

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

Женева, 24–26 апреля 2024 года

Пункт 1 предварительной повестки дня

**Мониторинг достижения связанных с транспортом
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 имеющиеся глобальные показатели, а также дополнительные показатели, которые были определены на предыдущей сессии. Он представляет собой обновленный вариант документа ECE/TRANS/WP.6/2023/1.

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 фокусировки 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 уровнях. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) решает эту проблему на основе 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 платформой для обсуждения

¹ www.sum4all.org/.



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. Эта оценка основана как на глобально признанных показателях, так и на показателях, имеющих отношение к конкретным регионам, которые были установлены Рабочей группой на ее предыдущей сессии. Уместно напомнить, что наиболее актуальными для транспорта являются следующие глобальные показатели: показатель 3.6.1, касающийся снижения смертности в результате ДТП вдвое; показатель 9.1.1, касающийся обеспечения доступа к всесезонным дорогам в сельских районах; показатель 9.1.2, касающийся объема пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта; а также 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 развития², второе издание которой было опубликовано в феврале 2022 года. Так, по мере необходимости регионы могут выбирать свои собственные показатели в тех 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 развития³, 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 Государств⁴.

4. В этой связи на своей предыдущей сессии в мае 2023 года Рабочая группа решила, что для мониторинга достижения связанных с транспортом целей устойчивого развития в регионе ЕЭК целесообразно использовать следующие дополнительные показатели: процентная доля новых легковых автомобилей с нулевым уровнем выбросов; тенденции изменения массы новых легковых автомобилей; разбивка числа погибших в ДТП по типу участников дорожного движения (ECE/TRANS/WP.6/185).

5. 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 вышеупомянутых региональных показателей.

II. Безопасность дорожного движения

6. 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 2017–2022 годов. 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,

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

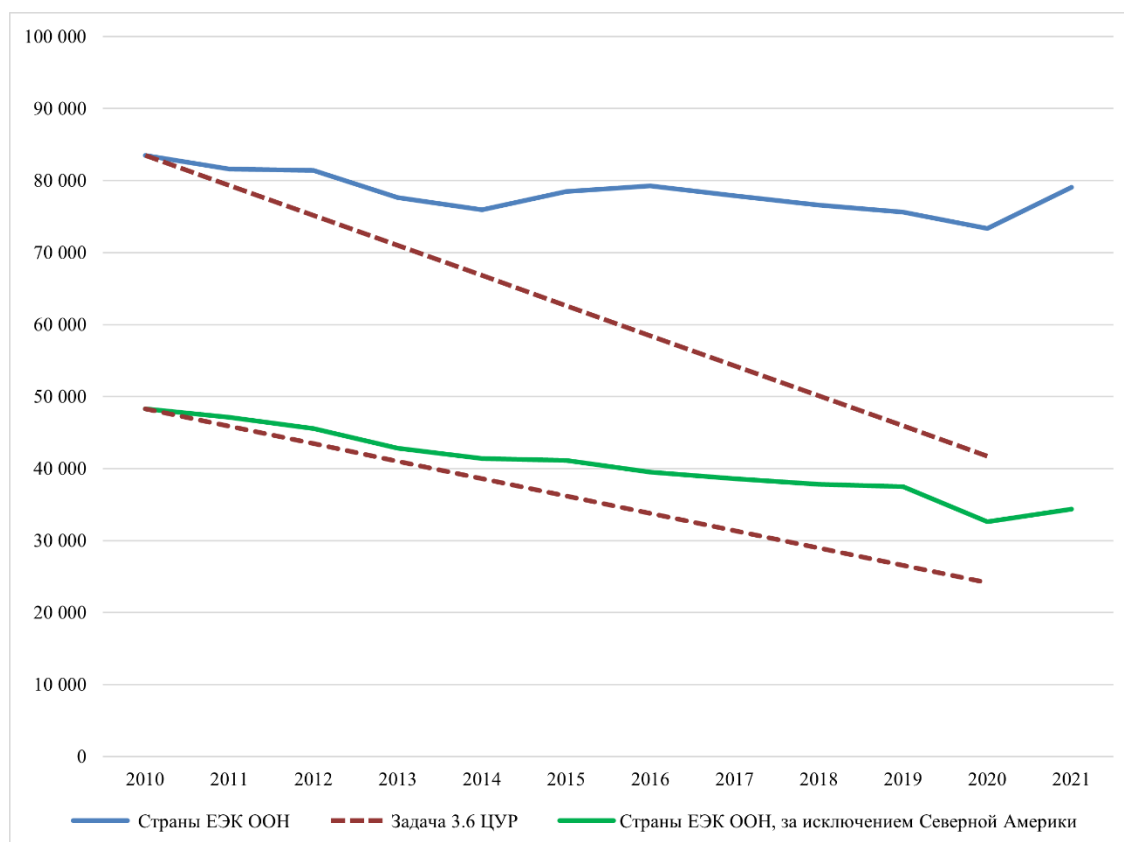
³ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/sdi/indicators>.

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

зарегистрированные в течение 30 дней после ДТП, в соответствии с международной практикой.

Рис. I

Смертность в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе ЕЭК



Источник: База транспортных данных ЕЭК ООН.

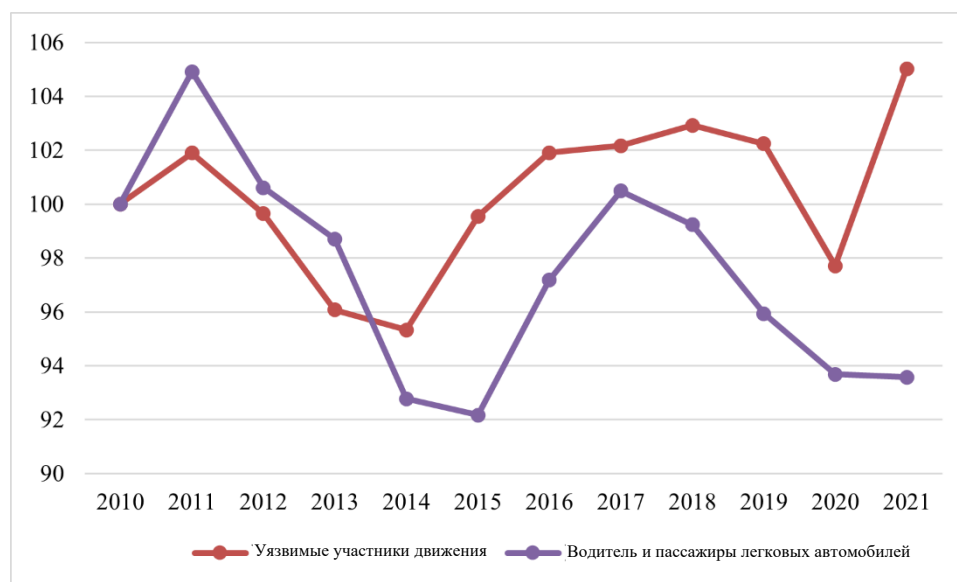
7. Рис. I отражает умеренный прогресс, который достигнут в части снижения смертности в результате ДТП в регионе ЕЭК, пусть и с определенными ограничениями. Стоит отметить, что представленные здесь данные охватывают 49 стран региона ЕЭК ООН, поскольку по остальным государствам полные данные за все годы отсутствуют. За период 2010–2021 годов смертность на автодорогах снизилась всего на 5,3 %. Значительно лучшие показатели наблюдаются, если брать данные по региону ЕЭК, за исключением Северной Америки, — в основном ввиду большего числа смертельных случаев в Соединенных Штатах Америки, которое держится на постоянном уровне. В регионе ЕЭК, за исключением Северной Америки, число смертельных случаев на автодорогах сократилось на 28,8 %.

8. Примечательно, что в 2020 году отмечалось сравнительно существенное снижение показателя смертности в результате ДТП, что было, вероятно, обусловлено снижением интенсивности движения во время периодов карантина, связанных с пандемией. Однако в 2021 году этот показатель вновь вырос, приблизившись к уровню, отмеченному до пандемии, а во многих странах ЕЭК ООН даже превзойдя его. Однако представляется, что этот подъем будет недолгим и в ближайшие годы будет наблюдаться, как ожидается, тенденция к снижению этого показателя. Хотя в долгосрочной перспективе такое снижение представляет собой шаг в правильном направлении, тем не менее оно не идет вровень с целевыми показателями, установленными в контексте задачи 3.6 целей устойчивого развития. Эта задача была направлена на то, чтобы вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году. Усилия, предпринятые в регионе ЕЭК, не позволили достичь этого показателя.

9. Учитывая практически полную доступность данных и очевидную связь этого показателя с обеспечением безопасности на транспорте (во всех странах), Рабочая группа на своей предыдущей сессии решила дезагрегировать данные по типам участников дорожного движения, с тем чтобы повысить эффективность замеров на уровне ЕЭК. На рис. II отражена тенденция в части показателей смертности среди водителей и пассажиров легковых автомобилей за последние годы по сравнению со смертностью уязвимых участников дорожного движения (УУДД), к которым относятся пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты. Эти данные показывают, что прогресс в снижении смертности не является одинаковым для этих двух групп. В случае УУДД не наблюдалось столь же существенного улучшения ситуации, как в случае водителей и пассажиров легковых автомобилей, причем в 2021 году ситуация по УУДД ухудшилась. Важно отметить, что эти цифры относятся только к 20 странам ЕЭК ООН, по которым имеются данные за каждый год в период 2010–2021 годов, и поэтому могут не являться в полной мере репрезентативной выборкой.

Рис. II

Показатель 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)



Источник: База транспортных данных ЕЭК ООН.

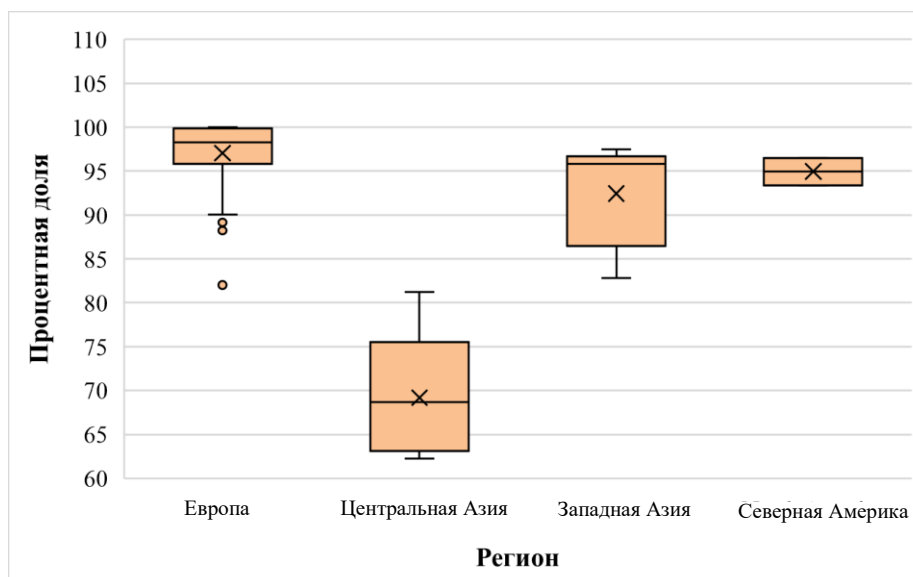
10. Отображенные данные весьма поучительны, однако их следует интерпретировать с осторожностью. Так, одна из потенциальных проблем — это получение заниженной информации о смертельных случаях, связанных с УУДД, что может исказить общее понимание этих тенденций. Кроме того, пандемия COVID-19, возможно, обусловила рост числа УУДД на автодорогах, особенно велосипедистов. Это, в свою очередь, может привести к повышению уровня смертности в этой группе, особенно если дорожная инфраструктура и меры безопасности не были адаптированы к происходящим изменениям. Несмотря на все эти сложные нюансы, общепризнанным является то, что пользователи автомобилей имеют преимущество в плане безопасности благодаря наличию в транспортных средствах современных средств обеспечения безопасности. Помимо этого, во многих странах приоритет, вероятно, отдается мерам по обеспечению безопасности дорожного движения, которые в первую очередь выгодны для пользователей автомобилей.

III. Географическая и экономическая доступность транспорта

11. 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 тому, 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. III

Доля сельского населения, имеющего доступ к всепогодной дороге, в регионе ЕЭК



Источник: Центр для международной информационной сети по наукам о Земле (КИЕСИН), Колумбийский университет⁵.

12. На рис. III показана доля сельских жителей различных регионов, проживающих в пределах 2 км от всепогодной дороги, согласно данным Центра для международной информационной сети по наукам о Земле (КИЕСИН), приведенным в его наборах данных о показателях достижения целей в области устойчивого развития, которые были выпущены в 2023 году. В Европе эти показатели высоки, что свидетельствует о развитой инфраструктуре и широкой доступности. Самый низкий показатель по этому региону — 82 %. Для наглядного сравнения: самый высокий показатель по Центральной Азии составляет 81 %. Северная Америка (включает две страны) демонстрирует высокий уровень доступности — от 93 % до 96 %. В Западной Азии наблюдается более широкий разброс: уровень доступа варьируется от 82 % до 97 %.

13. В издании КИЕСИН 2023 года включены также наборы данных по показателю 11.2.1 целей устойчивого развития, который позволяет отслеживать доступность общественного транспорта в городах. С более подробной информацией можно ознакомиться в документе ECE/TRANS/WP.6/2024/2.

14. Государствам-членам настоятельно рекомендуется представлять свои замечания по любым дополнительным показателям, которые могли бы способствовать

⁵ <https://sedac.ciesin.columbia.edu/data/set/sdgi-9-1-1-rai-2023>.

более глубокому анализу географической и экономической доступности транспорта в регионе ЕЭК. Например, для городских районов одними из основных показателей 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. Для транспорта актуальными являются следующие категории: 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 дня⁶). 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.

18. Что касается наличия информации, то данные по грузовым перевозкам являются достаточно полными, причем имеются самые последние полные данные в разбивке по видам транспорта для 38 государств-членов. 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.

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

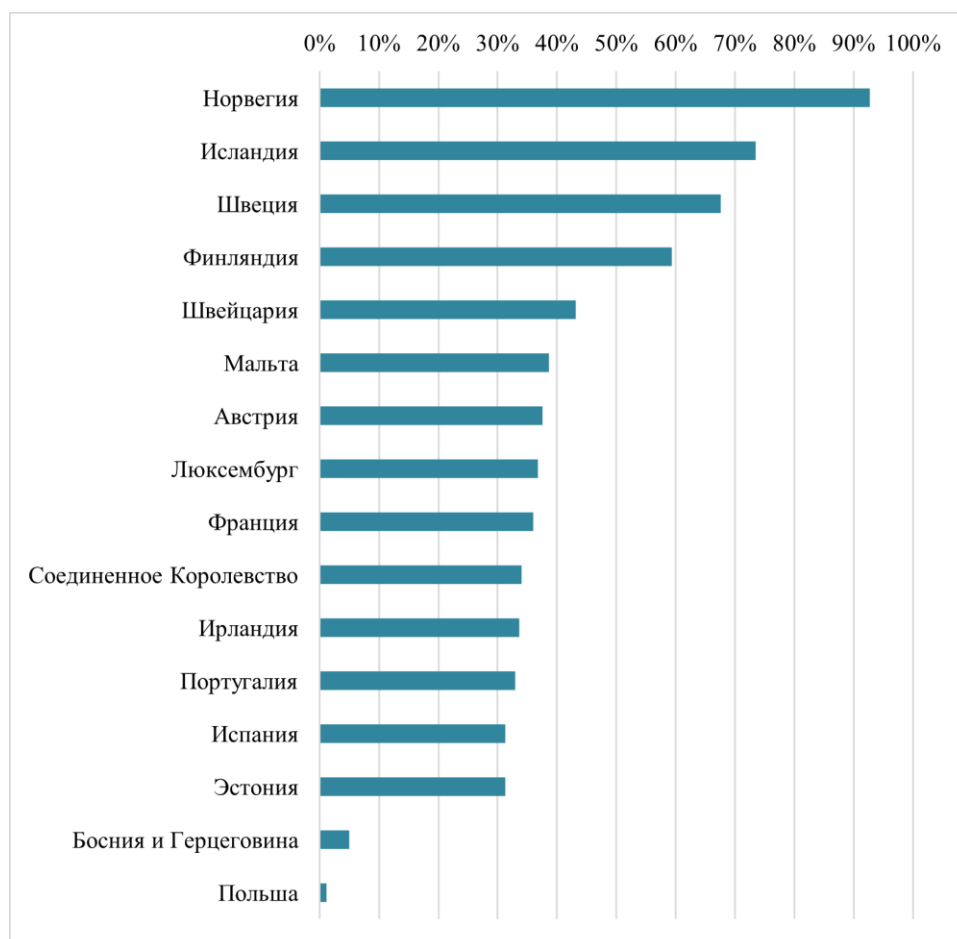
⁶ https://unstats.un.org/unsd/statcom/52nd-session/documents/BG-3a-COVID-19_and_the_global_SDG_indicators-E.pdf.

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, за 2021 год данные имеются лишь по 16 государствам — членам ЕЭК. Этот показатель может быть весьма наглядным, поскольку в предстоящие годы парк транспортных средств, как ожидается, будет претерпевать значительные изменения, что подчеркивает важность предоставления подробных данных через веб-версию общего вопросника.

20. Хотя 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 CO₂ 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 производства⁷.

Рис. IV

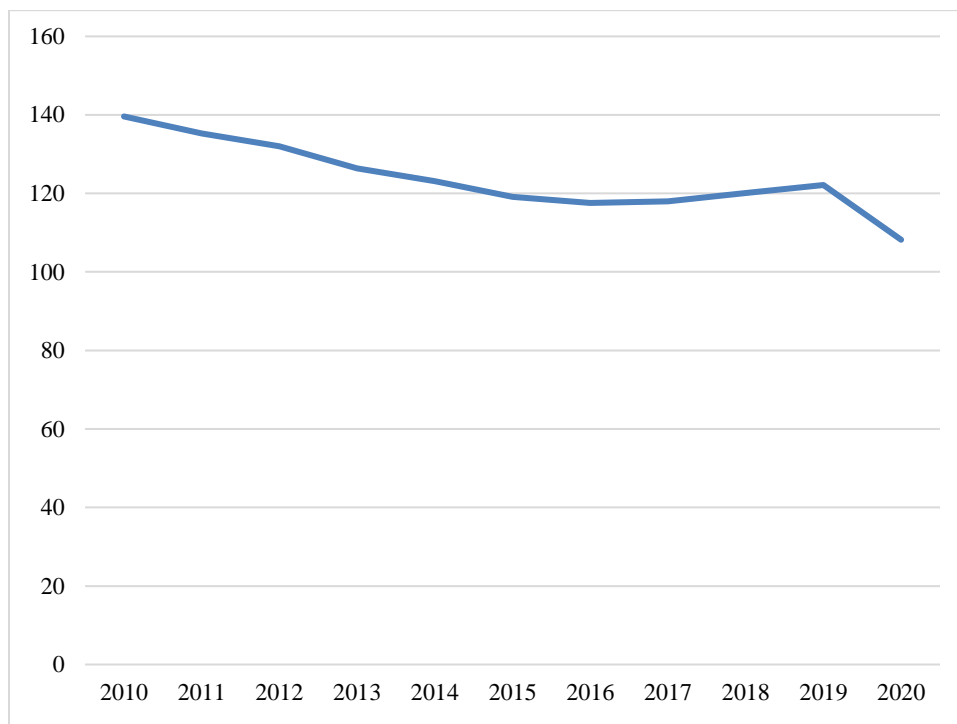
Процентная доля новых регистраций легковых автомобилей, которые не являются полностью бензиновыми или дизельными, данные за 2021 год



Источник: База транспортных данных ЕЭК ООН.

⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/sdi/responsible-consumption-and-production>.

Рис. V
Выбросы CO₂ из новых легковых автомобилей в среднем по Европейскому союзу



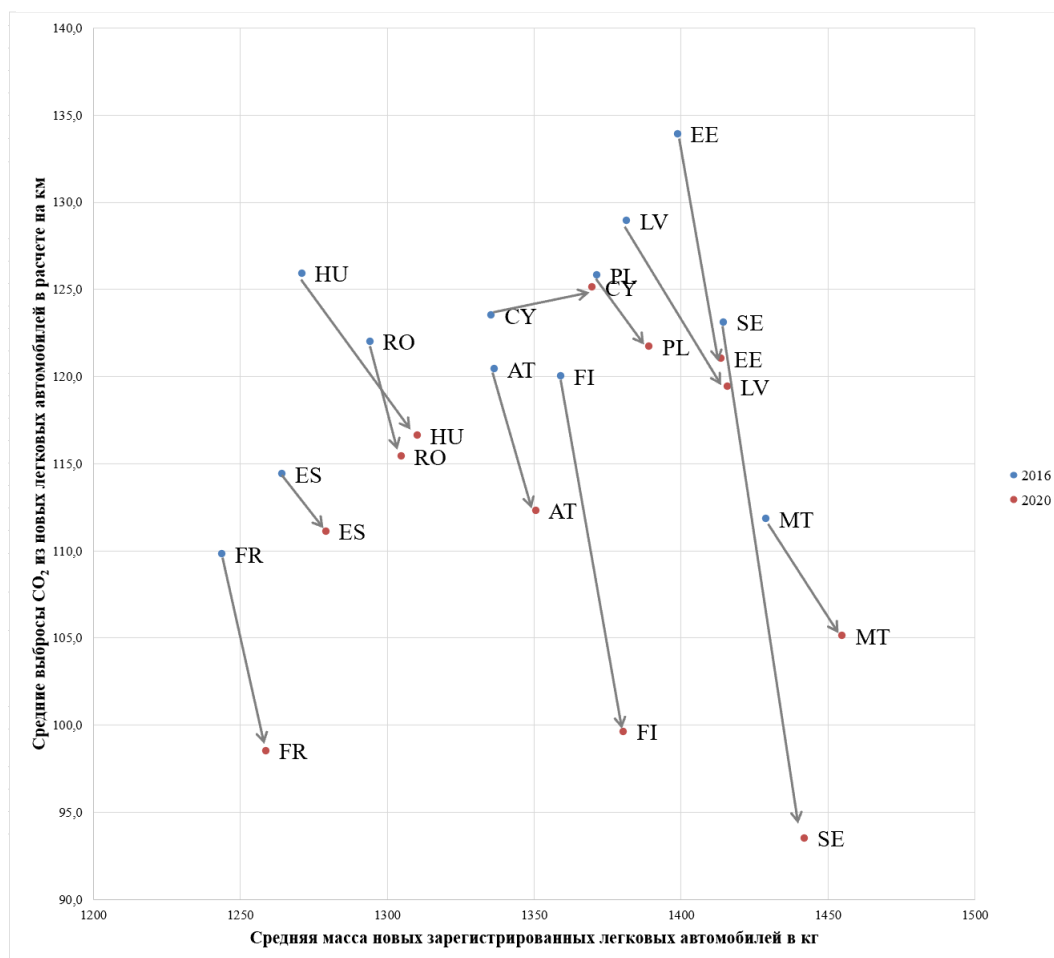
Источник: Таблица Евростата «sdg_12_30».

21. На рис. V 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂, эта зависимость, возможно, перестанет быть прямой. Но пока, как следует из рис. V, добиться этого в достаточной степени еще не удалось.

23. На рис. VI отражено изменение выбросов CO₂ из новых легковых автомобилей по отношению к изменению массы транспортных средств в 2016 и 2020 годах по избранным странам. Эти данные свидетельствуют о тенденции к снижению выбросов CO₂, несмотря на увеличение массы транспортных средств, что может быть обусловлено такими факторами, как вес аккумуляторных батарей и общее повышение топливной эффективности новых транспортных средств.

Рис. VI
Выбросы CO₂ 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 наполняемости 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. Национальные примеры

25. В дополнение к странам, данные по которым были представлены на предыдущей сессии (ECE/TRANS/WP.6/2023/1), ниже приводятся дополнительные примеры показателей по конкретным странам, используемых для мониторинга достижения связанных с транспортом целей устойчивого развития в условиях этих стран. За период, прошедший со времени предыдущей сессии, Нидерланды обновили свои показатели.

A. Федеральное статистическое управление Германии

26. В контексте задачи 11.2 Германия выбрала дополнительные показатели, ориентированные на учет конечного потребления энергии на грузовом и пассажирском видах транспорта. Первый показатель определяется как энергия, потребляемая для перевозки товаров по территории Германии, в том числе внутренним водным, железнодорожным и автомобильным транспортом. Второй показатель относится к энергии, используемой для перевозки людей по территории Германии, в том числе железнодорожным, воздушным и автомобильным транспортом (как общественным, так и личным)⁸. Эти данные о конечном потреблении энергии на национальном уровне, полученные из базы данных ТРЕМОД (TREMODO) Института энергетики и экологических исследований, отражают непосредственное потребление энергии на транспорте и не включают потери энергии при производстве топлива или при транспортировке по трубопроводам.

B. Статистическое управление Нидерландов

27. «Цели устойчивого развития в Нидерландах»⁹ — веб-публикация, которую Статистическое управление Нидерландов использует для мониторинга хода осуществления Повестки дня в области развития на период до 2030 года в своей стране. В данной публикации используются глобальные показатели, которые в неизменном или же модифицированном виде сочетаются с дополнительными показателями, учитывающими специфику Нидерландов. Все выбранные Нидерландами дополнительные показатели национального уровня, связанные с транспортом, сгруппированы в рамках цели 9 (индустриализация, инновации и инфраструктура). 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; а также 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. Показатели, связанные с транспортом, были обновлены в издании 2023 года:

- затраты на инфраструктуру (строительство автодорог, железных дорог, мостов и тоннелей), в процентах от ВВП;
- транспортные расходы домохозяйств;
- процентная доля жителей в возрасте 6 лет и старше, имеющих в своем распоряжении автомобиль (автомобиль в домохозяйстве при наличии водительских прав у одного из его членов);
- процентная доля электромобилей (полных электромобилей и гибридов) в совокупном объеме автопарка;
- процентная доля рекреационных поездок;
- процентная доля километров, пройденных с нулевым уровнем выбросов на легковом автомобиле;
- среднее число пассажиро-километров на человека, приходящееся на поездки на автомобиле;
- среднее число пассажиро-километров на человека, приходящееся на поездки на общественном транспорте;

⁸ www.destatis.de/EN/Themes/Society-Environment/Sustainable-Development-Indicators/Publications/Downloads/indicator-report-0230002219004.pdf?__blob=publicationFile.

⁹ www.cbs.nl/en-gb/dossier/dossier-well-being-and-the-sustainable-development-goals/monitor-of-well-being-and-the-sustainable-development-goals-2023.

- среднее число пассажиро-километров на человека, приходящееся на поездки на велосипеде;
- время, потерянное по причине перегруженности дорог и из-за 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 автодорогах (смертей на 100 000 жителей);
- выбросы CO₂ от личного автотранспорта (кг CO₂ на душу населения);
- выбросы CO₂ коммерческими транспортными средствами (кг CO₂ на душу населения);
- выбросы взвешенных частиц из мобильных источников (кг PM₁₀ на душу населения);
- выбросы CO₂ национальными авиаперевозчиками (кг CO₂ на душу населения);
- процентная доля жителей в возрасте 15 лет и старше, испытывающих серьезные неудобства из-за дорожного движения.

28. Предстоящее издание 2024 года будет включать дополнительный показатель — презюмированная доступность (процентная доля жителей в возрасте шести лет и старше, которые не могут добраться в один или несколько пунктов назначения, куда они хотят попасть, либо редко могут туда добраться).

VI. Подход и выводы секретариата

29. Секретариат приветствует и ценит усилия отдельных стран по отбору актуальных для них показателей, соответствующих их собственным условиям достижения целей устойчивого развития. Такой подход является одновременно необходимым и важным с точки зрения достижения целей устойчивого развития на национальном уровне. Государствам-членам, разработавшим инновационные и актуальные дополнительные показатели, связанные с транспортом, рекомендуется делиться своим опытом и методологиями с секретариатом и тем самым способствовать созданию условий для совместного обучения.

30. Настоящий документ призван стимулировать целенаправленное обсуждение вопроса о потенциальных дополнительных транспортных показателях, которые могли бы повысить эффективность мониторинга развития устойчивого транспорта в регионе ЕЭК, с уделением особого внимания трудностям, связанным с доступностью данных. Наше обращение к альтернативным источникам данных, примером которого является использование данных КИЕСИН по показателю 9.1.1, подчеркивает ценность нашего коллективного вклада и поиска коллективных подходов. Делегатам предлагается поразмышлять над приведенными примерами и предложить альтернативные показатели. Речь может идти о показателях, которые уже доказали свою полезность в плане отслеживания тенденций развития транспорта в соответствующих странах. Рабочая группа, возможно, будет особенно заинтересована в изучении того, каким образом государства-члены преодолевают трудности, связанные с пробелами в данных и использованием сложных показателей.

31. Глобальные показатели и показатели по конкретным странам, оговоренные в настоящем документе, послужат основой для текущих усилий секретариата по разработке микросайта, посвященного мониторингу достижения целей устойчивого развития, связанных с транспортом, в регионе ЕЭК. Этот микросайт, — который сейчас находится в стадии разработки, — призван сформировать всеобъемлющий взгляд на устойчивое развитие транспорта. На его платформе будут собраны и наглядно представлены различные национальные проекты по таким тематическим категориям, как инфраструктура, здравоохранение, урбанизм и климат.