

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

Женева, 24–26 апреля 2024 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Мониторинг достижения связанных с транспортом
целей в области устойчивого развития****Возможность пользоваться безопасными, недорогими,
доступными и устойчивыми транспортными системами****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе содержится информация о мониторинге показателя 11.2.1 достижения целей в области устойчивого развития в государствах — членах Европейской экономической комиссии. В нем представлены данные, собранные ЕЭК ООН и другими организациями для оценки доступности общественного транспорта в городах.

I. Введение

1. Достижение цели 11 в области устойчивого развития, направленной на обеспечение инклюзивности, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов, в значительной степени зависит от показателя 11.2.1, который определяет долю населения, имеющего удобный доступ к общественному транспорту, в разбивке по полу, возрасту и признаку инвалидности. Этот показатель отражает одно из важнейших направлений глобальных усилий по обеспечению устойчивости, справедливости и инклюзивности с упором на необходимость создания транспортных систем, которые не только отличались бы эффективностью, но и способствовали бы экономическому развитию, охране окружающей среды и обеспечению социального благополучия.

2. Вместе с тем временные данные по этому показателю носят ограниченный характер. В базе данных по показателям достижения ЦУР Организации Объединенных Наций¹ информация по странам представлена преимущественно за какой-то один год, причем в большинстве случаев за 2020 год. Число городов, по которым предоставлены

¹ URL: <https://unstats.un.org/sdgs/dataportal/database>.



сведения, в каждой из стран существенно различается, а именно: от одного города в Азербайджане, Исландии, Люксембурге и Мальте до 139 городов в Соединенном Королевстве.

3. Центр для международной информационной сети по наукам о Земле (ЦМИСНЗ) также предоставляет аналогичные данные. В своей документации о показателях достижения целей в области устойчивого развития, выпущенной в 2023 году, ЦМИСНЗ распространил пакет данных по четырем показателям достижения ЦУР, включая показатель 11.2.1². Как и в случае базы данных по показателям достижения ЦУР ООН, речь идет, скорее всего, о самых актуальных данных за период с 2015 по 2022 годы.

4. И хотя ЕЭК ООН непосредственно не занимается сбором информации по этому показателю, она с 2019 года осуществляет сбор статистических данных по трамваям и метро на уровне городов, которые служат косвенным показателем пользования городским общественным транспортом для оценки его доступности (см. ECE/TRANS/WP.6/2021/5).

5. В последующих разделах настоящего документа рассматриваются результаты усилий региона ЕЭК ООН в контексте показателя 11.2.1 достижения ЦУР.

II. Доля населения, имеющего доступ к общественному транспорту

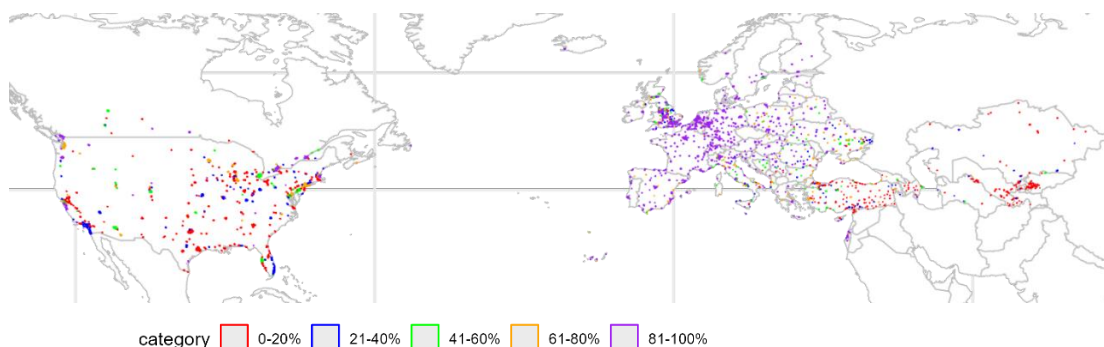
6. Согласно определению, содержащемуся в хранилище метаданных по показателям достижения ЦУР Организации Объединенных Наций, под удобным доступом к общественному транспорту подразумевается наличие остановки в системе общественного транспорта малой вместимости (например, автобусного сообщения, скоростных автобусных перевозок) в радиусе 500 метров ходьбы от ключевых ориентиров (например, от дома, школы, места работы, рынка) и/или в радиусе 1 км в случае системы общественного транспорта большой вместимости (например, железнодорожного сообщения, метро, паромных переправ)³.

7. Для целей настоящего анализа секретариат решил тщательно изучить данные, подготовленные ЦМИСНЗ, которые включают также векторные географические файлы, облегчающие визуализацию карт (см. рис. 1). Методология ЦМИСНЗ предусматривает извлечение информации о городских центрах и узлах общественного транспорта по каждой стране из открытых пространственных данных «OpenStreetMap (OSM)». Эти узлы классифицируются по пропускной способности и сохраняются в буферной памяти в соответствии с метаданными по показателям достижения ЦУР ООН. Далее на основе этих данных определяются зоны доступа, на основе которых рассчитывается доля населения, имеющего удобный доступ к общественному транспорту.

² URL: <https://sedac.ciesin.columbia.edu/data/set/sdgi-11-2-1-urban-access-public-transport-2023>.

³ URL: <https://unstats.un.org/sdgs/metadata/>.

Рис. 1
Доля населения, имеющего доступ к общественному транспорту в регионе
ЕЭК ООН



Точками отмечены населенные пункты, классифицированные по степени доступности общественного транспорта

Источник: Центр для международной информационной сети по наукам о Земле (ЦМИСНЗ), Колумбийский университет. 2023 год. SDG Indicator 11.2.1: Urban Access to Public Transport, 2023 Release. Palisades, New York: NASA Socioeconomic Data and Applications Center (SEDAC). <https://doi.org/10.7927/1a5z-3h71>. Дата обращения: 29 ноября 2023 года.

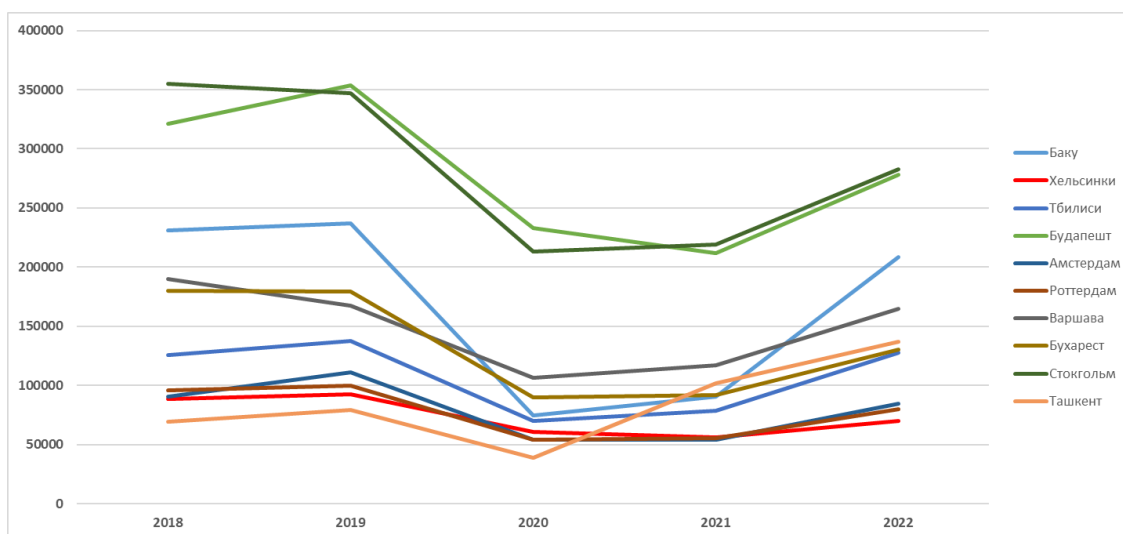
8. Согласно этой карте, значительная часть городского населения Западной Европы имеет доступ к общественному транспорту, что объясняется, возможно, высокой плотностью населения в этом регионе и обуславливает целесообразность и рентабельность полноценных систем общественного транспорта. С другой стороны, более низкая степень доступности общественного транспорта в американских городах свидетельствует, возможно, о наличии жилых районов с низкой плотностью населения, что может служить препятствием для развития общественного транспорта.

III. Статистические данные ЕЭК ООН, касающиеся перевозок трамваями и метро

9. Последний раз секретариат проводил сбор статистических данных о перевозках трамваями и метро в период с августа по ноябрь 2023 года. С учетом новых данных по Узбекистану степень охвата возросла до 150 городов в двадцати восьми государствах-членах.

10. На рис. 2 представлена динамика пассажиропотоков в метро в отдельных городах за период с 2018 по 2022 годы, которая отражает значительное воздействие пандемии COVID-19 на городскую мобильность. Имеющиеся данные свидетельствуют о резком сокращении пассажиропотоков в 2020 году, когда были введены ограничения на поездки. И хотя в 2022 году пассажиропотоки заметно возросли, их доковидный уровень еще не достигнут, так как численность пассажиров все еще ниже, чем до пандемии.

Рис. 2
Численность пассажиров метро в отдельных городах за год



Источник: База данных о транспорте ЕЭК ООН.

11. Кроме того, был проведен анализ корреляции между информацией ЦМИСНЗ о доле населения, имеющего доступ к общественному транспорту, и статистическими данными ЕЭК ООН о пассажирах трамваев и метро за 2022 год. Вначале были преобразованы статистические данные ЕЭК ООН для отражения коэффициента использования общественного транспорта в расчете на душу населения на основе информации о численности городского населения, представленной в пакетах данных ЦМИСНЗ. В рамках анализа, произведенного при помощи программного обеспечения «R», учитывались только те города, данные о которых имелись в обоих источниках.

12. В результате был получен пакет данных о 52 городах в 26 странах региона ЕЭК ООН, которые отображены на рис. 3. Полученный коэффициент корреляции 0,122 свидетельствует о незначительной положительной линейной взаимосвязи между сопоставленными данными, которой недостаточно для составления надежных прогнозов или обозначения существенной корреляции. Это можно объяснить тем, что в показателях на душу населения учтены только пассажиры трамваев и метро, и, следовательно, точки, указывающие такие города, в которых активно используются данные виды транспорта, как Будапешт, Бухарест и Прага, находятся в правой верхней четверти точечной диаграммы. С другой стороны, в городах с развитой системой автобусного сообщения число пассажиров на душу населения невелико, несмотря на почти повсеместную доступность общественного транспорта. Это особенно заметно в таких городах Соединенного Королевства, как Шеффилд и Ноттингем, где не только число пассажиров автобусов превышает число пассажиров легкого железнодорожного транспорта, но и число пользователей легковых автомобилей больше, чем число пассажиров общественного транспорта.

