

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

Семьдесят четвертая сессия

Женева, 15–17 мая 2023 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Транспортные показатели и мониторинг 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 контексте государств — членов Европейской экономической комиссии. В нем представлены глобальные показатели, обсуждаются аспекты наличия данных и субпоказатели для конкретных групп населения, а также предлагается несколько региональных показателей, которые государства-члены могут счесть полезными. Он представляет собой обновленный вариант документа ECE/TRANS/WP.6/2022/1.

**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 особого мониторинга по тематическим кластерам. Из-за отсутствия отдельной цели для транспорта показатели, связанные с транспортом, не всегда отражаются в комплексной отчетности как на национальном, так и на международном уровне. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) решает эту проблему на основе участия в инициативе «Устойчивая мобильность для всех»<sup>1</sup>, 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

<sup>1</sup> [www.sum4all.org](http://www.sum4all.org).



транспорта (WP.6) планирует стать платформой для обсуждения методологии определения показателей достижения связанных с транспортом целей в области устойчивого развития.

2. С учетом этого в настоящем документе приведена краткая информация о прогрессе в достижении связанных с транспортом целей в области устойчивого развития в регионе ЕЭК и кратко изложены стратегии расширения работы по мониторингу транспорта на региональном уровне. Уместно напомнить, что глобальными показателями, наиболее актуальными для транспорта, являются: показатель 3.6.1, касающийся снижения смертности в результате ДТП вдвое; показатель 9.1.1, касающийся обеспечения доступа к всепогодным дорогам в сельских районах; показатель 9.1.2, касающийся объема пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта; и показатель 11.2.1, касающийся удобного доступа к городскому общественному транспорту.

3. Помимо этих глобальных показателей, одним из ключевых аспектов Повестки дня в области развития на период до 2030 года является принцип передачи ответственности на национальный и региональный уровни. Этот принцип подтвержден в «дорожной карте» по разработке статистических данных о достижении целей в области устойчивого развития<sup>2</sup>, второе издание которой было опубликовано в феврале 2022 года. Так, регионы могут выбирать свои собственные показатели, если это применимо, в случаях когда доступность данных является оптимальной и соответствующий показатель считается подходящим для оценки прогресса с учетом региональной специфики. Например, в регионе ЕЭК Евростат определяет набор из 100 показателей достижения целей в области устойчивого развития<sup>3</sup>, причем одни из них полностью согласуются с глобальными показателями, другие же были выбраны из-за их тесной связи с политическими рамками, изложенными в документе Европейской комиссии, озаглавленном «Следующие шаги на пути к устойчивому будущему Европы — европейские действия в интересах устойчивого развития». Аналогичный подход использует Межгосударственный статистический комитет Содружества Независимых Государств<sup>4</sup>.

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, возможно, целесообразно использовать в регионе ЕЭК. При их рассмотрении одним из обязательных условий является обеспечение оптимальной доступности данных; кроме того, показатели должны свидетельствовать о прогрессе в достижении устойчивого развития по различным элементам, характеризующим перевозки, а именно: по их безопасности, географической и экономической доступности, эффективности и воздействию на окружающую среду. Для учета главной задачи Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, выражающейся в охвате всех и каждого, предлагается рассмотреть соответствующую разбивку показателей.

## II. Безопасность на транспорте

5. Что касается безопасности дорожного движения, то по глобальному показателю 3.6.1 (снижение смертности в результате ДТП вдвое) для стран региона ЕЭК доступность данных является безупречной: все 56 государств — членов ЕЭК представили данные как минимум по общей численности погибших в ДТП по крайней мере за один год в период 2017–2020 годов. Известно, что данные по странам не всегда поддаются идеальному сопоставлению, поэтому в дополнение к общему национальному показателю, который представляют страны, Всемирная организация здравоохранения публикует скорректированный показатель смертности, основанный

<sup>2</sup> <https://unece.org/statistics/publications/CES-roadmap-sdg-2>.

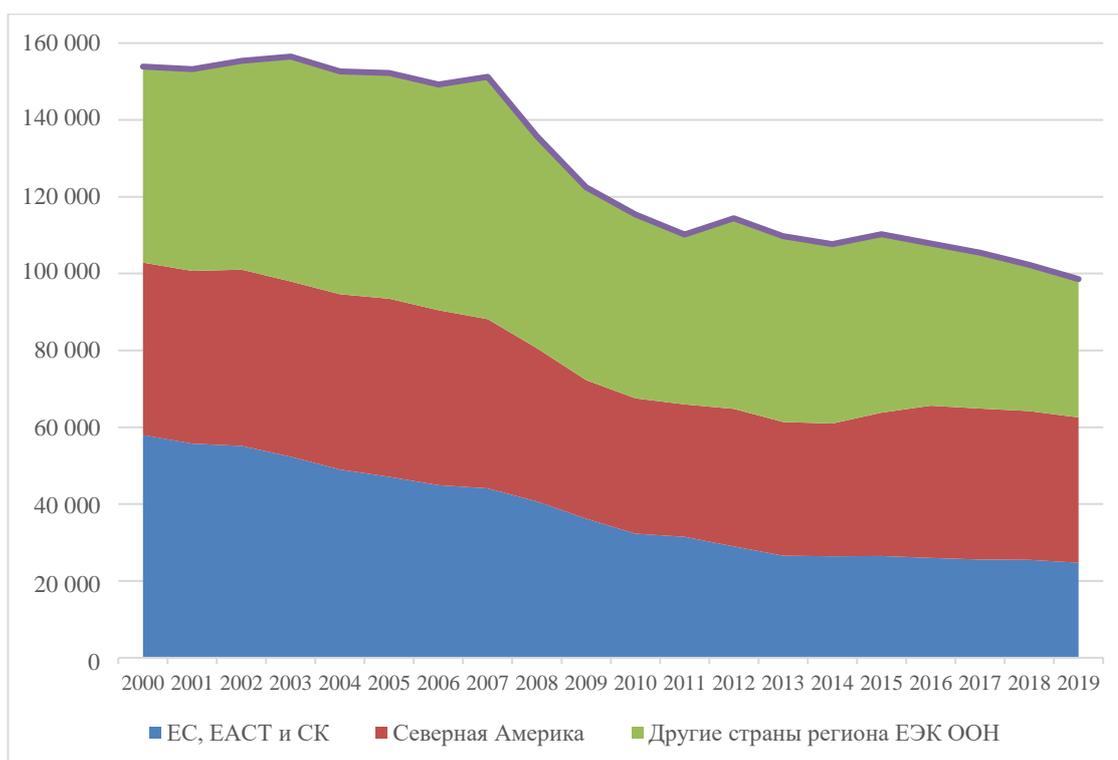
<sup>3</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/sdi/indicators>.

<sup>4</sup> [www.cisstat.com/sdgs/sb-monitoring\\_2016-2019.pdf](http://www.cisstat.com/sdgs/sb-monitoring_2016-2019.pdf).

отчасти на моделировании<sup>5</sup>. В этой связи ЕЭК и другие стороны призывают страны согласовать свои определения с международными нормами; наглядным примером могут служить данные о смертности на дорогах в Турции, где за 2017 год общий показатель смертности вырос примерно в два раза после того, как методология была изменена и стала включать смертельные случаи, зарегистрированные в течение 30 дней после ДТП, в соответствии с международной практикой.

Рис. 1

**Изменение уровня смертности на дорогах региона ЕЭК с течением времени по субрегионам**



6. На рис. 1 показано общее число погибших в регионе ЕЭК ООН с течением времени (в разбивке по субрегионам). Эта диаграмма свидетельствует о весьма значительном прогрессе, достигнутом после 2000 года: за это время общее число смертельных случаев в регионе ЕЭК снизилось на 36 %. Более полутора миллионов жителей региона ЕЭК не было бы сегодня в живых, если бы показатель смертности оставался на том же уровне, что и в 2000 году.

7. Несмотря на эту положительную тенденцию, следует отметить, что за период 2010–2019 годов этот показатель сократился лишь на 15 %. Этот скромный прогресс далек от целевого показателя 3.6.1, предусматривающего двукратное снижение смертности за десятилетие 2011–2020 годов. Стоит также отметить, что в семи государствах-членах с 2015 года наблюдается рост числа смертельных случаев.

8. Начавшаяся в 2020 году пандемия COVID-19 резко изменила возможности мобильности, и в этой связи было высказано множество предположений о том, как это повлияет на уровень смертности на дорогах. Несмотря на его беспрецедентное снижение в некоторых государствах-членах в период действия наиболее строгих мер изоляции, принятых весной 2020 года, общая картина оказалась не столь обнадеживающей. Из 22 государств — членов ЕЭК, которые уже представили данные об уровне смертности в 2020 году, в 15 он снизился (в диапазоне от 0 % до 20 %) по сравнению с 2019 годом, в то время как в 7 государствах-членах число смертельных случаев осталось прежним или увеличилось. Предварительные данные по некоторым странам также свидетельствуют о том, что в 2021 году в некоторых странах, например

<sup>5</sup> [www.who.int/publications/i/item/9789241565684](http://www.who.int/publications/i/item/9789241565684).

в США<sup>6</sup>, имели место как возвращение на прежний уровень, так и значительное увеличение числа погибших. В контексте снижения интенсивности дорожного движения (по крайней мере, в начале пандемии) эти цифры не внушают оптимизма.

9. С учетом практически полной доступности данных и очевидной связи этого показателя с обеспечением безопасности на транспорте (во всех странах) улучшить эту ситуацию на уровне ЕЭК можно лишь посредством включения дополнительных показателей, способствующих уточнению различных аспектов, влияющих на безопасность дорожного движения, например разбивки данных по полу, возрасту и типу участника дорожного движения. В этом случае собираемые данные, возможно, позволят охватить всех и каждого. Так, на рис. 2 отражена тенденция показателей смертности среди водителей и пассажиров легковых автомобилей за последние годы по сравнению со смертностью уязвимых участников дорожного движения; эта тенденция свидетельствует о том, что прогресс в области снижения уровня смертности в этих двух группах, по-видимому, не является одинаковым (следует отметить, что речь идет только о тех странах, по которым имеются данные за каждый год в период 2010–2019 годов, поэтому эта выборка может не быть репрезентативной).

Рис. 2

**Индекс смертности среди водителей и пассажиров легковых автомобилей по сравнению со смертностью пешеходов и велосипедистов в среднем по странам региона ЕЭК, по которым имеются данные, за 2010–2019 годы (2010 год = 100)**



10. Что касается наличия информации, то доступные данные не полностью отражают общее число смертельных случаев. За 2017 год имеются по крайней мере некоторые данные о численности погибших с разбивкой по типу участников дорожного движения, касающиеся 43 стран региона ЕЭК; возрастная разбивка доступна по 41 стране региона ЕЭК; разбивка по полу жертвы доступна также по 41 стране.

11. Для достижения целей в области устойчивого развития необходимо разработать целенаправленные стратегии. Показатели верхнего порядка могут служить для директивных органов лишь приблизительным ориентиром для продвижения, тогда как сведения 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 уменьшилась в такой же степени,

<sup>6</sup> <https://www.nhtsa.gov/press-releases/traffic-fatalities-estimates-jan-sept-2021#:~:text=NHTSA%20projects%20that%20an%20estimated,first%20nine%20months%20of%202020.>

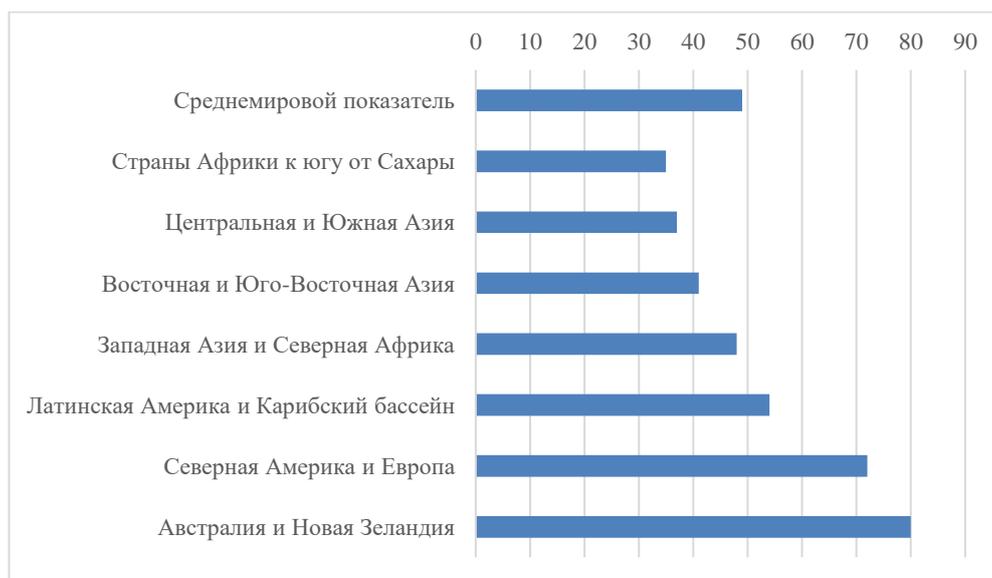
как и среди водителей и пассажиров легковых автомобилей (рис. 2), позволяют соответствующим образом скорректировать проведение конкретных информационно-просветительских кампаний и мероприятий по обеспечению соблюдения установленных правил.

### III. Географическая и экономическая доступность транспорта

12. Наиболее актуальными показателями достижения целей в области устойчивого развития для оценки доступа к транспортным услугам являются показатель 9.1.1, касающийся доступа к этим услугам в сельской местности (определяющий долю сельского населения, имеющего доступ к всепогодной дороге), и показатель 11.2.1, касающийся доступа к городскому общественному транспорту (определяющий долю городского населения, проживающего в пределах 500 метров от остановки общественного транспорта). ЕЭК не ведет непосредственного сбора данных ни по одному, ни по другому показателю, хотя в недавно подготовленном наборе данных по трамваям и метро содержится информация об использовании общественного транспорта в городе, которая служит весьма полезным вспомогательным показателем для анализа условий доступа к транспорту (см. документ ECE/TRANS/WP.6/2021/5).

Рис. 3

Доля населения, имеющего доступ к общественному транспорту



Источник: ООН-Хабитат.

13. На рис. 3 обозначена соответствующая доля от общей численности населения различных субрегионов согласно данным ООН-Хабитат<sup>7</sup>. Цифры по отдельным частям региона ЕЭК не всегда приводятся раздельно, хотя свидетельствуют, например, о том, что Северная Америка и Европа относятся к регионам, добившимся наибольшей результативности. Общеизвестно, что определение степени доступности транспорта сопряжено со значительными трудностями, поэтому при наличии соответствующих данных следует изучать любые дополнительные показатели, которые целесообразно использовать государствам — членам ЕЭК.

14. Государствам-членам настоятельно рекомендуется представлять свои замечания по любым дополнительным показателям, которые могли бы способствовать более глубокому анализу географической и экономической доступности транспорта в регионе ЕЭК. Например, для городских районов одними из основных показателей

<sup>7</sup> [https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp6/Presentations/UN\\_HABITATtransport\\_11.2.1\\_Monitoring\\_SDG\\_UNCE\\_workshop\\_V2.pdf](https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp6/Presentations/UN_HABITATtransport_11.2.1_Monitoring_SDG_UNCE_workshop_V2.pdf).

являются транспортные расходы, а именно затраты на эксплуатацию различных видов транспорта с течением времени. Они позволяют сопоставить затраты на общественный транспорт с затратами, например, на эксплуатацию личного автомобиля.

15. Другой показатель географической и экономической доступности опять же связан с концепцией охвата всех и каждого и позволяет определять типы поездок в разбивке по подгруппам населения. Такие данные, как количество пассажиро-км и число пассажирских поездок для различных видов транспорта в разбивке по уровню дохода позволяют, например, рассматривать вопросы географической и экономической доступности транспорта. В течение последних лет порой наблюдалось противодействие некоторым экологическим стратегиям на транспорте из-за их возможного непропорционального воздействия на население с низким уровнем дохода. Таким образом, не следует игнорировать социальные аспекты устойчивого развития в сфере транспорта.

16. Евростат публикует данные о расходах домохозяйств по квинтилям дохода в разбивке по категориям. Соответствующими категориями для транспорта являются: 071 (затраты на транспортные средства), 072 (эксплуатация личных транспортных средств) и 073 (услуги пассажирского транспорта). Подобная разбивка показывает динамику изменения расходов каждой квинтильной группы доходов с течением времени в контексте эксплуатации личных транспортных средств по сравнению с использованием общественного транспорта.

#### IV. Эффективность и воздействие на окружающую среду

17. 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 потенциальное значение данного показателя и его возможную будущую ценность (ECE/TRANS/WP.6/2020/1, ECE/TRANS/WP.6/2020/2, ECE/TRANS/WP.6/2020/3). На прошлой сессии Статистической комиссии Организации Объединенных Наций этот показатель был включен в перечень, подготовленный Межучрежденческой группой экспертов по показателям достижения целей в области устойчивого развития (МГЭ по ЦУР), как показатель, на котором, по всей вероятности, сильно отразятся последствия пандемии COVID-19 (пятьдесят вторая сессия Статистической комиссии, справочный документ по пункту 3а повестки дня<sup>8</sup>). Отчасти это служит признанием того, что одним из ключевых параметров преодоления экономических последствий пандемии является не только общий объем перевозок, но и распределение перевозок по видам транспорта. Например, если пассажиры не захотят пользоваться общественным транспортом, опасаясь заразиться вирусом, и вместо этого отдадут предпочтение личному транспорту, то в ближайшие годы это приведет к значительным последствиям с точки зрения эффективности транспорта и его воздействия на окружающую среду, в частности в городах.

18. Что касается наличия информации, то данные по грузовым перевозкам являются достаточно полными, причем имеются самые последние полные данные в разбивке по видам транспорта по 38 государствам-членам. В контексте же пассажирских перевозок самая большая проблема пока заключается в том, что многие страны либо вообще не предоставляют данные о числе пассажиро-км по автомобильным перевозкам, либо передают данные о числе пассажиро-км только в случае частных поездок на такси, на долю которых приходится лишь весьма незначительный процент от общего числа пассажиро-км для автомобильных перевозок. Этот элемент неизменно требует наибольших усилий по усовершенствованию процедуры сбора данных ЕЭК для определения эффективности и воздействия на окружающую среду.

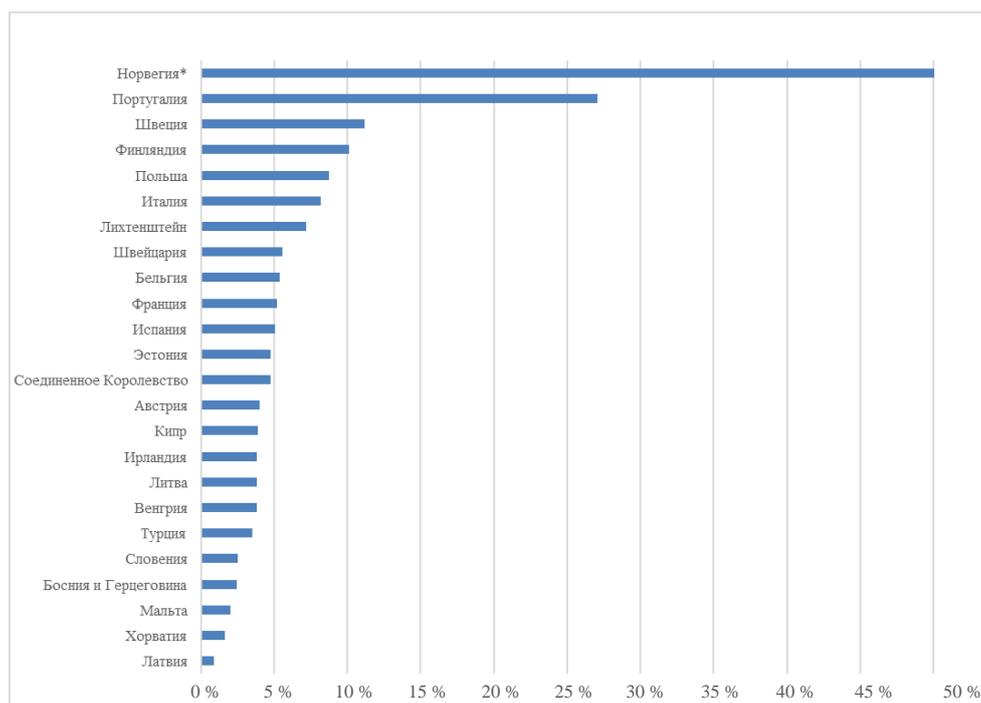
<sup>8</sup> [https://unstats.un.org/unsd/statcom/52nd-session/documents/BG-3a-COVID-19\\_and\\_the\\_global\\_SDG\\_indicators-E.pdf](https://unstats.un.org/unsd/statcom/52nd-session/documents/BG-3a-COVID-19_and_the_global_SDG_indicators-E.pdf).

19. Помимо глобального, существует и ряд других показателей, которые могут быть полезны для мониторинга эффективности и воздействия на окружающую среду в регионе ЕЭК. Получить представление об углеродоемкости парка транспортных средств в предстоящие годы позволяет информация о новых регистрациях легковых автомобилей в разбивке по типу топлива. Этот показатель отражен на рис. 4, где обозначена процентная доля новых регистраций легковых автомобилей, которые не являются полностью бензиновыми или дизельными (т. е. в данной категории сгруппированы электромобили, гибридные транспортные средства и подзаряжаемые гибридные электромобили). Как видно из диаграммы, данные имеются примерно лишь по половине государств — членов ЕЭК. Этот показатель может быть весьма наглядным, поскольку в предстоящие годы парк транспортных средств, как ожидается, будет претерпевать значительные изменения, а это подчеркивает важность предоставления подробных данных через веб-версию общего вопросника.

20. Хотя как данные о новых регистрациях легковых автомобилей в разбивке по видам топлива служат косвенным показателем экологической эффективности, для некоторых стран доступен более прямой показатель, а именно уровень выбросов CO<sub>2</sub> из новых легковых автомобилей. Он признан Евростатом как полезный показатель устойчивого развития в европейском контексте, особенно в связи с целью 12, касающейся устойчивого потребления и производства<sup>9</sup>.

Рис. 4

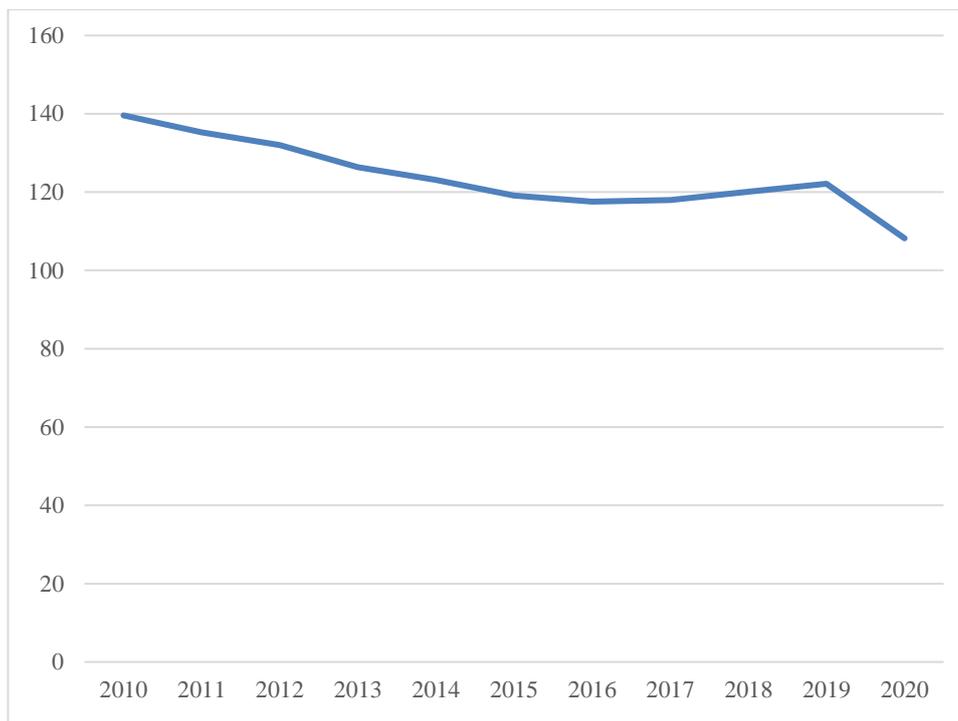
**Процентная доля новых регистраций транспортных средств, которые не являются полностью бензиновыми или дизельными; данные за 2017 год**



\* *Примечание:* показатель по Норвегии составляет 52,4 %.

<sup>9</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/sdi/responsible-consumption-and-production>.

Рис. 5  
**Выбросы CO<sub>2</sub> из новых легковых автомобилей; средний показатель по Европейскому союзу**



Источник: таблица Евростата «sdg\_12\_30».

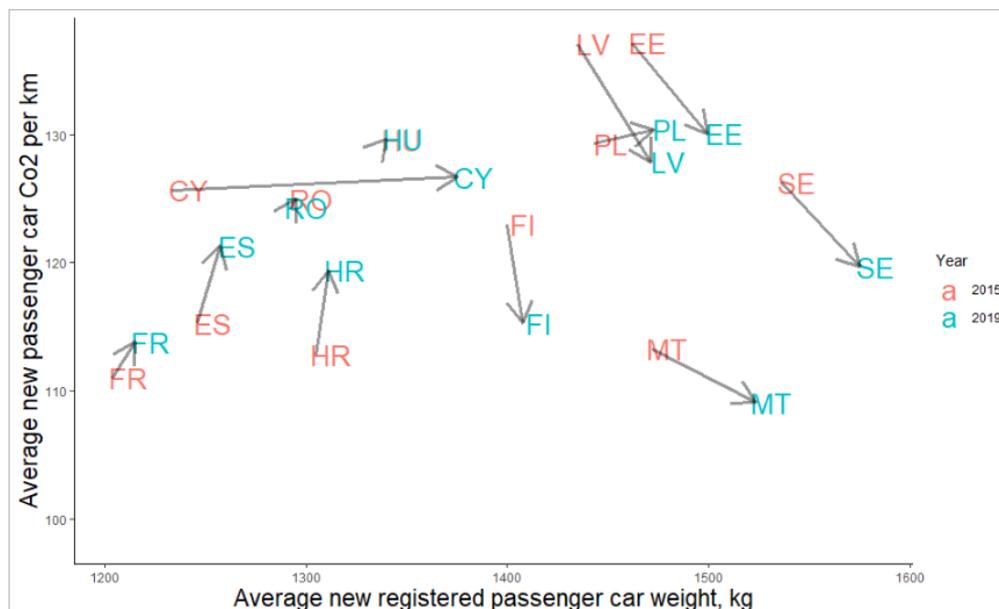
21. На рис. 5 приведено среднее значение этого показателя в Европейском союзе с течением времени. Хотя в период с 2010 по 2016 год был достигнут прогресс, с 2016 по 2019 год наблюдался рост выбросов CO<sub>2</sub> из новых легковых автомобилей, который вновь снизился только в 2020 году, резко упав на 12 %.

22. Секретариат изучил возможные факторы изменения этого показателя. В дополнение к типу топлива, другим ключевым фактором, влияющим на выбросы CO<sub>2</sub> из легкового автомобиля, является масса нового транспортного средства, поскольку для приведения в движение более тяжелых автомобилей требуется больше энергии. В ближайшее десятилетие, когда благодаря мощным аккумуляторам электромобилей появятся тяжелые транспортные средства с низким уровнем выбросов CO<sub>2</sub>, эта зависимость, возможно, перестанет быть прямой. Но пока, как следует из рис. 5, этого еще в достаточной степени добиться не удалось.

23. На рис. 6 указано изменение выбросов CO<sub>2</sub> из новых легковых автомобилей по отношению к изменению массы новых легковых автомобилей в 2015 и 2019 годах. Некоторым странам удалось снизить средний уровень выбросов CO<sub>2</sub>, хотя средняя масса эксплуатируемых транспортных средств увеличилась, причем иногда значительно. Это может объясняться увеличением массы аккумуляторов. Вместе с тем в некоторых странах наблюдается рост выбросов, причиной которого может быть соответствующее увеличение массы транспортных средств.

Рис. 6

**Выбросы CO<sub>2</sub> из новых легковых автомобилей по отношению к средней массе новых легковых автомобилей**



Источник: таблицы Евростата «road\_eqr\_unlweig» и «sdg\_12\_30».

24. К числу дополнительных показателей, которые могут быть полезны с точки зрения определения эффективности и воздействия на окружающую среду для стран ЕЭК, относятся показатель загруженности легковых автомобилей (определяется на основе значений пассажира-км и транспортное средство-км, хотя различия в охвате значений первого и второго типа зачастую снижают надежность этого показателя) и показатель общей численности пассажирских поездок (либо пассажира-км), совершенных на общественном транспорте, или даже перемещений пешком и на велосипеде.

## V. Национальные примеры

25. Далее следует неисчерпывающий перечень примеров показателей по конкретным странам, использующихся для мониторинга связанных с транспортом целей в области устойчивого развития в условиях этих стран.

### Национальный статистический комитет Республики Беларусь

26. В дополнение к глобальным показателям Национальный статистический комитет Республики Беларусь выбрал один дополнительный показатель, относящийся к транспорту: 9.1.3.1 — плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (км на 1000 км<sup>2</sup><sup>10</sup>).

### Статистическое управление Канады

27. Дополнительный показатель, выбранный Статистическим управлением Канады по цели 9, касается современной и устойчивой инфраструктуры и подразумевает конкретное целевое значение количества зарядных станций для электромобилей, газовых и водородных заправочных станций, которые должны быть расположены

<sup>10</sup> <http://sdgplatform.belstat.gov.by/sites/belstatfront/index-info.html?indicator=9.1.3.1>.

вдоль основных автомагистралей и грузовых коридоров и доступны к 31 марта 2024 года<sup>11</sup>.

## Статистическое управление Чехии

28. Три дополнительных показателя, выбранных Чехией<sup>12</sup>, относятся к ежегодному пробегу общественного транспорта в городах (выраженному в транспортное средство-км), доле низкопольного общественного транспорта в городах (важно как для людей с ограничениями мобильности, так и для родителей с детскими колясками), а также средней продолжительности маятниковых поездок.

## Статистическое управление Дании

29. Статистическое управление Дании выпустило публикацию, озаглавленную «Сделаем глобальные цели нашими целями». Показатели в рамках цели 9:

- соблюдение графика движения поездов (в разбивке на поезда дальнего следования, региональные и местные);
- субъективное восприятие качества и эффективности инфраструктуры в Дании (включая автомобильную, железнодорожную, авиационную и портовую);
- выбросы CO<sub>2</sub> транспортом.

Показатели в рамках цели 11:

- стоимость отдельных услуг общественного транспорта;
- доля населения, имеющего беспрепятственный доступ к автобусам и поездам;
- доля электромобилей и электробусов в совокупном объеме автопарка;
- доля электрических транспортных средств в парке общественного транспорта.

## Статистическое управление Нидерландов

30. «Цели устойчивого развития в Нидерландах»<sup>13</sup> — веб-публикация, которую Статистическое управление Нидерландов использует для мониторинга хода осуществления Повестки дня в области развития на период до 2030 года в своей стране, сочетая глобальные показатели с дополнительными или внося в них изменения сообразно условиям страны. Все выбранные Нидерландами дополнительные показатели национального уровня, связанные с транспортом, относятся к цели 9 («Индустриализация, инновации и инфраструктура»), тогда как задача 9.1 в условиях Нидерландов трактуется как относящаяся к инфраструктуре и мобильности и включает показатели, сгруппированные по темам ресурсов и возможностей; использования (транспорта); результатов деятельности; и субъективной оценки. Выбор показателей обусловлен их соответствием плану Министерства инфраструктуры и водного хозяйства «Мобильность на период до 2040 года» и Национальной концепции охраны окружающей среды. Выбранные показатели, относящиеся к транспорту:

- плотность дорожной сети общего пользования (км дорог на квадратный километр);
- объем пассажирских перевозок по отношению к ВВП;
- объем грузовых перевозок по отношению к ВВП;

<sup>11</sup> <https://sdgcif-data-canada-oddcic-donnee.github.io/9-6-1/>.

<sup>12</sup> <https://www.sdg-data.cz/cr-2030/obce-a-regiony>.

<sup>13</sup> <https://longreads.cbs.nl/monitor-of-well-being-and-sdgs-2022/sustainable-development-goals-sdgs-in-the-dutch-context>.

- процентная доля от общего количества пассажиро-километров, пройденная автомобилями;
- процентная доля от общего количества пассажиро-километров, пройденная общественным транспортом;
- велосипедо-километры (км на душу населения);
- процентная доля электромобилей в совокупном объеме автопарка;
- время, потерянное по причине перегруженности дорог и задержек (потерянное транспортное средство-часы на душу населения) (этот показатель также выбран в качестве показателя устойчивости к внешним потрясениям, таким как финансовые кризисы и пандемии);
- смертность на дорогах (смертность на миллион жителей);
- выбросы CO<sub>2</sub> внутренним транспортом (кг CO<sub>2</sub> на душу населения);
- выбросы CO<sub>2</sub> национальными авиаперевозчиками (кг на душу населения);
- процентная доля домохозяйств, страдающих от шумового воздействия, связанного с транспортом и соседями;
- процентная доля трудоспособного населения (от 18 до 74 лет), удовлетворенного продолжительностью маятниковых поездок.

31. В 2022 году в эту публикацию были внесены определенные улучшения, в частности добавлены данные по пассажиро-км велосипедного движения из национального обследования поездок, а в показатели распределения перевозок по видам транспорта были включены все виды общественного транспорта, а не только железнодорожный.

### **Федеральное статистическое управление Швейцарии**

32. Швейцария отчитывается по системе показателей «МОНЕТ 2030»<sup>14</sup>, из которых составляется обзор устойчивого развития в Швейцарии, включающий информацию о ходе достижения всех 17 целей устойчивого развития (ЦУР) в рамках Повестки дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года, а также информацию, относящуюся к стратегии устойчивого развития Федерального совета на период до 2030 года и к некоторым характерным для Швейцарии вопросам. Дополнительные показатели, связанные с транспортом, включают один показатель по цели 9 — заторы на швейцарской сети автомагистралей (вызванные превышением пропускной способности, часов в год); и два дополнительных показателя по цели 11:

- самостоятельные поездки на общественном транспорте людей с инвалидностью;
- шумовое загрязнение от транспорта.

## **VI. Подход и выводы секретариата**

33. Секретариат приветствует усилия отдельных стран по выбору актуальных для них показателей, соответствующих их собственным условиям достижения целей устойчивого развития. Это необходимый и важный шаг к достижению целей устойчивого развития на национальном уровне. Если у каких-либо государств-членов есть примечательные дополнительные показатели, связанные с транспортом и используемые для этой цели, им предлагается поделиться своим опытом с секретариатом.

34. Настоящий документ призван стимулировать дискуссию о том, какие дополнительные транспортные показатели могли бы быть пригодными для мониторинга устойчивого развития транспорта в регионе ЕЭК при наличии

<sup>14</sup> <https://www.bfs.admin.ch/bfs/en/home/statistics/sustainable-development/monet-2030.html>.

соответствующих данных. Делегаты могли бы обдумать эти примеры и рассмотреть возможность внесения предложений по альтернативным показателям, включая любые примеры, которые, по их мнению, полезны для отслеживания тенденций развития транспорта в их странах. Как отмечалось на предыдущей сессии Рабочей группы, можно было бы рассмотреть и составить соответствующий набор региональных транспортных показателей.

35. На основе перечисленных в настоящем документе глобальных показателей и показателей по конкретным странам секретариат планирует разработать «микросайт», посвященный мониторингу достижения связанных с транспортом целей устойчивого развития в регионе ЕЭК. Концепция сайта заключается во всестороннем рассмотрении вопроса устойчивого транспорта и группировке подходов стран по конкретным темам, таким как доступность, охрана окружающей среды и социальные аспекты. Ожидается, что прототип будет готов к предстоящей сессии Рабочей группы, и государства-члены смогут высказать мнения о нем.

---