

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

Женева, 24–26 апреля 2024 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Сбор данных, разработка методологии
и согласование статистики транспорта****Сбор данных о новых видах мобильности и активных
способах передвижения****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе отмечается важное значение инициирования в рамках этой Рабочей группы сбора данных о новых видах мобильности и активных способах передвижения. В нем затрагиваются проблемы, связанные с тщательным сбором таких данных, а также вопрос о необходимости разработки стандартизированных методов. В настоящем документе содержится настоятельный призыв к странам осуществлять обмен опытом и сотрудничество в выработке общих принципов последовательного сбора данных, имеющих решающее значение для формирования стратегий и планирования в области устойчивого городского транспорта.

I. Сбор данных о новых видах мобильности

- Концепция новых видов мобильности, обусловленная технологическими достижениями и инновациями, изменением потребительских предпочтений и стимулированием устойчивого транспорта, включает новые виды передвижения и услуг. Эта концепция, являющаяся неотъемлемой частью представления об «умных городах» и устойчивом развитии, ориентирована на принятие эффективных, экологических и удобных решений. Она характеризуется смещением акцента с владения транспортными средствами на их использование.
- Новые виды мобильности охватывают различные перспективы и услуги, в том числе такие возможности, как райдсорсинг (вызов машины с водителем через приложение) и райдпулинг (поиск попутчиков для автомобильных поездок), а также совместное использование автопарка. Они служат растущим сегментом городского транспорта и охватывают такие средства микромобильности, как велосипеды общего пользования, электровелосипеды и электронные скутеры, предназначенные обычно для перемещения на короткие расстояния в городских районах.



3. По мере развития транспортной системы растет и важность сбора данных об этом относительно новом виде мобильности для выработки стратегий и для городского планирования. В национальных обследованиях перевозок эти данные, как правило, не учитываются из-за относительно небольшой доли новых видов мобильности на национальном уровне.

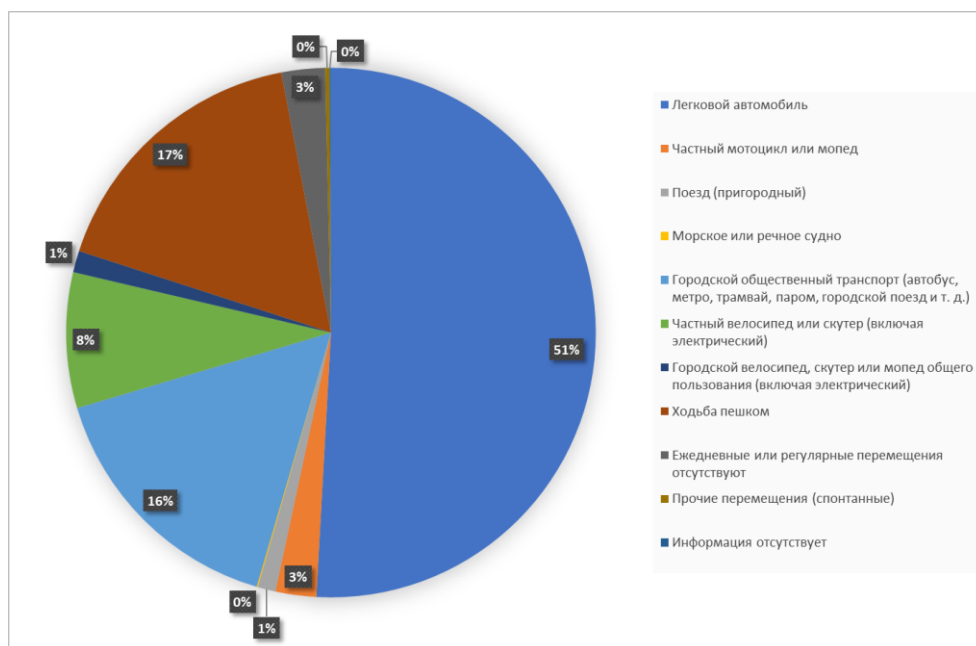
4. Что касается возможных методов сбора данных о новых видах мобильности, то наиболее эффективным, по всей видимости, будет подход, состоящий в поддержании сотрудничества между национальными статистическими управлениями и частными поставщиками услуг. Для организации такого сотрудничества, разумеется, потребуются принять меры нормативного характера. В тех случаях, когда поставщики не пожелают передавать необходимую информацию из-за опасений потерять свои конкурентные позиции (ибо такая информация может представлять коммерческую тайну), уместно рассмотреть целесообразность проведения независимых исследований, хотя для реализации этой альтернативы и потребуются значительно больше ресурсов.

II. Усилия международных организаций и стран по сбору данных о новых видах мобильности

A. Европейская комиссия

5. В 2019 году Генеральный директорат по мобильности и транспорту провел обследование в странах — членах Европейского союза для изучения целого ряда факторов, связанных с мобильностью, включая ежедневные и дальние поездки европейцев. В качестве одного из измерявшихся параметров был использован основной вид передвижения в обычный день при том понимании, что основной вид передвижения определяется в качестве занимающего наиболее продолжительное время в пути. На рис. ниже представлены различные доли видов передвижения, полученные по результатам обследования. В обследовании проводится различие между частными и совместно используемыми велосипедами и скутерами, включая электрические.

Основной вид передвижения в государствах — членах Европейского союза



Источник: Европейский союз.
 URL: https://data.europa.eu/data/datasets/s2226_92_1_495_eng?locale=en. Дата обращения: 15 декабря 2023 года.

В. Международный транспортный форум

6. В 2022 году Международный транспортный форум учредил целевую группу по сбору данных о возникающих новых моделях мобильности, членом которой является и Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций. Задача этой целевой группы состоит в разработке для национальных статистических управлений и других заинтересованных сторон общих принципов сбора, компиляции и представления данных о возникающих новых видах мобильности, обеспечивающих сопоставимость и достоверность информации.

7. Перечень данных о возникающих новых моделях мобильности, находящихся в центре внимания этой целевой группы, включает, в частности, сведения о передвижающихся лицах и моделях передвижения (например, причинах и периодичности поездок), спросе на поездки без использования автотранспортных средств (ходьбе пешком и поездках на велосипеде), показателях «тр. средство–км», относящихся к велосипедам (включая велосипеды общего пользования), электронным скутерам общего пользования и автомобилям общего пользования (включая каршеринг и райдхейлинг) и т. д.¹.

С. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии

8. В Соединенном Королевстве пока используется подход, который не предполагает сбора (сборов) данных об общей мобильности. Вместо этого делается ставка на национальное обследование перевозок (Англии), область применения которого достаточно широка для охвата всех поездок, совершаемых при помощи как новых, так и уже устоявшихся видов передвижения. В этой связи существует потребность в адаптации методов обследования, основанных на проведении очных опросов и использовании данных из путевых дневников, для охвата новых видов передвижения во избежание необходимости внесения нормативных изменений, которые обязывали бы операторов средств общей мобильности делиться имеющимися у них данными. Для обеспечения раздельной регистрации данных по таким транспортным средствам, как электровелосипед и электронный скутер, в течение последних лет была обновлена система классификации видов передвижения. Специалисты на местах проходят ежегодное обучение по новым видам передвижения, и соответствующим образом обновляются справочные материалы. В рамках этого подхода приходится сталкиваться с такими проблемами, как неполное отражение в наборах данных некоторых вариантов передвижения с использованием средств общей мобильности. Что касается, в частности, электронных скутеров, то, как показывает исследовательский анализ, возможна неполная регистрация данных о таких поездках по ряду причин, включая неопределенность в отношении законности использования таких скутеров и уместности регистрации поездок, которые могут совершаться с нарушением правил. Это исследование свидетельствует также о некоторых разночтениях в понимании специалистами на местах и, соответственно, респондентами того, следует ли регистрировать поездки на электронном скутере на расстояние менее одной мили (с учетом того, что некоторые аналогичные короткие поездки регистрировать не требуется); это может в той или иной степени приводить к их неполному учету. Для решения этих проблем были обновлены учебные материалы.

9. Аналогичный подход пришлось применить и в контексте данных о дорожных столкновениях, поскольку периодичность обновления методов сбора данных полицией может превышать пять лет. Для выяснения степени неопределенности измерений при таком подходе Соединенное Королевство приняло временные меры по анализу полицейских отчетов о дорожных столкновениях, составляемых в свободной

¹ Проект концептуальной записки целевой группы по сбору данных о возникающих новых моделях мобильности, МФТ, январь 2022 года.

форме, с тем чтобы идентифицировать столкновения с участием электронных скутеров² по отдельности в сопоставлении с данными, поступающими из больниц³.

10. В настоящее время внедряются рекомендации, сформулированные по итогам последнего анализа данных полиции, в том числе о введении новой категории транспортных средств («персональный транспортер с электроприводом»), для учета средств микромобильности, в частности электронных скутеров, а также доработанные рекомендации относительно полицейских отчетов. Первоначальные частичные данные в соответствии с новыми требованиями поступят к концу 2024 года, а полное выполнение новых требований, как ожидается, будет обеспечено к началу 2025 года.

III. Сбор данных об активных способах передвижения

11. Активные способы передвижения, к числу которых относятся езда на велосипеде и ходьба пешком, получают все более широкое распространение с учетом их пользы для здоровья и отсутствия вредных выбросов. Примечательно, что популярность велосипедов резко возросла во время пандемии COVID-19 и сохраняется после нее, особенно в странах, характеризовавшихся ранее низкими показателями их использования.

12. Сбор данных об активных способах передвижения осуществляется, как правило, легче, чем в случае новых видов мобильности, если такой сбор предусмотрен вообще. Кроме того, в стратегии Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте (ECE/TRANS/WP.6/2024/3) подчеркивается важность стимулирования сбора данных об активных способах передвижения и исходных данных о моделях передвижения для определения стратегий и целей в этой области.

13. В рекомендациях Европейского плана комплексного развития велосипедного движения⁴, разработанного в рамках партнерств Европейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (OPTOCO3), подчеркивается необходимость расширения статистики использования велосипедов для эффективного мониторинга и сравнительного анализа во всем европейском регионе. К числу рекомендованных минимальных показателей относятся:

- доля поездок на велосипеде в общем объеме перевозок;
- годовое число пассажиро-километров, относящихся к велосипедам, в расчете на душу населения;
- годовое число ДТП со смертельным исходом с участием велосипедистов в расчете на один километр велосипедной дистанции;
- протяженность велосипедной инфраструктуры в километрах;
- среднее число велосипедов в расчете на душу населения и на домохозяйство; и
- число велосипедов, продаваемых ежегодно.

IV. Усилия стран и международных организаций по сбору данных об активных способах передвижения

A. Нидерланды

14. Обследование, озаглавленное «Ондервег ин Недерланд» (Onderweg in Nederland или ODiN), посвящено совершаемым поездкам и проводится в Нидерландах с помощью онлайн-платформы с 2018 года. Оно ориентировано на пользователей,

² URL: www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-e-scooter-factsheet-2022.

³ URL: www.gov.uk/government/statistics/serious-e-scooter-casualties-comparing-police-and-hospital-data.

⁴ URL: <https://unece.org/info/THE-PEP/pub/376488>.

достигших шестилетнего возраста. В рамках этого обследования проводится сбор данных по целому ряду показателей, включая число совершенных поездок, число этапов в каждой поездке, пройденное расстояние (как среднее на человека в день, так и среднее за поездку), время в пути и процентная доля участия в дорожном движении.

15. В ходе обследования выявлена проблема, связанная с точностью учета передвижений пешком. Были отмечены некоторые трудности, а именно:

a) респонденты зачастую не фиксируют передвижения пешком, особенно на короткие расстояния или на этапах начала и конца пути;

b) в ответах на вопросы обследования преодоление коротких расстояний пешком, как правило, не находит отражения;

c) самоотчетность в вопросах передвижения пешком ведет к расхождению в данных и получению неполных данных.

16. Для преодоления трудностей, связанных с самоотчетностью, результаты обследования сопоставляются с данными, получаемыми из смартфонов, фиксирующих все передвижения их пользователей пешком. Однако при таком сопоставительном анализе возникают новые проблемы, обусловленные прежде всего тем, что определения «поездки» и «этапа», используемые в приложениях для отслеживания на смартфонах, зачастую не совпадают с критериями исследования, а это влечет к расхождениям в контексте толкования данных.

В. Польша

17. В Польше Генеральная дирекция национальных дорог и автомагистралей (ГДДКиА) в первую очередь отслеживает интенсивность движения транспортных средств на дорогах национального значения, которые обслуживают в основном международные и межрегиональные перевозки. Для целей общего обследования дорожного движения, проводящегося один раз в пять лет, дорожная сеть страны подразделяется на учетные участки различной протяженности: от нескольких сотен метров в городах до 30 километров за их пределами. Эти участки определяются таким образом, чтобы каждый из них представлял собой отрезок пути с однородным автомобильным движением.

18. На обследуемых участках, находящихся за городской чертой, довольно сложно обеспечить последовательный учет поездок на велосипедах на короткие расстояния внутри городов или между населенными пунктами. Данные о велосипедном движении, собранные в пунктах учета, могут не совсем точно отражать ситуацию на протяжении всего участка длиной, например, 20 км. Однако там, где это возможно и целесообразно, данные о поездках на велосипедах собираются на отобранных перекрестках. Такие данные рекомендуется анализировать на расстояниях, не превышающих всей протяженности учетного участка.

19. С учетом характера велосипедного движения для его обследования следует выделять учетные участки меньшей протяженности и устанавливать границы участков в местах пересечения со второстепенными дорогами (кроме национальных или воеводских). Вместе с тем реализация такого подхода привела бы к значительному увеличению расходов на проведение обследования без существенного увеличения ценности данных об автомобильном движении. Основное направление стратегии ГДДКиА состоит в перенаправлении велосипедного движения с основных дорог на выделенные велосипедные маршруты. Такой подход в сочетании с инвестициями в строительство новых автомагистралей и скоростных шоссе позволяет снизить интенсивность движения автотранспортных средств на второстепенных дорогах, а это повышает безопасность велосипедистов, о чем свидетельствует снижение численности ДТП с участием велосипедистов.

V. Дискуссия и заключительные замечания

20. Сбор точных данных о новых видах мобильности и активных способах передвижения сопряжен с трудностями, обусловленными разнообразием этих видов мобильности и недостаточной регистрацией данных о поездках на короткие расстояния. Для эффективной интеграции информации, поступающей в рамках традиционных обследований, в результате анализа больших данных и из установленных датчиков, важное значение имеет стандартизация форматов данных.

21. Для приоритизации инвестиций в инфраструктуру в соответствии с общественными потребностями требуются надежные данные о общем объеме транспорта и моделях передвижения. Для обеспечения качественных данных нужно урегулировать такие проблемы, как расхождения в определениях, пробелы в данных и потенциальные предубеждения.

22. Цель настоящего документа состоит в том, чтобы инициировать в рамках Рабочей группы дискуссию по вопросу о возможности и методах включения в Общий вопросник данных, касающихся новых видов мобильности и активных способов передвижения. Государствам-членам предлагается поделиться опытом и информацией о проблемах, с которыми они столкнулись при проведении обследований поездок, в частности в контексте данных о новых видах передвижения и об общей мобильности. Особенно ценными являются сведения о сотрудничестве с частными поставщиками услуг и о независимых мероприятиях по сбору данных.
