучвания

Седемте пилотни проучвания дават обща представа за осъществимостта на събирането на данни за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища. Основните коментари на участвалите държави, описани в подробните им доклади, са обобщени по-долу.

От проучванията са видни значителни разлики между седемте държави в събирането на данни за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища, поради което не е уместно да се сравняват всички получени показатели.

В проучванията са откроени широк кръг от източници на данни, на които може да се основава статистиката за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища. Най-често посочваните източници са извличането на данни от интернет, засиленото използване на системата за автоматична идентификация (AIS) и корабните регистри. Други подходящи източници са капитаните на пристанища, пристанищните власти, статистическите бизнес регистри, структурната бизнес статистика, краткосрочните данни за оборота, Речната информационна система и външните доставчици на данни.

Съществуващите административни данни не са достатъчно всеобхватни, за да бъдат изпълнени условията за надеждно събиране на статистически данни. Ще бъде необходимо да се проведат целенасочени изследвания, за да се допълнят различните източници на данни и да се получат по-пълни и стандартизирани данни. Степента, в която би се наложело провеждане на допълнителни целенасочени изследвания, е различна в седемте държави.

Необходимо е сегашните източници да се подобрят по отношение на обема и качеството на съдържащите се в тях данни, за да предоставят информацията, необходима за таблици A1 (брой превозени пътници според държавата на качване на борда, държавата на слизане от борда, типа на превоза и типа на плавателния съд); A2 (речни круизи — брой пътници, пътник-километри и брой пътувания според региона на качване на борда, региона на слизане от борда, националността на плавателния съд и типа круиз); Б1 (брой изминати пътник-километри според типа на плавателния съд, различен от плавателен съд за речни круизи) и В1 (брой плавателни съдове, регистрирани в дадена държава според типа, капацитета и възрастта на плавателния съд). На настоящия етап не всички от седемте държави са в състояние да предоставят всички променливи.

С пилотните проучвания се повдигат въпроси за качеството, свързани с недостатъците на административните данни и докладването от предприятията. Идентифицирани са конкретни проблеми по отношение на пътник-километрите, тъй като много предприятия не са в състояние да предоставят цялата информация, необходима за

изчисляване на пътник-километрите; често се отбелязват и трудности с отчитането на дневните пътувания и средната степен на запълване на капацитета. Освен това някои предприятия не разполагат с цялата изисквана информация в случаите на чартър на кораби или при конкретни оферти на билети. Предвид тези недостатъци се налага предприятията да изготвят оценки, което се отразява на качеството на информацията, която предоставят.

Липсата на информация в корабните регистри се отразява на докладването за плавателните съдове и един от начините за събиране на данни за плавателните съдове е всички изследвания да се свържат пряко с бизнес регистрите. По този начин плавателните съдове се идентифицират чрез предприятието, което е техен собственик. В бизнес регистрите обаче в категория 50.30 по NACE Rev. 2 се включват само предприятия, които извършват пътнически транспорт по вътрешни водни пътища като основен предмет на дейност. В резултат на това не се посочват предприятията, които извършват пътнически транспорт по вътрешни водни пътища като неосновна дейност, макар че на тях се пада важен дял от обема на този тип транспорт.

С проучванията се очертава специално проблемът с докладването на вътрешния транспорт, извършван от чуждестранни предприятия. Не съществува задължение за чуждестранните предприятия да уведомяват националните органи, когато извършват превоз на пътници. Липсва надеждна и структурирана информация за чуждестранните предприятия и предоставяните от тях услуги, а евентуален европейски корабен регистър би решил проблемите, свързани с вътрешния транспорт, извършван от чуждестранни предприятия.

Като цяло трябва да се намери баланс между изискванията за подробни данни и опростяването на методологията с цел да се ограничи тежестта за предприятията. Държавите, които предоставиха пилотните проучвания, подчертават необходимостта от ограничаване на тежестта, свързана със събирането на данни, която е особено голяма за по-малките предприятия. Има различни начини за ограничаване на тази тежест: прагът за капацитет на плавателните съдове да стане над 12 пътници; да се въведат многогодишни интервали за докладване на транспортните дейности; както и да се изключат от задължението за докладване малките предприятия. Тежестта би могла да се намали още повече, като обхватът се ограничи до самоходните плавателни съдове. По този начин платноходите, които обикновено се експлоатират от малки предприятия и при които има големи вариации в маршрутите на пътуванията, които предприемат, биха били изключени от задължението за докладване.

Предвид проблемите, отнасящи се до определенията, фериботите биха могли да се определят по-конкретно или фериботният транспорт да се обедини с градския/регионалния транспорт. Може да се обмисли въвеждане на допълнителна категория — „трафик в архипелаг“, предвид уникалните условия на пътуването с воден транспорт в Швеция.

Въз основа на проучванията оценките за разходите за събирането на данни се различават значително в различните държави. Нито една от държавите не посочва изрично, че намира разходите за несъразмерни на ползите; между държавите обаче има съществени разлики по отношение на разходите. Някои от държавите считат, че събирането на данни за превоза на пътници може лесно да се интегрира в сегашната им работа, докато други държави отчитат разходите, свързани с новата инфраструктура, която ще трябва да бъде изградена.

В обобщение, въпреки че съществуват някои пропуски по отношение на данните, в седемте пилотни проучвания се стига до извода, че изготвянето на таблици A1, A2, Б1 и B1 е по принцип осъществимо.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ИЗСЛЕДВАНЕТО ЗА СТАТИСТИКАТА ЗА ПРЕВОЗА НА ПЪТНИЦИ, ПРОВЕДЕНО ПРЕЗ МАРТ 2020 г.

През март 2020 г. Евростат проведе изследване с цел да се получи обзор на различните съображения, свързани със статистиката за превоза на пътници, от всички държави от ЕС, които използват за транспорт вътрешни водни пътища. Въпросите се отнасяха до разходите и допълнителната тежест, свързани със събирането на данни, до причините, поради които не се събират данни за пътниците, и до осъществимостта на събирането на данни в бъдеще.

3.1. Обща информация

Общо 15 държави отговориха на изследването. Девет от тях отговориха, че вече събират данни за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища, а шест посочиха, че не събират такива данни.

3.2. Разходи за събирането на данни за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища по отношение на финансовите и човешките ресурси

Разходите и тежестта не се смятат за несъразмерни в държавите, които понастоящем събират статистически данни за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища. Три държави оценяват разходите, свързани със събирането на данни, като минимални както по отношение на финансовите, така и по отношение на човешките ресурси. Тези държави обаче отбелязват, че сегашният персонал е малоброен и че работата по попълването на въпросника, събирането и проверката на данните и обобщаването и подготовката на данните за публикуване се извършва от няколко отдела.

Данните се събират на много ограничено и общо равнище, като в този пазарен сегмент работят само няколко малки предприятия. Статистическите доклади се подават в съответните звена, занимаващи се с подготовката на данните, и се публикуват само данните, които са обобщени на национално равнище.

Държавите отбелязват, че няма възможност да се предостави отделно информация за разходите, свързани със статистиката за превоза на пътници, тъй като тези разходи са включени в общия размер на разходите за предоставяне на статистически данни за превоза на пътници по вътрешни водни пътища, като данните за тази цел се събират на годишна основа чрез специално изследване. Една държава отбелязва, че финансовите ресурси включват основно всички разходи, свързани пряко или косвено със събирането на статистически данни, като например заплати за персонала, за ИТ инфраструктура, електроенергия и т.н.

3.3. Допълнителна тежест на събирането на данни за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища

Държавите съобщават за разнороден кръг от видове допълнителна тежест, възникнали при събирането на данни за пътниците.

Три държави отбелязват, че не са изпитали допълнителна тежест.

Други държави коментират разработването на национална методология и изтъкват тежестта, свързана с идентифицирането на допълнителни източници на данни и съставянето на информация от различни източници на данни, както и неколкократните контакти с респондентите с цел получаване на уточнения. Като друг вид допълнителна тежест се посочва времевата рамка, необходима за приемане на национална нормативна уредба, като времевата рамка и финансовите средства се считат за основни видове тежест при актуализацията и въвеждането на системи за статистическа информация.

Друг коментар се отнася до източниците, от които се събират данните. Кръгът на източниците е разнообразен — от административните регистри, пристанищата и регионалните комисии по туризма до предприятията, извършващи превоз по вътрешни водни пътища, и общините, които управляват и предоставят транспортни услуги.

Една държава отбелязва, че данни за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища се събират, но не могат да бъдат обработвани. Друга държава посочва, че е събрана информация само за превоза с пътнически плавателни съдове и фериботи, но не и за превоза с круизни кораби, плавателни съдове за дневни пътувания, плавателни съдове за екскурзии, водни автобуси и водни таксита.

3.4. Причини, поради които държавите не събират данни за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища

Държавите, които не събират данни за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища, уточняват, че липсва потребителско търсене на такива данни. Като друга причина се споменава фактът, че няма правно задължение за това.

Една държава изтъква административната тежест за малките и многобройни предприятия, които работят в този сектор, като основен довод против събирането на данни за превоза на пътници. Не са налични данни от други държавни организации (нито всъщност и от търговски субекти). Освен това има значителен брой чуждестранни предприятия (от ЕС и от държави извън ЕС), които осъществяват дейност по вътрешните водни пътища в тази конкретна държава, което предполага, че получаването на данни от чуждестранни предприятия е проблем.

Една държава изрично упоменава, че няма пътници, превозени по вътрешни водни пътища, тъй като има малко на брой вътрешни водни пътища и те се използват изключително за отдих, а две други държави отбелязват неголемият брой пътници, превозени по вътрешни водни пътища.

3.5. Осъществимост на събирането на данни за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища и намерения за събиране на такива данни в бъдеще

Някои от държавите, които понастоящем не събират данни за превоза на пътници, споменават, че събирането на данни би представлявало тежест за тях, като се има предвид ограниченият обем на пътническия транспорт по вътрешни водни пътища в сравнение с други типове транспорт.

Три държави използват резултатите от собствените си пилотни проучвания, за да отговорят на този въпрос. Една от тези държави посочва, че е необходимо да се разгледат определенията и праговете, преди да се премине към събиране на данни. Друга държава е на мнение, че събирането на данни за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища ще е осъществимо в близко бъдеще. Тази държава уточнява, че понастоящем се работи по изграждането на нова информационна система за вътрешните водни пътища, която в бъдеще би могла да се използва като административен източник на данни както за превоза на товари, така и за превоза на пътници.

Една държава потвърждава намерението си за започне да събира данни за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища. Две държави коментират, че не планират да събират такива данни, а други две биха започнали да събират данни само ако са правно задължени да го правят.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Комисията отбелязва, че със седемте пилотни проучвания е цялостно изследвана осъществимостта на събирането на данни за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища. Участвалите държави считат, че събирането на данни за пътниците е осъществимо в по-голяма или в по-малка степен.

От проучванията са видни разлики в параметрите, които влияят на събирането на данни за пътниците във всяка от държавите, като например източниците на данни, типовете плавателни съдове, използвани за транспорт по вътрешни водни пътища, и физикогеографските характеристики на държавите. Макар че във всички пилотни проучвания са идентифицирани широк кръг от източници на данни — от административни данни до извличане на данни от интернет, в тях се отчита и необходимостта от ограничаване на тежестта на докладването за малките предприятия. В тях се подчертава, че усилието, което трябва да се вложи, трябва да бъде съразмерно на дела, който вътрешните водни пътища заемат сред всички видове превоз на пътници. Споделят се и опасения относно качеството и пропуските в данните. Разходите за събирането на данни значително се различават между отделните държави и са свързани със степента, в която вътрешните водни пътища се използват за превоз на пътници във всяка държава.

От пилотните проучвания е видно, че в седемте участвали държави събирането на данни за пътническия транспорт по вътрешни водни пътища би било осъществимо в определена степен, но е необходимо да се намери баланс между необходимостта от

данни, от една страна, и наличието на информация и тежестта за респондентите, от друга страна.