



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

Женева, 17–19 июня 2020 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Проблемы в области статистики,**с которыми сталкиваются государства-члены****Транспортная статистика для отслеживания воздействия
COVID-19****Записка секретариата*****I. Справочная информация**

1. После вспышки эпидемии COVID-19 резко вырос интерес к использованию транспортных данных для измерения воздействия изменений в поведении и санкционированных правительствами карантинных мер для функционирования транспортных систем. Многие из этих радикальных изменений станут очевидными только при ежемесячном сопоставлении. Тем не менее сбор большей части данных по транспорту на международном уровне осуществляется на годовой основе и, более того, по причине временного лага в сборе данных, которые сначала готовятся государствами-членами, а затем обобщаются международными организациями, значительная часть данных за 2020 год может быть опубликована только в начале 2022 года. Этого явно недостаточно для анализа быстро меняющейся ситуации. Поэтому секретариат решил объединить все соответствующие источники данных, полученные непосредственно от национальных статистических управлений (а иногда и из других источников), на одной вики-странице. Благодаря этой странице заинтересованные пользователи данных могут ознакомиться со всей соответствующей информацией по транспорту в одном месте, что позволяет быстро компилировать данные из разных источников. В настоящем документе отражены результаты и извлеченные уроки с уделением особого внимания данным о безопасности дорожного движения.

* Настоящий документ был представлен после истечения установленного срока в связи с необходимостью включения в него самой последней информации об эволюции кризиса, вызванного COVID-19.



II. Ответ секретариата

2. В условиях, когда государства-члены испытывают чрезмерные нагрузки, пытаюсь подготовить свои регулярные статистические материалы и сталкиваясь при этом с дополнительными трудностями, а многие сотрудники работают удаленно, секретариат не считает, что рассылка странам вопросника по чрезвычайным ситуациям была бы встречена с одобрением, особенно с учетом быстрого развития событий и необходимости обновления информации в режиме реального времени. Вместо этого секретариат решил просматривать веб-сайты национальных статистических управлений, помимо задействования других надежных источников данных (иногда на ненациональном уровне). Например, данные Транспортного управления Лондона и Департамента полиции Нью-Йорка использовались в качестве источников информации о погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в Лондоне и Нью-Йорке соответственно.

3. Собранные данные представляют собой главным образом показатели, которые уже распространяются в статистической базе данных ЕЭК ООН. Например, были обобщены данные о безопасности дорожного движения, количестве пассажиров и регистрациях транспортных средств. Были также собраны некоторые данные, выходящие за рамки обычной статистики ЕЭК ООН по транспорту, поскольку они были сочтены актуальными для выполнения поставленной задачи. Поэтому в соответствующих случаях включались также авиационные, морские и портовые статистические данные. Кроме того, некоторые статистические управления распространяют данные о движении транспорта в конкретных местах.

4. Все данные были опубликованы в виде таблицы на вики-сайте¹, разработанном секретариатом и обновляемом на регулярной основе. Секретариат попытался также привлечь внимание к этим источникам данных, предоставив некоторые аналитические материалы в коротких записях в блогах. Эти данные использовались в блогах, в частности, Исполнительным секретарем ЕЭК и Специальным посланником Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения г-ном Жаном Тодтом в интервью СМИ.

III. Статистические примеры

5. Имеются яркие примеры ежемесячных изменений некоторых наборов транспортных данных. Например, согласно Европейской ассоциации предприятий автомобильной промышленности, в марте количество зарегистрированных новых автомобилей в Европейском союзе сократилось на 50% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. А данные по Соединенному Королевству свидетельствуют о том, что в марте и апреле число пассажиров лондонского метро снизилось в некоторые дни более чем на 90%.

6. Помимо этих поразительных изменений на транспорте, в качестве особенно важной сферы мониторинга рассматривалась безопасность дорожного движения. Существенное снижение смертности в результате ДТП может стать «новой нормой» в глазах общественности и правительств, продемонстрировав, что дорожно-транспортные происшествия в значительной степени можно предотвращать. Отчасти это было достигнуто за счет общего снижения интенсивности движения, что привело к уменьшению риска ДТП, но также произошло и вследствие перехода от использования легковых автомобилей к передвижению пешком и на велосипеде.

7. Общий анализ воздействия на безопасность дорожного движения прекращения деятельности в различных сферах, вызванного COVID-19, провести трудно, поскольку в странах и городах региона ЕЭК такие меры принимались в разное время и с разной степенью жесткости. Но примечательно, что во многих странах и городах были

¹ <https://wiki.unece.org/display/DSOCIOT/Data+Sources+on+Coronavirus+impact+on+transport>.

зафиксированы одни из самых низких месячных показателей смертности от ДТП в современную эпоху.

8. Во Франции, где полный запрет начал действовать 17 марта, в апреле наблюдалось снижение смертности на 56% в годовом исчислении (только французская метрополия), при этом общее число погибших (109) было значительно ниже, чем любой месячный показатель смертности в статистической базе данных ЕЭК начиная с 1993 года. В Ирландии в апреле 2020 года был зафиксирован самый низкий месячный показатель смертности с мая 2018 года. Хотя в Израиле не было отмечено никаких исторических месячных минимумов, в течение каждого месяца 2020 года число погибших на данный момент было меньше соответствующих показателей 2017–2019 годов за аналогичный месяц. В Норвегии апрельский показатель был на 54% меньше по сравнению с апрелем 2019 года. В Испании в апреле наблюдалось одно из самых резких сокращений числа погибших, которое в годовом исчислении снизилось на 63%.

9. По Греции (на момент составления) имелись данные только до марта 2020 года, но и они свидетельствуют о самом низком месячном показателе смертности (24) по крайней мере с 2010 года. Число погибших в марте в Германии уменьшилось в годовом исчислении на 33%, что является самым низким месячным показателем по крайней мере с 2015 года. В Швеции, которая приняла гораздо менее жесткие меры, чем в других странах, в апреле было зарегистрировано количество погибших, типичное для предыдущего пятилетнего периода. В апреле в Финляндии было зафиксировано снижение на 30% по сравнению с предыдущим годом, хотя более низкий месячный показатель был отмечен еще в декабре 2019 года (без учета сезонных колебаний). Латвия распространяет данные не ежемесячно, а ежеквартально. Показатель за первый квартал 2020 года был низким, но не исторически низким, и квартальные данные будут включать месяцы, когда карантинные меры еще не были введены.

10. Для того чтобы получить самые разнообразные данные о тенденциях, в дополнение к данным по странам были также изучены периодически выпускаемые данные по городам. В процесс сопоставления данных была также включена информация от Транспортного управления Лондона (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) и муниципалитета Сан-Франциско (Соединенные Штаты Америки). Особо следует отметить данные по городу Нью-Йорку, собранные Департаментом полиции Нью-Йорка (ДПНЙ) и опубликованные муниципалитетом, которые касаются всех дорожно-транспортных происшествий, зарегистрированных ДПНЙ в формате, позволяющем автоматически загружать данные и обрабатывать их с помощью стандартного компьютерного программного обеспечения.

11. Такое снижение числа погибших – это, несомненно, очень хорошая новость. Однако следует учитывать гораздо более низкую интенсивность движения. Некоторым странам удалось сопоставить сокращение показателей смертности со снижением интенсивности дорожного движения и продемонстрировать, что на самом деле уровень смертности (с точки зрения числа погибших на транспортное средство-км) увеличился (например, согласно данным Национального совета безопасности Соединенных Штатов Америки, именно это и произошло). Одна из вероятных причин этого заключалась в том, что уменьшение пробок способствовало увеличению скорости некоторых участников дорожного движения.

IV. Способы распространения

12. Статистические данные распространялись самыми разными способами, в частности в формате PDF (иногда отдельные PDF-файлы за каждый месяц и без сравнения с предыдущими месяцами или годами), в виде простых файлов excel, интерактивных кубов распространения, а также структур данных, поддерживаемых прикладным программным интерфейсом (API). Такой широкий спектр файловых

структур не создал значительных проблем при составлении диаграмм за несколько месяцев, но если эти мероприятия планируется повторять, то вскоре потребуется много времени на ручное копирование и вставку данных, особенно если в них будет участвовать значительно большее количество стран, чем нынешние десять стран, публикующих данные (которые легко найти).

V. Обсуждение

13. По всей видимости, десять стран, перечисленных выше, во многом являются исключением. Большинство государств – членов ЕЭК не занимаются сбором предварительной информации о безопасности дорожного движения на постоянной ежемесячной основе. Некоторые из них выдают данные ежеквартально, ряд субнациональных субъектов – с большей регулярностью. К делегатам можно обратиться с вопросом, целесообразно ли выделять больше ресурсов на более частый сбор статистических данных о безопасности дорожного движения. До принятия карантинных мер годовые изменения числа погибших зачастую были абсолютно незначительными и не заслуживали особого внимания. Но, как и в последние несколько месяцев, возможно, в ближайшие месяцы и годы при «новой норме» информация об оперативных краткосрочных показателях безопасности дорожного движения вполне может оказаться весьма актуальной.

14. В ходе дискуссии об охватываемом периоде необходимо будет также сопоставить преимущества оперативно представляемых данных с риском снижения точности цифр. Ежемесячный показатель смертности, согласно общепринятому определению смертельного исхода в результате ДТП в течение 30 дней после ДТП, в действительности не будет в полной мере окончательным до истечения по крайней мере 30 дней после соответствующего месяца. И все же, пожалуй, можно смириться с некоторым снижением точности, если при этом данные будут поступать значительно более своевременно и таким образом возрастет их актуальность, особенно в случае существенного в историческом плане изменения предыдущих тенденций. Еще одним шагом для поддержания статистической достоверности могло бы стать отделение этих предварительных ежемесячных статистических данных от окончательного набора данных (либо в национальных базах данных, либо в сводной международной базе данных).

15. Таким образом, делегатам предлагается:

- поделиться информацией о любых источниках актуальных данных по безопасности дорожного движения, которые еще не используются на вики-страницах;
- обменяться мнениями об опубликовании сводного «сверхбыстрого» набора данных по безопасности дорожного движения на международном уровне;
- обсудить национальную практику распространения информации, в частности в отношении выпуска машиночитаемых форматов, отметив потенциальные выгоды для пользователей данных.