



---

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

Женева, 12–14 июня 2019 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

**Разработка системы глобальных показателей**

для целей в области устойчивого развития:

**Представление данных по показателю 9.1.2****Улучшение представления данных по показателю 9.1.2  
достижения целей в области устойчивого развития****Записка секретариата****I. Справочная информация**

1. Вслед за тем как в 2015 году были приняты 17 целей в области устойчивого развития, в марте 2016 года было разработано более 230 показателей для оценки прогресса в деле достижения этих целей. Притом что среди принятых целей нет отдельной цели по транспорту – ввиду сквозного характера транспортной проблематики, – Комитет по внутреннему транспорту признал, что в плане транспорта особую актуальность имеют три цели: цель 3 (достижение хорошего здоровья и благополучия), цель 9 (промышленность, инновации и инфраструктура) и цель 11 (устойчивые города и населенные пункты).

2. В контексте цели 9 одним из 12 показателей достижения является показатель 9.1.2, который измеряет «объем пассажирских и грузовых перевозок с разбивкой по видам транспорта». Межучрежденческая группа экспертов по показателям достижения целей в области устойчивого развития (МЭГ-ЦУР) классифицировала этот показатель как показатель уровня 1<sup>1</sup>, что означает, что данные по нему широко доступны и существует согласованная на международном уровне методология. Этот показатель совместно курируют Международная организация гражданской авиации (ИКАО) и Международный транспортный форум (МТФ), а в качестве партнерских организаций выступают секретариат ЕЭК, Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде и Всемирный почтовый союз.

---

<sup>1</sup> <https://unstats.un.org/sdgs/iaeg-sdgs/tier-classification/>.



3. В 2018 году качество данных, представленных Статистическому отделу Организации Объединенных Наций по этому показателю<sup>2</sup>, улучшилось, поскольку к уже представленным данным по сектору авиаперевозок за 2017 год была добавлена статистика по автомобильным и железнодорожным перевозкам. Таким образом, новые данные стали чрезвычайно полезным дополнением в плане мониторинга этого показателя.

4. В решении UNSC 48/101 (I)<sup>3</sup> за 2017 год Статистическая комиссия Организации Объединенных Наций «...настоятельно рекомендовала использовать национальные данные для целей глобальной отчетности и проводить корректировку и предварительную оценку данных по странам на основе всесторонних консультаций со странами и с использованием полностью транспарентных механизмов...». Следует отметить, что данные по автомобильному и железнодорожному транспорту поступают из транспортной модели МТФ и как таковые не берутся из официальных статистических источников, которые имеются по большинству государств – членов ЕЭК и публикуются в базе данных ЕЭК.

5. Файл с метаданными, который позволяет отслеживать этот показатель в хранилище метаданных (<https://unstats.un.org/sdgs/metadata/>), до сих пор в основном отражает данные по сектору воздушного транспорта, полученные от ИКАО; данные же по автомобильному и железнодорожному транспорту подаются не в форме методического руководства для стран, а как результаты, полученные с помощью транспортной модели МТФ.

## II. Используемая в настоящее время структура показателя 9.1.2

6. Как было отмечено выше, показатель 9.1.2 касается объемов пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта.

7. В части пассажирских перевозок под этим понимается измерение пассажирооборота в пассажиро-км, причем имеющиеся данные по воздушному, железнодорожному и автомобильному транспорту дают достаточно хорошее представление о ситуации с пассажирскими перевозками в большинстве стран. Дополнительные данные по пассажирским перевозкам морским и внутренним водным транспортом позволили бы дополнить картину, однако эти виды перевозок играют сравнительно незначительную роль в глобальных пассажиропотоках. Возможно, интереснее было бы подготовить разбивку данных об объемах автомобильных перевозок в пассажиро-км по категориям, таким как частные автомобили, такси, мотоциклы, автобусы, метро и трамваи, либо, по крайней мере, разбивку по общественному и личному видам транспорта. Хотя многое зависит от категорий используемых транспортных средств и коэффициента пассажирозагрузки по каждому виду транспорта, общественный транспорт, как правило, оказывает меньшее негативное воздействие на окружающую среду и безопасность по сравнению с частным транспортом.

8. Что касается грузооборота, то его принято измерять в тонно-км. Представляемые данные по воздушному, автомобильному и железнодорожному транспорту охватывают существенную долю от общего объема грузов в мировой торговле. Основные недостающие данные о грузообороте в тонно-км – это данные о грузообороте морского и внутреннего водного транспорта в тонно-км. Во многих государствах – членах ЕЭК на внутренние водные пути приходится значительная часть внутренних грузовых перевозок, а морской фрахт является основным видом транспорта для межконтинентальной торговли. Трубопроводный транспорт нефти и нефтепродуктов, хотя во многом и отличается от других видов грузового транспорта,

<sup>2</sup> <https://unstats.un.org/sdgs/indicators/database/>.

<sup>3</sup> <https://unstats.un.org/unsd/statcom/48th-session/documents/Report-on-the-48th-session-of-the-statistical-commission-E.pdf>.

играет, тем не менее, важную роль в перемещении значительных объемов жидкого топлива по территории стран и между ними.

### III. Деятельность в 2018 и 2019 годах

9. В 2018 и 2019 годах секретариат ЕЭК тесно сотрудничал с двумя курирующими этот показатель учреждениями и другими соответствующими сторонами. Общая цель этого сотрудничества заключается в улучшении качества распространяемых данных по показателю 9.1.2 в глобальной базе данных по ЦУР (<https://unstats.un.org/sdgs/indicators/database/>), публикуемой Статистическим отделом Организации Объединенных Наций, в частности путем расширения использования официальной статистики, расширения охвата транспортных данных и улучшения имеющихся метаданных. В 2019 году ожидаются нижеследующие улучшения в плане охвата данных по этому показателю:

a) Для измерения этого показателя будут использоваться официальные статистические данные, полученные с помощью веб-вопросника ЕЭК ООН/МТФ/Евростата (ВЕБОБВ), в случае их наличия и надлежащего уровня их качества.

b) База данных впервые будет включать данные (полученные с помощью ВЕБОБВ) о грузообороте внутренних водных путей и трубопроводов в тонно-км.

c) Для заполнения пробела в данных по морскому транспорту была привлечена Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД). Несмотря на то что в базе данных ЮНКТАД отсутствуют данные о глобальных объемах морских перевозок в тонно-км, тем не менее другие данные ЮНКТАД по морским перевозкам представляются актуальными с точки зрения мониторинга глобального грузооборота. Будут использоваться два соответствующих набора данных: о контейнерных портовых перевозках в двадцатифутовых единицах (ТЕУ) по всем странам, имеющим контейнерные порты; а также о грузопотоках морского фрахта (погруженных и разгруженных грузах в тоннах) – только в разбивке по регионам. Эти данные не могут быть сопоставлены с цифрами грузооборота в тонно-км по другим видам транспорта, но позволяют получить представление о количественных показателях и происходящих изменениях в сфере морских грузоперевозок.

d) Файл с метаданными будет обновлен, чтобы он лучше отражал рекомендации в отношении сбора данных национальными статистическими управлениями. В соответствующих случаях будут включены ссылки на Глоссарий по статистике транспорта и на другие статистические рамки, касающиеся различных видов транспорта.

### IV. Будущая деятельность

10. В настоящее время курирующие и партнерские учреждения поддерживают регулярные контакты по вопросам представления данных, повышения их сопоставимости и улучшения общего мониторинга показателя 9.1.2. Эта работа должна способствовать дальнейшему повышению качества данных и метаданных и расширению использования официальной статистики.

11. В целях повышения сопоставимости данных о перевозках пассажиров и грузов по различным видам транспорта Рабочая группа, возможно, пожелает обсудить имеющиеся в настоящее время данные и определить пути улучшения сопоставимости в будущем: либо путем корректировки, либо путем сбора дополнительных данных. Этот вопрос дополнительно рассмотрен в документе ECE/TRANS/WP.6/2019/9.

12. 2020 год является первым «окном для обзора» показателей достижения целей в области устойчивого развития. В ходе предыдущих сессий Рабочей группы отмечалось, что данный показатель не имеет четких критериев успеха. Один из способов применить этот показатель для измерения прогресса в достижении ЦУР заключается в том, чтобы вместо прочих аспектов отслеживать долю от объема

пассажирских перевозок, приходящуюся на неличные транспортные средства, а также долю от общего объема грузоперевозок, приходящуюся на другие виды транспорта, помимо автомобильного. Это лежит в русле того подхода, который применялся Евростатом при подготовке своей публикации по целям устойчивого развития<sup>4</sup>. Делегатам Рабочей группы, желающим улучшить методы измерения этого показателя, следует связаться с курирующим учреждением и партнерскими организациями и передать им свои предложения. Кроме того, делегатам от государств-членов, входящих в состав Межучрежденческой группы экспертов по показателям достижения целей в области устойчивого развития (МЭГ-ЦУР), рекомендуется поднять вопрос об улучшении мониторинга этого показателя на будущих совещаниях группы. С полным списком членов МЭГ-ЦУР можно ознакомиться по адресу: <https://unstats.un.org/sdgs/iaeg-sdgs/members/>.

13. В 2017 году Статистическая комиссия также отметила, что «глобальные показатели необязательно применимы ко всем национальным контекстам и что альтернативные или дополнительные показатели, предназначенные для мониторинга на региональном, национальном и субнациональном уровнях, будут разрабатываться на региональном и национальном уровнях на основе национальных приоритетов и с учетом национальных реалий, возможностей и обстоятельств». Это означает, что при желании государства – члены ЕЭК могут, через посредство Рабочей группы, разработать свои собственные дополнительные показатели мониторинга экологичности и устойчивости инфраструктуры для региона ЕЭК в целом на основе существующих источников данных; Рабочая группа, возможно, пожелает обсудить этот вопрос.

---

<sup>4</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/9237449/KS-01-18-656-EN-N.pdf/2b2a096b-3bd6-4939-8ef3-11cfc14b9329>.