

1) Общее описание	2
1.1) Краткое описание	2
1.2) Единица измерения	2
1.3) Контекст	2
2) Значимость для экологической политики	2
2.1) Цель	2
2.2) Проблема	3
2.3) Международные соглашения и целевые показатели	3
<i>a) Региональный уровень</i>	3
<i>b) Субрегиональный уровень</i>	3
3) Методология и руководящие принципы	4
3.1) Сбор данных и расчеты	4
3.2) Методология и стандарты, согласованные на международном уровне	4
4) Источники данных и представление отчетности	5
5) Справочная информация на международном уровне	5

1) Общее описание

1.1) Краткое описание

Этот показатель состоит из трех элементов:

- I. Сумма произведений массы грузов, перевозимых различными видами транспорта, на расстояние перевозки за конкретный год (общий грузооборот);
- II. Распределение объемов грузовых перевозок (т.е. долей различных видов транспорта в общем грузообороте) и
- III. Объем грузовых перевозок на единицу валового внутреннего продукта (ВВП).

1.2) Единица измерения

Общий грузооборот и грузооборот по видам транспорта (I.) выражается в тонно-километрах (т-км); распределение объемов грузовых перевозок по видам транспорта (II.) выражается в процентах; объем грузовых перевозок в расчете (III.) на единицу ВВП измеряется в т-км на единицу ВВП в постоянных ценах в международных долларах в паритете покупательной способности (ППС). Для внутреннего использования, ВВП может быть выражен в национальной валюте.

1.3) Контекст

Связь с другими показателями из Руководства - Этот показатель связан с показателем Н-1 "Пассажиροоборот".

2) Значимость для экологической политики

2.1) Цель

Грузооборот является показателем движущих сил, характеризующим объем доставки грузов в стране различными видами транспорта.

2.2) Проблема

Транспорт является существенно важной частью экономической и социальной жизни страны. Однако, постоянный рост спроса на транспорт, особенно на автомобильный транспорт, вызывает серьезное беспокойство в отношении долговременной устойчивости нынешних тенденций. Эта проблема осложняется изношенностью, высокой энергоемкостью транспортных средств, а также несовершенными экологическими стандартами автопарков и плохим состоянием дорожной инфраструктуры. Сохранение нынешних тенденций в транспортном секторе стран Юго-Восточной и Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии приведет к резкому росту экологических и медицинских проблем, связанных с загрязнением атмосферного воздуха, шумовым загрязнением и изъятием земель из продуктивного оборота. Важность политики распределения перевозок по видам транспорта, с точки зрения воздействия грузового транспорта на окружающую среду, обусловлена неодинаковой «экологичностью» различных видов транспорта (в отношении потребления ресурсов, выбросов парниковых газов, выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух, шума, аварий и т.д.). Политики, как ожидается, будут реализованы в странах Юго-Восточной и Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии, которые поддерживают переход на менее экологически вредные транспортные средства. Тем самым, перевод грузовых перевозок с автотранспорта на водный и железнодорожный транспорт, является важным стратегическим элементом в будущей транспортной политике.

2.3) Международные соглашения и целевые показатели

а) Региональный уровень

Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ТНЕРЕР), принятая в 2002 году Советом высокого уровня Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), требует, в качестве одного из своих приоритетов, осуществление мер, способствующих перераспределению грузовых перевозок в пользу видов транспорта, отвечающих требованиям охраны здоровья и окружающей среды.

б) Субрегиональный уровень

Экологическая стратегия стран Юго-Восточной и Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии призывает к разработке и осуществлению национальных транспортных стратегий в интересах устойчивого развития с использованием наименее энергоемких видов транспорта, созданию стимулов для экологически устойчивого транспорта. В Европейском Союзе (ЕС) Тематическая стратегия городского развития 2006 года призывает к использованию экологически более чистых видов транспорта и улучшению мобильности населения. Директива по возобновляемой энергии (2009/28/ЕС) требует использования к 2020 году 10% доли потребляемой энергии из возобновляемых источников в транспортном парке каждого государства-члена. В 2011 году была принята Белая книга и

Дорожная карта к единому европейскому транспортному пространству – На пути к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе, в рамках которой к 2030 году предлагается сократить вдвое использование автомобилей с обычным топливом в городском транспорте и обеспечить поэтапный отказ от таких автомобилей в городах к 2050 году. Кроме того, этот документ призывает создать соответствующую структуру, позволяющую отслеживать перемещение товаров в реальном времени, обеспечение ответственности и содействовать внедрению чистого грузового транспорта.

3) Методология и руководящие принципы

3.1) Сбор данных и расчеты

Общий объем внутренних перевозок должен включать перевозки по автомобильным и железным дорогам, внутренним водным путям, морским транспортом, и внутренней авиацией. Расчеты перевозок по железным дорогам и внутренним водным путям должны основываться на перемещениях по национальной территории, независимо от государственной принадлежности транспортного средства или судна. Расчеты по автомобильным перевозкам должны основываться на всех перемещениях транспортных средств, зарегистрированных в стране. Единицей измерения в статистике грузовых перевозок является партия (партия, поставляется на основе договора о перевозке грузов). В расчете сводных данных перевозок грузов, участвуют предприятия, учреждения и частные лица, занимающиеся транспортным бизнесом. Грузооборот определяется как произведение массы каждого груза в тоннах на расстояние перевозки в километрах. Показатель распределения грузооборота по видам транспорта представляется как доля грузооборота конкретного вида транспорта в общем объеме грузооборота (т.е. как распределение объема грузовых перевозок). Показатель грузооборота на единицу ВВП определяется как соотношение между грузооборотом в т-км и ВВП в постоянных ценах 2005 года (в международных долларах и, возможно, в национальной валюте).

3.2) Методология и стандарты, согласованные на международном уровне

Методология, совместно разработанная ЕЭК, Международным транспортным форумом (МТФ), и Статистической службой Европейского Союза (Евростат) для Общего вопросника по статистике транспорта.

4) Источники данных и представление отчетности

В ряде стран Юго-Восточной и Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии, данные о грузообороте по видам транспорта и по видам перевозимых грузов регулярно публикуются в статистических ежегодниках. Некоторые страны представляют соответствующие данные в ответах на Общий вопросник по статистике транспорта, распространяемый ЕЭК. Данные о ВВП публикуются в базе данных Статистического отдела Организации Объединенных Наций (СОООН) по статистике национальных счетов. Международный валютный фонд (МВФ), база данных Международной финансовой статистики и база данных Всемирного банка по показателям мирового развития, обеспечивают данные по номинальному и реальному ВВП в международных долларах для большинства стран. МЭА поддерживает наиболее полные базы данных по энергетическим балансам, которые, прежде всего, основываются на национальных данных или на данных и оценках, собранных региональными органами.

5) Справочная информация на международном уровне

- ЕЭК, Ежегодный бюллетень европейской и североамериканской статистики транспорта: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/publications/ABTS2012.pdf>;
- Иллюстрированный Глоссарий по статистике транспорта, Евростат, МВФ и ЕЭК, 4-е издание, 2009: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen4.pdf>;
- Тематическая стратегия городского развития 2006 года COM/2005/0718 финал: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005DC0718:EN:NOT>;
- Директива 2009/28/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 апреля 2009 года о стимулировании использования энергии из возобновляемых источников и о внесении изменений и в последствии отмененные директивы 2001/77/ЕС и 2003/30/ЕС;
- Белая книга ЕС Дорожная карта к единому европейскому транспортному пространству - к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе, COM/2011/0144 финал: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011DC0144:EN:NOT>;
- План действий ЕС по городской мобильности, COM/2009/0490 final: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009DC0490:EN:NOT>;

- ЕЭК - Транспорт: <http://www.unece.org/trans/welcome.html>;
- ТНЕРЕР: <http://www.unece.org/thepep/en/welcome.html>;
- Международный транспортный форум: <http://www.internationaltransportforum.org/>;
- Европейское агентство по окружающей среде - Транспорт:
<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>;
- Евростат - Транспортная статистика:
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data>;
- ОЭСР - Статистика: <http://www.oecd.org/statistics/>;
- Значения ВВП по ППС в ценах 2005 года в международных долларах:
<http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.МКТР.РР.КД>;
- Международный валютный фонд - Статистика:
<http://www.imf.org/external/russian/index.htm>.