



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по статистике транспорта

Семьдесят вторая сессия

Женева, 9–11 июня 2021 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Разработка системы глобальных показателей достижения**Целей в области устойчивого развития****Мониторинг показателей достижения связанных
с транспортом Целей в области устойчивого развития
в регионе Европейской экономической комиссии****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе содержится информация о мониторинге показателей достижения связанных с транспортом Целей в области устойчивого развития в государствах — членах Европейской экономической комиссии. В нем рассматриваются глобальные показатели, вопросы наличия данных и показатели более низкого порядка по конкретным группам населения, а также рассматривается вопрос о том, какие показатели целесообразно использовать для учета региональной специфики.

I. Справочная информация

1. Мониторинг достижения Целей в области устойчивого развития — с учетом наличия 17 целей, 169 задач и свыше 230 показателей достижения — требует мониторинга на местном, национальном, региональном и глобальном уровнях, а также специального мониторинга по тематическим кластерам. Ввиду отсутствия для транспорта отдельной цели показатели, связанные с транспортом, не всегда отражаются в комплексной отчетности. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) решает эту проблему путем участия в инициативе «Устойчивая мобильность для всех»¹, а также в рамках осуществления Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года (ECE/TRANS/288/Add.2), принятой в 2019 году. В частности, Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6) планирует стать

¹ <http://www.sum4all.org/>.



платформой для обсуждения методологии определения показателей достижения Целей устойчивого развития, связанных с транспортом.

2. В этой связи в настоящем документе содержится краткая информация о прогрессе в достижении связанных с транспортом Целей устойчивого развития в регионе ЕЭК и кратко излагаются стратегии расширения работы по мониторингу транспорта на региональном уровне. Итак, глобальными показателями, наиболее актуальными для транспорта, являются: показатель 3.6.1, касающийся снижения наполовину числа погибших в ДТП; показатель 9.1.1, касающийся обеспечения доступа к всесезонным дорогам в сельских районах; 9.1.2, касающийся объема пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта; показатель 11.2.1, касающийся удобного доступа к городскому общественному транспорту.

3. В дополнение к этим глобальным показателям одним из ключевых аспектов Повестки дня в области развития до 2030 года является принцип передачи ответственности на национальный и региональный уровни. Этот принцип подтвержден в «дорожной карте» по разработке статистики о достижении Целей в области устойчивого развития², второе издание которой должно быть подготовлено к июню 2021 года. Так, регионы могут выбирать свои собственные показатели, где это целесообразно: когда доступность данных находится на хорошем уровне, а соответствующий показатель сочтен более подходящим для измерения прогресса исходя из региональной специфики. Например, в регионе ЕЭК Евростат определяет набор из 100 показателей достижения Целей устойчивого развития³; отдельные из них полностью согласуются с глобальными показателями, а другие были выбраны исходя из тесной связи с политическими рамками, изложенными в документе «Следующие шаги на пути к устойчивому будущему Европы — европейские действия в интересах устойчивого развития». Аналогичный подход использует Межгосударственный статистический комитет Содружества Независимых Государств⁴.

4. Во второй части настоящего документа отражен прогресс в достижении связанных с транспортом Целей в области устойчивого развития как через призму глобальных показателей, так и с учетом дополнительных транспортных показателей, которые могут быть целесообразны для региона ЕЭК. При их рассмотрении обязательным условием является хорошая доступность данных; кроме того, показатели должны измерять прогресс в достижении устойчивого развития по различным компонентам работы транспорта: безопасности, географической и экономической доступности, эффективности и воздействия на окружающую среду. Для учета главного обязательства, принятого в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, о том, что никто не должен быть забыт, предлагается сделать соответствующую разбивку показателей.

II. Безопасность на транспорте

5. Что касается безопасности дорожного движения, то доступность данных по глобальному показателю 3.6.1 (сокращение числа погибших на дорогах наполовину) для стран региона ЕЭК находится на отличном уровне: 55 из 56 государств — членов ЕЭК представили данные по крайней мере в отношении общего числа погибших за 2017 год (или позже) в базу данных ЕЭК. Известно, что данные по странам не всегда являются идеально сопоставимыми, поэтому в дополнение к общему национальному показателю, который представляют страны, Всемирная организация здравоохранения публикует скорректированный показатель смертности, частично основанный на моделировании⁵. В этой связи ЕЭК и другие стороны призывают страны согласовать свои определения с международными нормами; это видно на примере данных о смертности на дорогах по Турции, где за 2017 год общий показатель смертности

² <https://statswiki.unece.org/display/SFSDG/GUIDELINES+AND+TOOLS>.

³ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/sdi/indicators>.

⁴ http://www.cisstat.com/sdgs/sb-monitoring_2016-2019.pdf.

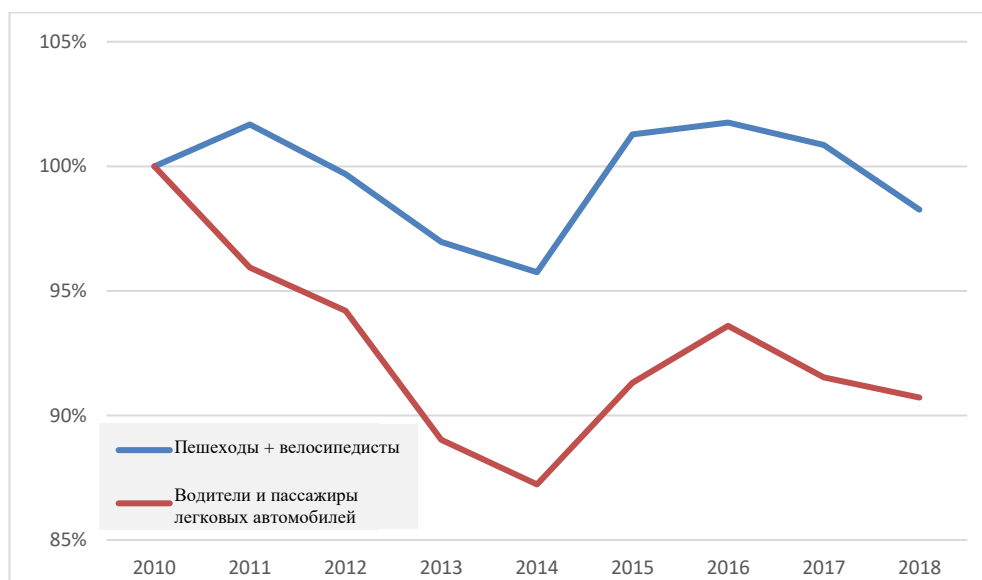
⁵ <http://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>.

41 примерно удвоился после того, как методология была изменена и стала включать смертельные случаи, зарегистрированные в течение тридцати дней после ДТП, в соответствии с международной практикой.

6. Ввиду почти полной доступности данных и очевидной актуальности данного показателя для измерения уровня безопасности на транспорте, единственным возможным улучшением на уровне ЕЭК может быть включение дополнительных показателей, которые могут уточнять различные аспекты, влияющие на безопасность дорожного движения, например разбивки данных по полу, возрасту и типу участника дорожного движения. Таким образом, собираемые данные позволят добиться того, чтобы «никто не был забыт». Так, на рис. 1 отражены наблюдаемые в последние годы показатели смертности среди водителей и пассажиров легковых автомобилей по сравнению со смертностью уязвимых участников дорожного движения: эта тенденция свидетельствует о том, что прогресс в области снижения уровня смертности, по-видимому, не является одинаковым в этих двух группах.

Рис. 1

Показатель смертности среди водителей и пассажиров легковых автомобилей в сравнении с пешеходами и велосипедистами, средний показатель для стран региона ЕЭК, для которых имеются данные, 2010–2018 годы



7. Что касается наличия данных, доступные данные являются не до конца полными и поэтому не отражают общее число смертельных случаев. За 2017 год хотя бы некоторые данные о числе погибших с разбивкой по типу участников дорожного движения доступны для 43 стран региона ЕЭК; возрастная разбивка доступна для 41 страны региона ЕЭК; разбивка по полу жертвы доступна также для 41 страны.

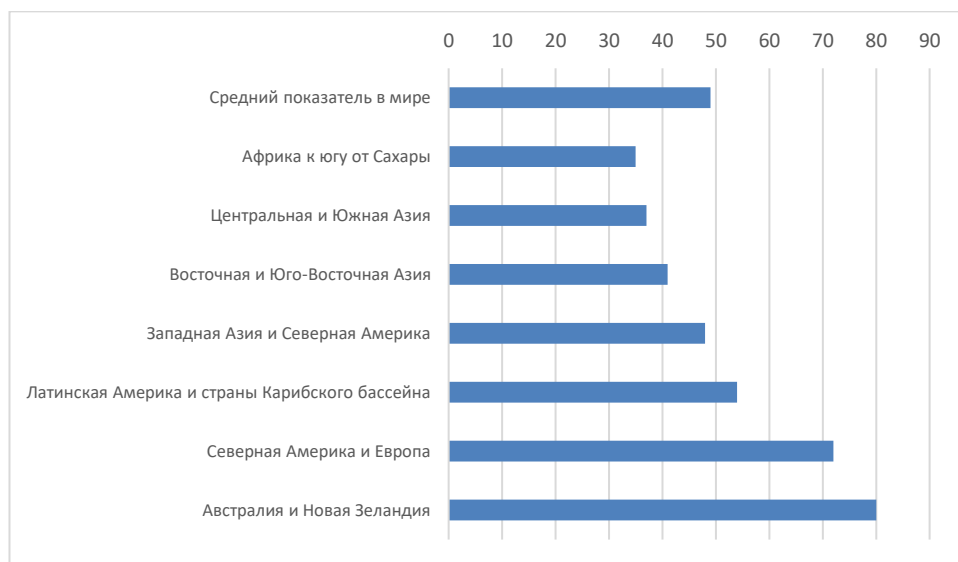
8. Аргументы в пользу сбора данных с такого рода подробной разбивкой не всегда очевидны, но для достижения целей в области устойчивого развития необходима разработка именно конкретных, целенаправленных стратегий. Цифры верхнего уровня могут подсказать разработчикам политики лишь приблизительный вектор разработки; тогда как зная, например, о том, что большинство смертельных случаев на дорогах приходится на водителей легковых автомобилей мужского пола в возрасте 25–64 лет (эта тенденция прослеживается практически во всех странах, по которым имеются данные) или что смертность среди пешеходов и велосипедистов не снизилась так же, как и среди водителей и пассажиров легковых автомобилей (рис. 1), можно соответствующим образом адаптировать конкретные информационно-просветительские кампании и правоприменительные мероприятия.

III. Географическая и экономическая доступность транспорта

9. Наиболее актуальными показателями достижения целей в области устойчивого развития для оценки доступа к транспортным услугам являются показатель 9.1.1, измеряющий доступ к транспорту в сельских районах (а именно долю сельского населения, имеющего доступ к всесезонной дороге), и показатель 11.2.1, измеряющий доступ к городскому общественному транспорту (а именно долю городского населения, проживающего в пределах 500 метров от остановки общественного транспорта). ЕЭК не собирает прямых данных ни по тому, ни по другому показателю, хотя в недавно подготовленном наборе данных по трамвайным линиям и метро содержатся данные об использовании общественного транспорта в городах, которые служат весьма полезным вспомогательным показателем при анализе ситуации с доступом к транспорту (см. документ ECE/TRANS/WP.6/2021/5).

Рис. 2

Доля населения, имеющего доступ к общественному транспорту



Источник: ООН-ХАБИТАТ.

10. На рис. 2 показана соответствующая доля от общей численности населения различных субрегионов, согласно данным ООН-ХАБИТАТ⁶. Цифры по отдельным частям региона ЕЭК не всегда приводятся отдельно, но показывают, например, что Северная Америка и Европа относятся к наиболее эффективным регионам. Общеизвестно, что измерение уровня доступа к транспорту является сложной задачей, поэтому при наличии соответствующих данных следует изучать любые дополнительные показатели, использование которых целесообразно для государств — членов ЕЭК.

11. Государствам-членам предлагается представлять свои замечания по любым дополнительным показателям, которые могут способствовать более глубокому анализу уровня доступа к транспорту и его экономической доступности в регионе ЕЭК. Например, для городских районов одним из показателей являются, в частности, затраты на транспорт, а именно показатель, измеряющий затраты на различные виды транспорта за определенный период времени. Этот показатель позволяет сопоставить стоимость общественного транспорта по сравнению, например, со стоимостью владения личным автомобилем.

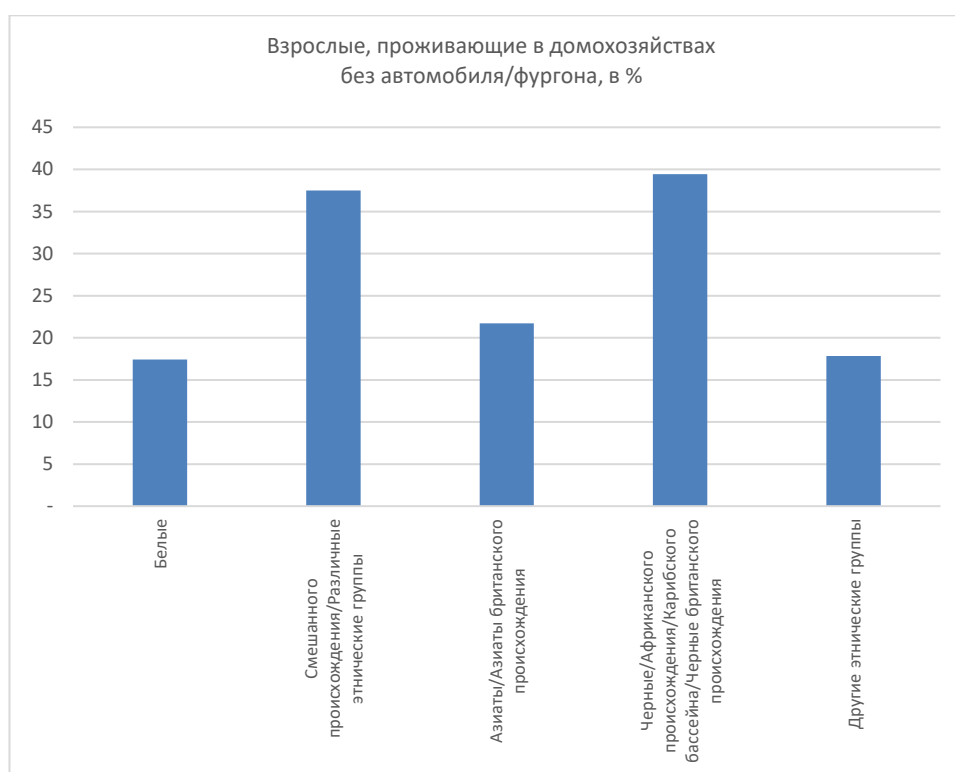
6

https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp6/Presentations/UN_HABITATtransport_11.2.1_Monitoring_SDG_UNCE_workshop_V2.pdf

12. Еще один показатель географической и особенно экономической доступности связан как раз с концепцией «никто не должен быть забыт» и характеризует типы поездок в разбивке по различным подгруппам населения. Данные о поездках в пассажиро-км и о количестве пассажиров по различным видам транспорта в разбивке по полу, возрасту, инвалидности и принадлежности к той или иной этнической группе позволяют измерить уровень географической и экономической доступности транспорта. В общенациональном транспортном обследовании Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии содержится ряд таблиц с данными, которые позволяют провести такого рода анализ. На рис. 3 показана доля взрослого населения, проживающего в домохозяйствах, где нет автомобиля или фургона, в разбивке по этническому происхождению.

Рис. 3

Транспортное обследование Соединенного Королевства: доля взрослых, проживающих в домохозяйствах, где нет автомобиля или фургона, 2019 год



Источник: <http://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/nts07-car-ownership-and-access>.

IV. Эффективность и воздействие на окружающую среду

13. Основным глобальным показателем для измерения как эффективности, так и воздействия транспорта на окружающую среду является показатель 9.1.2, касающийся объемов пассажирских и грузовых перевозок с разбивкой по видам транспорта. Секретариат неоднократно подчеркивал потенциальную важность данного показателя и его возможную полезность в будущем (ECE/TRANS/WP.6/2020/1, ECE/TRANS/WP.6/2020/2, ECE/TRANS/WP.6/2020/3). Этот показатель был недавно включен Статистической комиссией Организации Объединенных Наций в перечень, подготовленный Межучрежденческой группой экспертов по показателям достижения Целей в области устойчивого развития (МГЭ по ЦУР), как показатель, который, по всей вероятности, будет сильно затронут последствиями пандемии COVID-19 (пятьдесят вторая сессия Статистической комиссии, справочный документ по пункту 3а повестки дня)⁷. Таким образом, отчасти признается, что ключевым

⁷ https://unstats.un.org/unsd/statcom/52nd-session/documents/BG-3a-COVID-19_and_the_global_SDG_indicators-E.pdf.

параметром преодоления экономикой последствий пандемии является не только общий объем перевозок, но и распределение перевозок по видам транспорта. Например, если люди не захотят пользоваться общественным транспортом из-за боязни заразиться вирусом и предпочтут ездить на личном транспорте, то это будет иметь значительные последствия для эффективности и экологических показателей транспорта в предстоящие годы, особенно в городах.

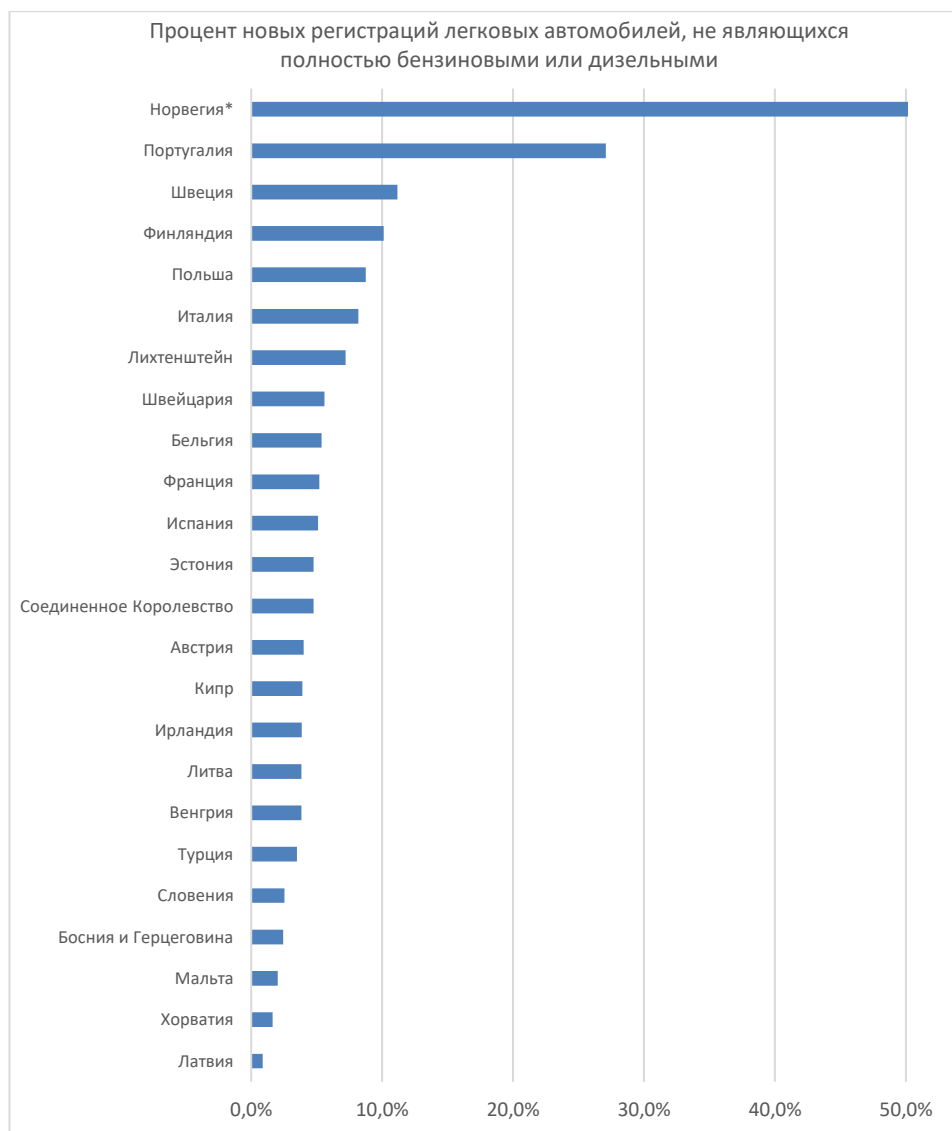
14. Что касается наличия данных, то данные по грузовым перевозкам являются достаточно полными: свежие полные данные в разбивке по видам транспорта имеются для 38 государств-членов. Однако в плане пассажирских перевозок самая большая проблема заключается, безусловно, в том, что многие страны либо совсем не предоставляют данные о пассажиро-км для дорожных перевозок, либо предоставляют только данные о пассажиро-км для поездок на такси, которые составляют лишь очень маленький процент от общего числа пассажиро-км. Данная область по-прежнему требует наибольших усилий по совершенствованию процедуры ЕЭК по сбору данных для измерения эффективности и воздействия на окружающую среду.

15. В дополнение к данному глобальному показателю существует ряд других показателей, которые могут быть полезны для мониторинга эффективности и воздействия на окружающую среду в регионе ЕЭК. Так, данные о новых регистрациях легковых автомобилей в разбивке по типу используемого топлива позволяют получить представление об интенсивности выбросов углерода автопарка в предстоящие годы. Данный показатель отражен на рис. 4, где показан процент новых регистраций легковых автомобилей, которые не являются полностью бензиновыми или дизельными (т. е. в данной категории сгруппированы электромобили, гибридные ТС и подзаряжаемые гибридные электромобили). Как видно из диаграммы, данные имеются лишь для примерно половины государств — членов ЕЭК. Этот показатель потенциально очень информативен, ведь, как ожидается, в предстоящие годы парк транспортных средств будет претерпевать значительные изменения, что подчеркивает важность предоставления подробных данных через веб-версию общего вопросника.

Рис. 4

Процент новых регистраций транспортных средств, которые не являются полностью бензиновыми или дизельными, данные за 2017 год.

Примечание: Показатель Норвегии составляет 52,4 %



16. К дополнительным показателям, которые могут быть полезны с точки зрения измерения эффективности и экологических характеристик для стран ЕЭК, относится показатель пассажирской загруженности пассажирских автомобилей (выводится на основе данных о пассажиро-км и транспортное средство-км, хотя различия в охвате данных первого и второго типа зачастую делают этот показатель менее надежным); а также показатель количества пассажирских поездок, или пассажиро-км, проделанных на общественном транспорте или даже пешком и на велосипеде.

V. Выводы

17. Настоящий документ призван стать пищей для размышления в контексте дискуссии о том, какие дополнительные транспортные показатели могут быть пригодны для мониторинга устойчивого развития транспорта в регионе ЕЭК при условии наличия соответствующих данных. Делегаты могут проанализировать приведенные примеры и предложить альтернативные показатели.