

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

Женева, 15–17 июня 2022 года

Пункт 5 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 контексте государств — членов Европейской экономической комиссии. В нем представлены глобальные показатели, обсуждаются аспекты наличия данных и субпоказатели для конкретных групп населения, а также рассматривается вопрос о том, какие региональные показатели могут оказаться полезными. Он представляет собой обновленный вариант документа ECE/TRANS/WP.6/2021/1.

**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 числа погибающих в ДТП наполовину; 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, где это применимо, 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 служит 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 (сокращение числа погибающих на дорогах наполовину) для стран региона ЕЭК доступность данных является безупречной: все 56 государств — членов ЕЭК представили данные минимум по общей численности погибших в ДТП по крайней мере за 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>.

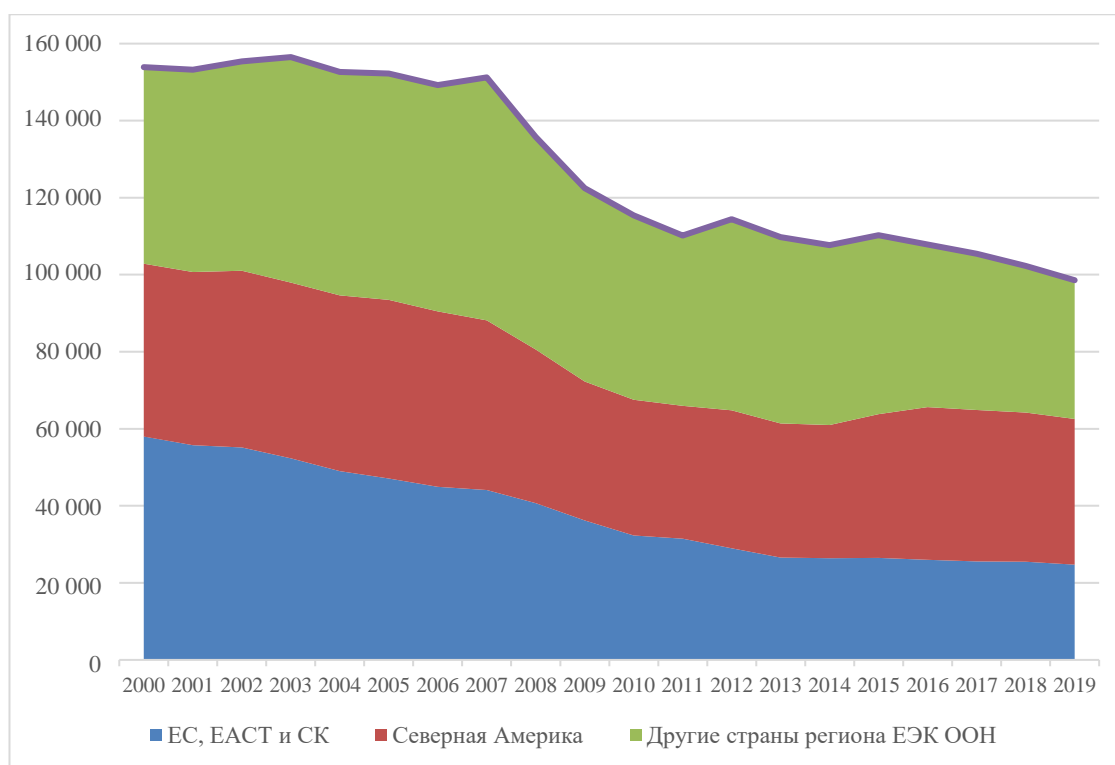
<sup>3</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/sdi/indicators>.

<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 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.

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; общее число смертельных случаев в регионе ЕЭК снизилось на 36 %. Более полумиллиона 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 снижение числа погибших за десятилетие 2011–2020 годов наполовину. Стоит также отметить, что в семи государствах-членах с 2015 года наблюдается рост числа смертельных случаев.

8. Вспышка пандемии COVID-19 в 2020 году 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 количество смертельных случаев осталось прежним или увеличилось. Предварительные данные по некоторым странам также свидетельствуют о том, что в 2021 году в некоторых

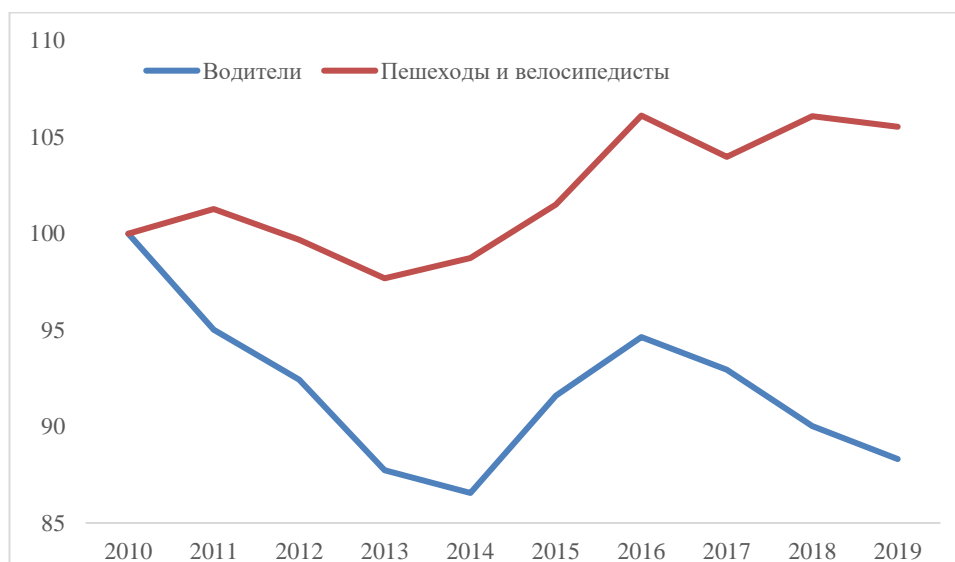
<sup>5</sup> [www.who.int/publications/i/item/9789241565684](http://www.who.int/publications/i/item/9789241565684).

странах, например в США<sup>6</sup>, имели место подъем и значительное увеличение численности смертельных случаев. 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. Таким образом, собираемые данные 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, между тем 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

<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.>

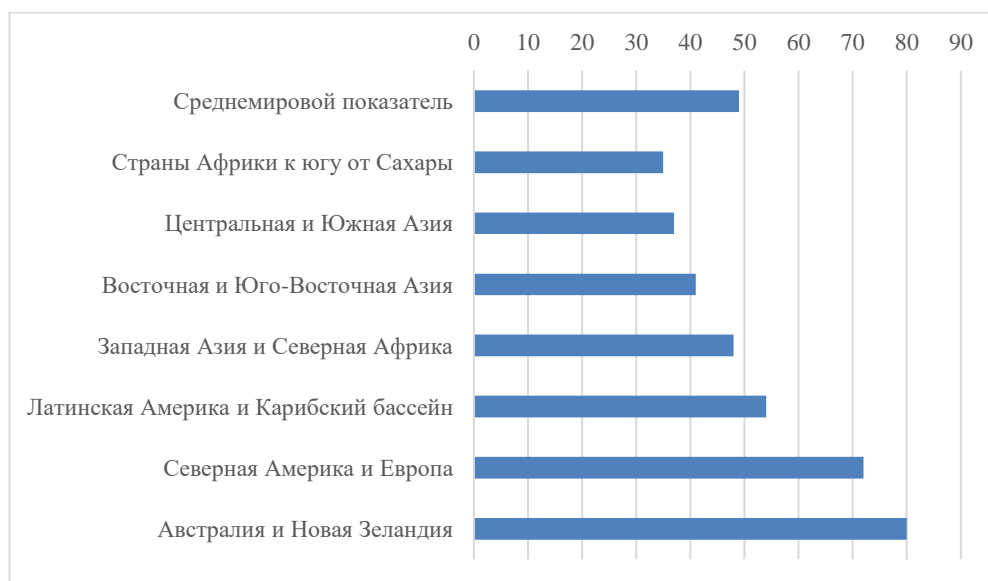
уменьшилась в такой же степени, как и среди водителей и пассажиров легковых автомобилей (рис. 2), позволяют соответствующим образом скорректировать проведение конкретных информационно-просветительских кампаний и мероприятий по обеспечению соблюдения установленных правил.

### 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, в частности, 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-таки связан с концепцией охвата всех и каждого и позволяет определять 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 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 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 общей численности пассажиро-км. Этот элемент неизменно требует наибольших усилий по усовершенствованию процедуры сбора данных ЕЭК для определения эффективности и воздействия на окружающую среду.

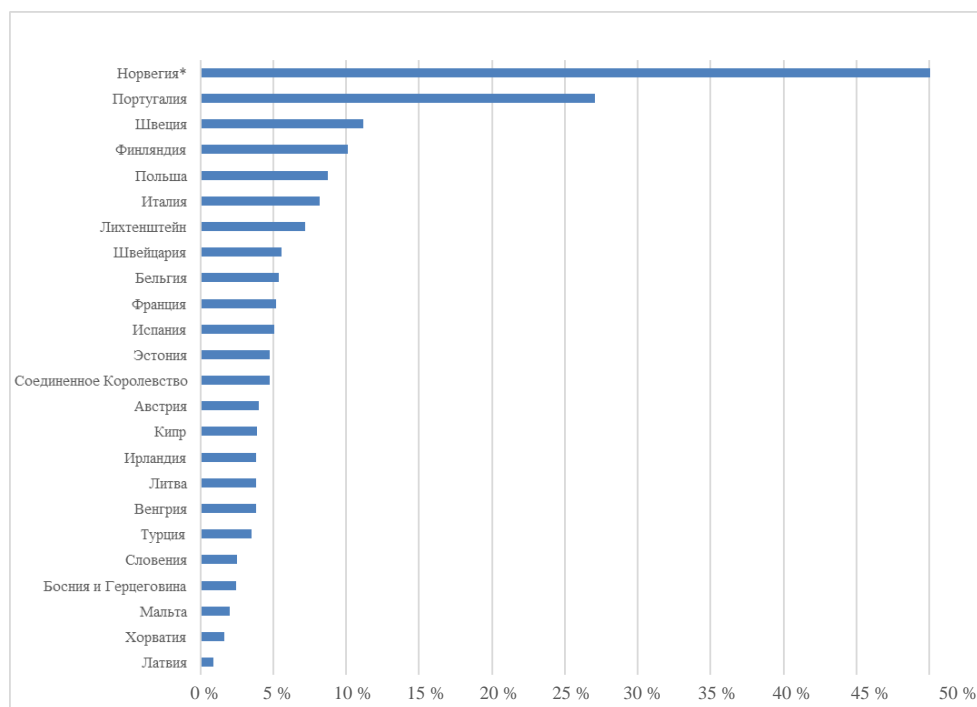
<sup>8</sup> [https://unstats.un.org/unsd/statcom/52nd-session/documents/BG-3a-COVID-19\\_and\\_the\\_global\\_SDG\\_indicators-E.pdf](https://unstats.un.org/unsd/statcom/52nd-session/documents/BG-3a-COVID-19_and_the_global_SDG_indicators-E.pdf).

19. Помимо глобального, существуют 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 ТС и подзаряжаемые гибридные электромобили). Как видно из диаграммы, данные имеются примерно лишь по половине государств — членом 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. Между тем 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>.

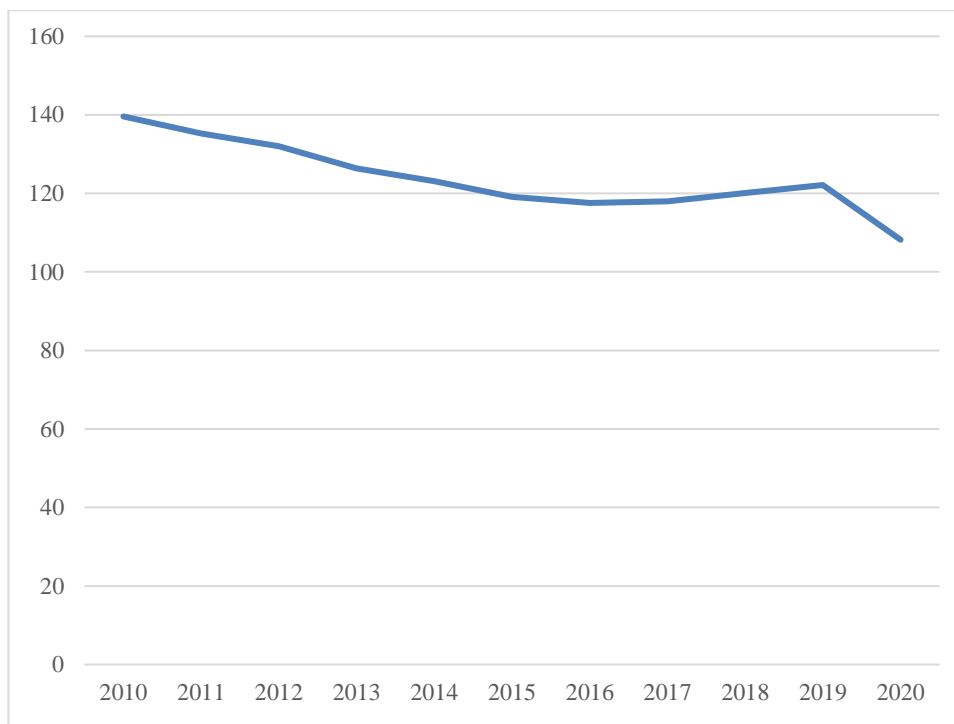
Рис. 4

**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. Если в период с 2010 по 2016 год был достигнут прогресс, то 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 %.

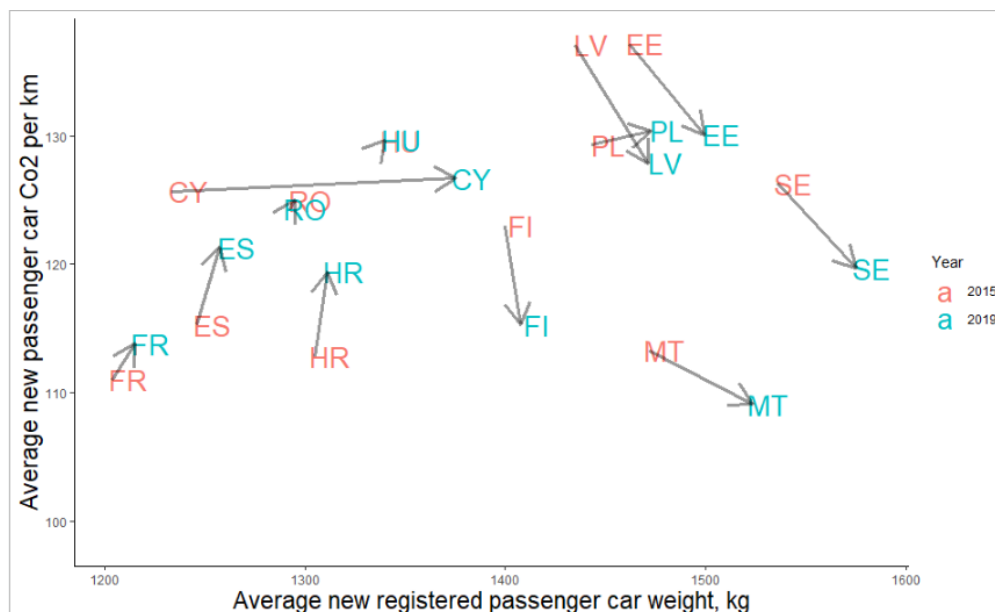
22. Секретариат изучил возможные факторы изменения этого показателя. В дополнение к типу топлива, другим ключевым фактором выбросов CO<sub>2</sub> из легкового автомобиля является масса нового транспортного средства, поскольку для приведения в движение более тяжелых автомобилей требуется больше энергии. 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>, между тем как как 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 пассажиро-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 пассажиро-км), совершенных на общественном транспорте, или даже перемещений пешком и на велосипеде.

## V. Выводы

25. 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 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.