


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

Семьдесят первая сессия

Женева, 17–19 июня 2020 года

**Записка Председателя о совещании Рабочей группы  
по статистике транспорта, проведенном вместо  
ее семьдесят первой сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение .....	1–2	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	3	2
III. Цели в области устойчивого развития, связанные с транспортом (пункт 2 повестки дня) .....	4–9	2
IV. Последствия пандемии COVID-19 для производства статистических данных по транспорту (пункт 3 повестки дня) .....	10–22	3
V. Проблемы в области статистики, с которыми сталкиваются государства-члены (пункт 4 повестки дня) .....	23	6
VI. Статистика городского общественного транспорта (пункт 5 повестки дня) ...	24–28	6
VII. Административные вопросы (пункт 6 повестки дня) .....	29–35	7



## I. Введение

1. В свете мер, обусловленных пандемией COVID-19, проведение семьдесят первой сессии Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) в очном формате оказалось невозможным. Вместо этого, ввиду отсутствия возможности обеспечить устный перевод виртуальных заседаний, в виртуальном формате было проведено неофициальное совещание. До начала совещания секретариат распространил существенно измененную предварительную повестку дня. Кроме того, делегатов проинформировали о том, что в рамках 10-дневной процедуры «отсутствия возражений», введенной в соответствии с решением Исполнительного комитета ЕЭК ООН<sup>1</sup>, на совещании можно будет принимать только решения по важнейшим рабочим вопросам.

2. Настоящий документ представляет собой неофициальное резюме состоявшихся обсуждений, подготовленное Председателем и секретариатом, и он может послужить информационной основой для проведения будущих официальных сессий Рабочей группы. Два решения, принятые в соответствии с процедурой «отсутствия возражений», содержатся в неофициальном документе № 3 WP.6 (2020 год), и они упоминаются в рамках пункта 6 повестки дня ниже.

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

3. После вступительного слова, в котором секретариат и Председатель (г-н Петер Сметс из Статистического управления Нидерландов) изложили порядок работы и другие технические вопросы, связанные с проведением совещания, участники совещания утвердили измененную повестку дня (неофициальный документ № 1 WP.6 (2020 год)).

## III. Цели в области устойчивого развития, связанные с транспортом (пункт 2 повестки дня)

4. Специальный посланник Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения г-н Жан Тодт открыл неофициальное совещание и выступил с рядом замечаний о важности точных, сопоставимых и своевременных статистических данных, касающихся безопасности дорожного движения, для мониторинга достижения целей в области устойчивого развития. Он проинформировал о третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, состоявшейся в Стокгольме в феврале 2020 года, обозначив тем самым важный контекст, в котором данные по дорожно-транспортным происшествиям, собираемые государствами-членами, имеют столь важное значение.

5. После этого состоялось обсуждение мониторинга достижения целей в области устойчивого развития, связанных с транспортом, которое началось с выступления секретариата. В первую очередь секретариат кратко проинформировал о статистике ЕЭК ООН по дорожно-транспортным происшествиям, отметив важную роль дезагрегированных данных для выполнения обязательства «никого не забыть» (в частности, в контексте мониторинга показателей смертности среди уязвимых участников дорожного движения). Кроме того, была упомянута информационная панель ЕЭК ООН, отображающая данные по целям в области устойчивого развития<sup>2</sup>, которая представляет собой инструмент для сравнения на международном уровне прогресса, достигнутого разными странами.

6. Канада рассказала об одном из аспектов своей деятельности по мониторингу достижения целей в области устойчивого развития, связанных с транспортом. Этот

<sup>1</sup> URL:

[https://unece.org/DAM/commission/EXCOM/Agenda/2020/Remote\\_informal\\_mtg\\_20\\_05\\_2020/Item\\_3\\_ECE\\_EX\\_2020\\_18\\_ITC\\_sp.\\_procedures.pdf](https://unece.org/DAM/commission/EXCOM/Agenda/2020/Remote_informal_mtg_20_05_2020/Item_3_ECE_EX_2020_18_ITC_sp._procedures.pdf).

<sup>2</sup> URL: <https://w3.unece.org/sdg>.

аспект представляет собой новое направление работы по мониторингу и связан с показателем 11.2.1, касающимся доли городского населения, имеющего удобный доступ к общественному транспорту.

7. Партнерство за устойчивый и низкоуглеродный транспорт (СЛОКАТ) представило свой недавний доклад, в котором отслеживается процесс включения транспорта в уже проведенные добровольные национальные обзоры государств-членов, что является хорошей иллюстрацией того, что, несмотря на глобальный характер мониторинга ЦУР, деятельность по их достижению должна осуществляться на национальном уровне, и при этом каждая страна имеет возможность выбрать дополнительные показатели, которые наилучшим образом соответствуют ее национальным условиям.

8. Консультант, участвующий в работе Партнерства по исследованиям в целях обеспечения доступа на уровне общин (РеКАП), представил результаты проекта по изучению доступа сельских жителей к транспорту, проведенного в целях мониторинга показателя 9.1.1 достижения целей устойчивого развития, касающегося доли сельского населения, проживающего в пределах 2 км от всепогодных дорог. В этом проекте подробно описывается метод получения данных для показателя, касающегося доступности сельских районов, на основе имеющихся источников (демографических сеток и данных OpenStreetMap).

9. Секретариат проинформировал об усилиях по улучшению мониторинга показателя 9.1.2 достижения целей устойчивого развития, касающегося объемов пассажирских и грузовых перевозок. В ходе этого выступления была представлена общая информация о глобальном мониторинге данного показателя, а также руководящие принципы, разработанные секретариатом. В выступлении также отмечалось, что, если этот показатель использовать для мониторинга распределения перевозок по видам внутреннего транспорта, то он станет весьма полезным инструментом контроля устойчивости транспорта на фоне изменения моделей пользования транспортом по мере выхода из режима изоляции, вызванной пандемией COVID-19 (имеются опасения, что под воздействием страхов, связанных с использованием общественным транспортом, резко возрастет использование частных автомобилей; хотя использование велосипедов также может увеличиться).

#### **IV. Последствия пандемии COVID-19 для производства статистических данных по транспорту (пункт 3 повестки дня)**

10. Этот пункт изначально не был включен в предварительную повестку дня, однако с учетом чрезвычайных обстоятельств, с которыми столкнулись многие государства-члены, было сочтено своевременным рассмотреть вопрос о том, как кризис, обусловленный пандемией COVID-19, повлиял на производство статистических данных по транспорту, а также вопрос о том, как статистические управления реагируют на этот кризис, публикуя новые показатели, касающиеся мобильности. С сообщениями выступили Ирландия, Канада, Нидерланды, Российская Федерация, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Чехия и Швеция.

11. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии представило информацию о своей работе по получению данных из широкого спектра источников в режиме, близком к реальному времени, для представления данных министерствам в целях отслеживания ситуации с пандемией COVID-19. Эти источники включают в себя данные по внутренним пассажирским перевозкам железными дорогами, метро и автобусами (как в Лондоне, так и за его пределами), по автомобильным перевозкам (в разбивке по легковым автомобилям, транспортным средствам малой и большой грузоподъемности), а также по авиаперевозкам. В дополнение к этим данным из уже существующих источников использовались данные мобильных телефонов, с помощью которых были получены оценки общего количества совершенных поездок, динамики ходьбы пешком и пользования велосипедами (в сочетании с данными Национального

обследования поездок), поездок между странами, входящими в состав Соединенного Королевства, а также изменений, касающихся поездок из дома на работу и обратно. В выступлении также было подчеркнуто, что наличие представления об особенностях новых источников данных имеет решающее значение для интерпретации данных, особенно в том, что касается их точности.

12. Соединенные Штаты Америки рассказали о работе над показателями, касающимися пиковой мобильности, которые представляют собой новый набор предварительных показателей по перевозкам. В контексте этих новых показателей наибольшее внимание, естественно, уделяется их своевременности, в то время как производство традиционных статистических показателей, отличающихся высокими стандартами проверки, по-прежнему остается одной из основных задач. Своевременные данные собирались с помощью мобильных телефонов (что давало возможность определить, находятся ли их пользователи у себя дома или в пути) и пунктов пересечения границ. В частности, удалось получить показатели, касающиеся индивидуальной мобильности (в разбивке по длительности поездок и округам), пассажирооборота, объема автотранспортных перевозок, движения грузовых судов и объема междугородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. Еженедельные показатели можно найти на веб-сайте: [www.bts.gov/newsroom/week-transportation](http://www.bts.gov/newsroom/week-transportation). По итогам обсуждений, состоявшихся в ходе совещания, Соединенные Штаты Америки впоследствии добавили ссылку на интерфейс программирования приложений с национальными данными, содержащими данные о поездках во время режима изоляции, введенного из-за пандемии COVID-19, в разбивке по расстоянию. Интерфейс программирования приложений размещен по веб-адресу: [www.bts.gov/browse-statistical-products-and-data/trips-distance/overview-trips-distance-during-covid-19-travel](http://www.bts.gov/browse-statistical-products-and-data/trips-distance/overview-trips-distance-during-covid-19-travel).

13. Канада проинформировала о своих мерах реагирования на кризис, которые в контексте транспорта были сосредоточены главным образом на еженедельном получении показателей по авиационным, железнодорожным и международным перевозкам. Остальные «чрезвычайные» статистические данные включали в себя получаемые в ускоренном режиме данные по обрабатывающей промышленности, оптовой и розничной торговле, оперативные оценки цен и ВВП, а, кроме того, каждую неделю обновлялась национальная информационная панель для отображения данных, касающихся пандемии COVID-19 и экономики, включая восемь показателей, связанных с транспортом и поездками.

14. Российская Федерация проанализировала влияние пандемии COVID-19 на различные экспортные коридоры и отметила потенциальные изменения в логистических цепочках.

15. Ирландия в своем выступлении обсудила некоторые из проблем, с которыми эта страна столкнулась в результате пандемии COVID-19, в частности вызовы кадрового характера, связанные с внезапным увеличением доли сотрудников, оказавшихся на удаленной работе. Регулярная деятельность по производству данных в значительной степени была продолжена в нормальном режиме, поскольку основные данные поступают из административных источников. Наиболее серьезные проблемы возникли с производством данных о грузовых автомобильных перевозках, так как компании, борющиеся за свое выживание, не могли уделять приоритетное внимание участию в обследованиях. В качестве источника данных стали чаще использоваться счетчики движения по автомобильным дорогам. В краткосрочной перспективе было отмечено благосклонное отношение к обмену данными как в государственном, так и в частном секторах.

16. Нидерланды представили новую национальную страницу, посвященную мобильности населения в период пандемии COVID-19, которая стала одним из пяти ключевых компонентов (другими компонентами являются последствия для социальной сферы, общественного здравоохранения, экономики и производственно-сбытовой системы). Публикуемые на этой странице данные включают в себя информацию о работе портов, железнодорожных перевозках, грузовых автомобильных перевозках и перевозках внутренним водным транспортом. Разработка в Нидерландах информационной панели стала результатом совместной

работы Статистического управления Нидерландов и ряда других заинтересованных сторон, включая администрации портов и аэропорта Схипхол в Амстердаме.

17. В Швеции показатели, содержащиеся в национальной информационной панели, посвященной пандемии COVID-19, обновляются каждую неделю, и они включают в себя данные об общем объеме автомобильных перевозок (только по национальной сети дорог), движении пассажирских и грузовых поездов, авиаперевозках, морских пассажирских и грузовых перевозках. Эти показатели формируются на основе смешанного использования данных как из существующих, так и из новых источников. Они также включают в себя данные о дорожно-транспортных происшествиях. Каждую неделю данные по национальной дорожной сети (за исключением дорог местного значения) используются для получения еженедельных значений, выраженных в транспортное средство-км (на которые приходится около 75 % от общего числа транспортное средство-км), а данные об интенсивности дорожного движения поступают ежемесячно от пунктов сбора налога на автомобильные пробки, расположенных в Стокгольме и Гётеборге, в разбивке по типам транспортных средств. В ряде случаев статистические данные о мобильности пассажиров свидетельствуют о том, что общее число поездок сократилось по сравнению с предыдущим годом на 25 %, в то время как в случае общественного транспорта это сокращение составило 76 %.

18. Статистическое управление Финляндии сообщило, что большая часть данных традиционно поступает из реестров, а не на основе обследований, а это означает, что переход на удаленную работу в Финляндии не привел к возникновению серьезных проблем для производства статистических данных. Как и в других странах, для мониторинга последствий пандемии COVID-19 в исключительном порядке использовались как существующие, так и новые источники данных. Любопытным примером использования данных по транспорту в качестве исходных данных для производства статистики в других областях стало использование находящихся в открытом доступе данных о движении грузовых автомобилей (120 пунктов учета) в области Уусимаа (где расположены Хельсинки и Эспо) в качестве исходных данных для модели оперативного прогнозирования реальной производительности экономики. Сопоставление результатов моделирования с реальными значениями производительности экономики за предыдущие периоды демонстрирует наличие весьма тесной связи между ними.

19. В том, что касается людских ресурсов и наличия данных по обследованиям, министерство транспорта Чехии столкнулось с такими же проблемами в области подготовки данных, что и другие страны. Чехия также отметила, что после завершения критической фазы кризиса данные по транспорту будут иметь решающее значение для оценки экономических последствий и проведения соответствующей подготовки. В этой стране подход был выбран исходя из того, что если не продолжать регулярное производство статистики, то данные будут безвозвратно утрачены, и поэтому в Чехии от респондентов, неохотно представлявших свои ответы, настойчиво требовали сделать это, и при этом применялся гибкий подход в отношении соблюдения крайних сроков. Полученные результаты согласуются с результатами в других странах: они свидетельствуют о гораздо более существенном падении объема пассажирских перевозок (например, железнодорожным транспортом) по сравнению с объемом грузовых перевозок. Кроме того, Чехия представила некоторые статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях, которые не указывают на значительное снижение этих показателей по сравнению с 2019 годом, в отличие от уровней интенсивности дорожного движения. Одним из наиболее выраженных изменений стало изменение суточного количества пассажиров, пользующихся пражским метрополитеном.

20. После выступлений этих девяти стран секретариат доложил о проведенной им работе по сопоставлению источников краткосрочных данных, которые могут быть использованы для мониторинга последствий пандемии COVID-19. Представитель Европейской комиссии/ГД МОТР также рассказал о работе по сбору краткосрочных данных, касающихся безопасности дорожного движения, и о сходных проблемах в отношении охвата и точности данных, с которыми им пришлось столкнуться.

21. Во время выступлений и в ходе последовавших за ними обсуждений были рассмотрены следующие темы: устойчивость новых источников данных (зачастую зависящих от наличия доброй воли у поставщиков данных); обусловленные преимуществом преимуществ административных источников данных по сравнению с обследованиями; и проблемы, связанные с точностью данных из новых источников, которые зачастую невозможно сопоставить с данными за предыдущие периоды ввиду их отсутствия.

22. Некоторые страны отметили, что кризис изменил соотношение между официальной и неофициальной статистикой; статистические управления больше не могут оставаться сторонними наблюдателями происходящего. Статистические управления должны либо сами следить за ситуацией напрямую, либо им необходимо наладить партнерские отношения с другими организациями, чтобы обеспечить проведение этой работы.

## **V. Проблемы в области статистики, с которыми сталкиваются государства-члены (пункт 4 повестки дня)**

23. Данная тема была рассмотрена в рамках других пунктов повестки дня, включая пункты 2, 3, 5 и 6.

## **VI. Статистика городского общественного транспорта (пункт 5 повестки дня)**

24. Секретариат проинформировал делегатов о сборе статистических данных о трамваях и метро, проведенном в экспериментальном порядке в прошлом году. Данные по странам, в которых имеются трамвайные системы или метрополитены, в основном отличались превосходной доступностью, поэтому данные, распространенные в мае 2020 года, охватывали более 35 государств-членов и более 140 городов. Поскольку сбор этих данных осуществляется легко, секретариат планирует продолжить работу по их сбору в экспериментальном порядке. Кроме того, в краткосрочной перспективе эти данные приобретут особое значение, поскольку многие страны интересуются вопросом о том, как пользование общественным транспортом будет меняться в период после выхода из режима изоляции.

25. Секретариат отметил, что принцип конфиденциальности данных представляет собой проблему для некоторых стран, даже в тех случаях, когда система работает благодаря государственному субсидированию. Многие страны поделились своими соображениями по этому вопросу, и для некоторых из них отказ от соблюдения требований конфиденциальности является недопустимым, несмотря на то что в некоторых случаях данные могут быть опубликованы в других местах. Некоторые страны обратили внимание на то, что для опубликования данных требуется заключение двустороннего соглашения с компанией общественного транспорта. Швеция отметила, что, поскольку системы общественного транспорта находятся в ведении региональных властей, которые не считаются частными операторами, и, таким образом, на них не распространяются требования в отношении конфиденциальности. Соединенные Штаты Америки указали на то, что в случае необходимости сопоставить краткосрочные данные на международном уровне ежемесячные данные могут быть доступны лишь для нескольких, но не для всех имеющихся в США систем, число которых превышает 70.

26. Нидерланды рассказали об имеющихся в этой стране проблемах с получением данных об общественном транспорте от частного оператора. Если раньше для получения данных об общественном транспорте использовалось обследование, посвященное мобильности, то теперь для сбора надежных данных этого оказалось недостаточно. В Нидерландах единая транспортная карта, прикладываемая к считывающему устройству в начале и в конце поездки, позволяет получить доступ практически ко всем системам общественного транспорта в стране. При этом данные о поездках собираются частной компанией. Поскольку с помощью микроданных

физических лиц потенциально можно отслеживать их перемещения, действуют весьма строгие требования в отношении конфиденциальности, которые необходимо соблюдать. Поэтому частная компания и Статистическое управление Нидерландов совместно разрабатывают систему мониторинга общественного транспорта, которая с течением времени позволит получать показатели по внутренним перевозкам для всех видов транспорта. В качестве источника данных для этой системы мониторинга используются данные транспортных карт, реестров и национальных обследований. Система мониторинга показала, например, что в мае и начале июня 2020 года ежедневное число поездок на общественном транспорте сократилось на 60–85 % по сравнению с аналогичным периодом в 2019 году. Система мониторинга позволяет также выявлять различия между разными периодами времени в течение суток.

27. Сбор микроданных о регистрации начала и окончания поездок позволил бы получать подробные данные о количестве пассажиров всех видов транспорта, в том числе перевозимых железнодорожным транспортом внутри страны. Транспортные компании сталкиваются с различными проблемами, связанными с безопасностью предоставляемых данных, вопросами конфиденциальности данных физических лиц, а также их собственной конкурентоспособностью. В целях решения этих проблем Статистическое управление Нидерландов продолжает их обсуждение с Министерством транспорта, частными компаниями и другими заинтересованными сторонами.

28. Израиль рассказал об имеющихся в этой стране проблемах в области конфиденциальности, связанных с тем, что в Иерусалиме действует единственная компания-оператор легкого железнодорожного транспорта. Существуют также ограничения, связанные с самими данными, отражающими только продажи билетов, в то время как ряд пассажиров, как известно, не оплачивают свой проезд.

## **VII. Административные вопросы (пункт 6 повестки дня)**

29. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) на своей восьмидесятой первой сессии в феврале 2019 года принял свою новую стратегию до 2030 года. После этого КВТ поручил своим вспомогательным органам провести обзор своей работы, с тем чтобы согласовать их деятельность с новой стратегией. Секретариат подготовил документ (ECE/TRANS/WP.6/2020/6), в котором подробно освещаются элементы стратегии КВТ, имеющие отношение к WP.6, а также вопрос о том, как лучше согласовать деятельность WP.6 со стратегией КВТ. **Проект решения: Рабочая группа утвердила документ секретариата, в котором подробно представлена возможная реорганизация деятельности Рабочей группы в соответствии со стратегией КВТ, в частности в целях более эффективной поддержки мониторинга достижения целей в области устойчивого развития, связанных с транспортом. Рабочая группа просила секретариат подготовить проект нового круга ведения, отражающего этот новый акцент, для обсуждения на следующей сессии Рабочей группы.**

30. Секретариат подготовит проект нового круга ведения, который будет представлен для обсуждения на следующей сессии.

31. **Проект решения: Рабочая группа в предварительном порядке избрала г-на Майкла Скрина из Статистического управления Канады в качестве Председателя WP.6 на период 2021–2022 годов.**

32. Наконец, делегаты обсудили будущие темы как для следующей сессии, так и для ближайшего периода времени (чтобы продолжить позитивный обмен между странами опытом и идеями). Чехия одобрила уделение более пристального внимания показателям достижения ЦУР, а также то, что WP.6 отведена центральная роль в этой работе. Кроме того, Чехия согласилась с тем, что в свете использования новых источников данных особое внимание следует уделить их качеству, а также подчеркнула, что официальные данные, собираемые на международном уровне, должны поступать из официальных источников.

33. Германия решительно отстаивала идею о том, что использование данных из новых источников и данных на основе моделей является целесообразным с точки зрения получения более своевременных данных и восполнения пробелов данных. Однако для оценки точности этих источников потребуются новые методы, в связи с чем сотрудничество с коллегами из отделов, занимающихся методологическими вопросами, может оказаться целесообразным.

34. Соединенные Штаты Америки разделили мысль о том, что качество данных из новых источников будет иметь особенно важное значение в ближайшем будущем, и согласились с тем, что обсуждение этого вопроса в рамках будущих виртуальных и неофициальных совещаний будет продуктивным. Словения согласилась с тем, что обсуждение новых источников имеет критически важное значение с точки зрения обеспечения качества и своевременности данных. Словения также высказала предложение, согласно которому было бы полезно провести эти обсуждения в рамках отдельного виртуального заседания до следующей официальной сессии. Канада согласилась с этим предложением, поскольку оно может способствовать более высокой продуктивности очных совещаний и более активному участию. Швеция также поддержала это предложение.

35. Секретариат обещал распространить в ближайшее время некоторые предложения на этот счет. После этого Председатель закрыл неофициальное совещание.

---