



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по железнодорожному транспорту****Семьдесят третья сессия**

Женева, 25–27 ноября 2019 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Рабочее совещание: «Повышение конкурентоспособности железнодорожных грузовых перевозок и скоординированное развитие железнодорожной сети с уделением особого внимания вопросам совместной работы на правительственном и отраслевом уровнях в контексте ЕАТС»**Справочная информация в связи с рабочим совещанием на тему «Повышение конкурентоспособности железнодорожных грузовых перевозок и скоординированное развитие железнодорожной сети с уделением особого внимания вопросам совместной работы на правительственном и отраслевом уровнях в контексте ЕАТС»**

Представлено секретариатом

I. Введение

1. В соответствии с решением, принятым на семьдесят второй сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту, продолжить обсуждение возможностей для повышения конкурентоспособности железнодорожных грузовых перевозок и скоординированного развития железнодорожной сети с уделением особого внимания вопросам совместной работы на правительственном и отраслевом уровнях в контексте ЕАТС, было организовано рабочее совещание, посвященное этой теме. В настоящем документе приводится некоторая справочная информация и сведения в контексте обсуждений, состоявшихся на рабочем совещании, с опорой на данные, которые были собраны для Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6).

2. Основополагающей частью работы WP.6 является сбор информации об объемах железнодорожных перевозок по сети железнодорожных линий категории E, указанных в Европейском соглашении о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), путем проведения каждые пять лет соответствующего обследования.



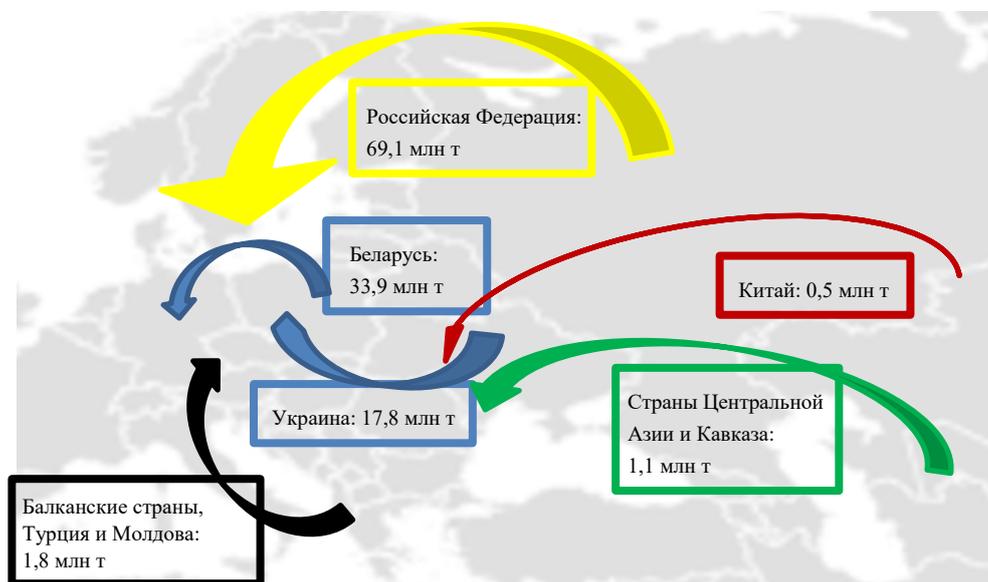
В 2018 году секретариат впервые подготовил интерактивную карту, отражающую результаты этого обследования за пятилетний период. Эти данные наряду с данными Статистического бюро Европейского союза (Евростата) могут быть использованы для понимания характера и визуализации ключевых грузоперевозок между Востоком и Западом в целях выявления соответствующих грузопотоков.

II. Основные потоки международных перевозок между Востоком и Западом

3. В последние годы значение железнодорожного транспорта возрастает при существенном увеличении объемов грузов, перевозимых из Азии в Европу. Текущий уровень грузопотоков отражен на рис. I ниже. Для целей сопоставления в настоящем документе в качестве условного пункта назначения для перевозок в западном направлении используется Европейский союз.

Рис. I

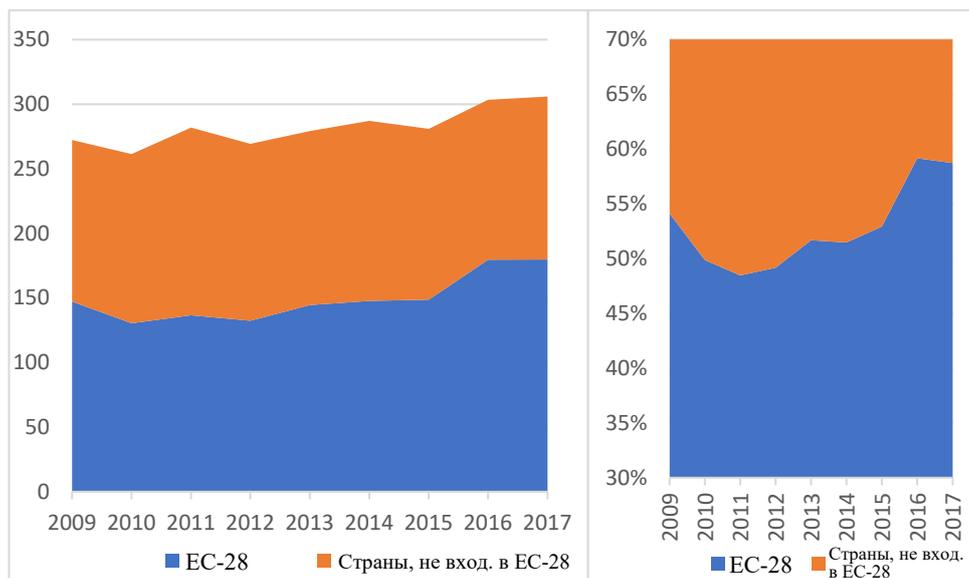
Потоки железнодорожных грузов, поступающих в ЕС с Востока (млн т), 2017 год



4. Из рисунка выше видно, что основным источником железнодорожных грузопотоков в западную часть Европы является Российская Федерация, за которой следуют Беларусь и Украина. В настоящее время грузопоток, движущийся напрямую из Китая, является незначительным.

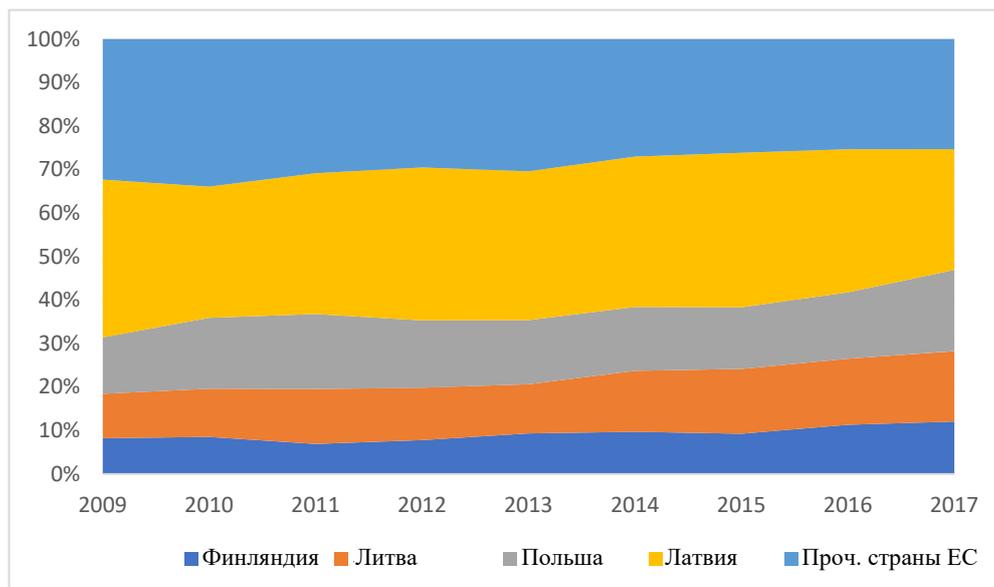
5. На рис. II ниже показан общий объем грузов, импортируемых в ЕС по железной дороге, в тоннах за период с 2009 по 2017 год с учетом всех экспортеров, т. е. с учетом грузов, перемещающихся внутри ЕС. В течение этого периода общий объем колеблется, но в целом увеличивается с 272 млн т до 305 млн тонн. За тот же период доля внутренних перевозок в ЕС в общем объеме импорта ЕС выросла с 54% до 58% после первоначального снижения между 2009 и 2011 годом.

Рис. II
Общий объем выгруженных грузов, доставленных в ЕС по железной дороге, в разбивке по источнику (млн т и %)



6. Однако эти цифры скрывают существенные различия между небольшим числом стран, на которые приходится большая часть железнодорожных грузоперевозок, в частности речь идет о тех странах, которые импортируют грузы из стран, расположенных к востоку от ЕС. Так, в 2017 году из 127 млн т грузов, импортированных из стран за пределами ЕС, 75% приходится на четыре государства – члена ЕС (Латвию, Польшу, Литву и Финляндию), что можно проследить по рис. III. Ввиду значительной доли этих четырех государств-членов ниже анализируется каждое из них в индивидуальном порядке.

Рис. III
Доля железнодорожного импорта ЕС, поступившего из-за пределов ЕС, в разбивке по странам-импортерам

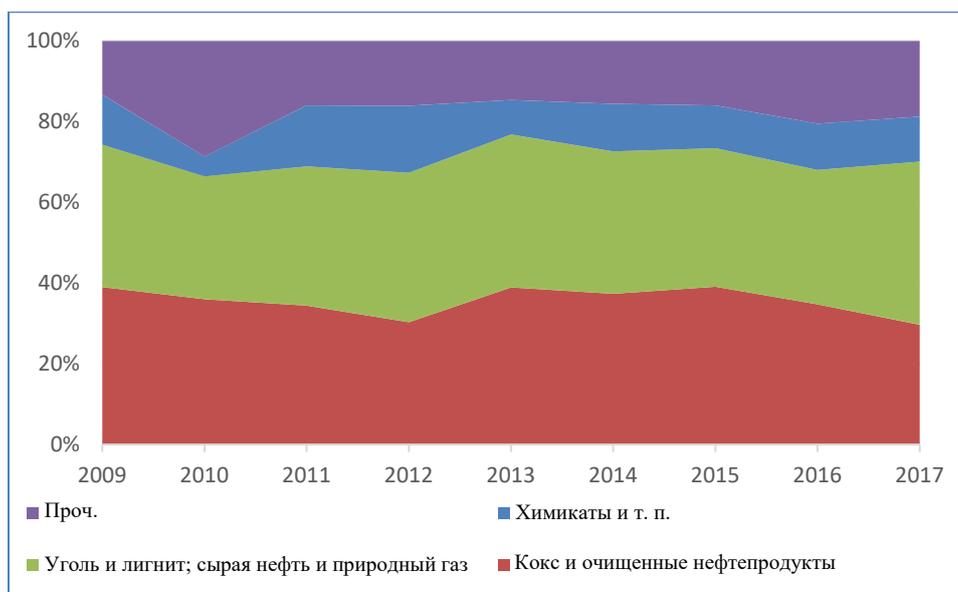


Латвия

7. В Латвии в 2017 году было выгружено 36,5 млн т грузов, доставленных по железной дороге, что является снижением по сравнению с периодом 2009–2016 годов, когда общий объем таких грузов составлял от 42 до 50 млн тонн. При этом на долю Российской Федерации пришлось 78% выгруженных грузов, что, в свою очередь, соответствует 65% от общей массы грузов, перевезенных по железным дорогам Латвии в 2017 году.

Рис. IV

Грузоперевозки по железным дорогам Латвии в разбивке по типам грузов

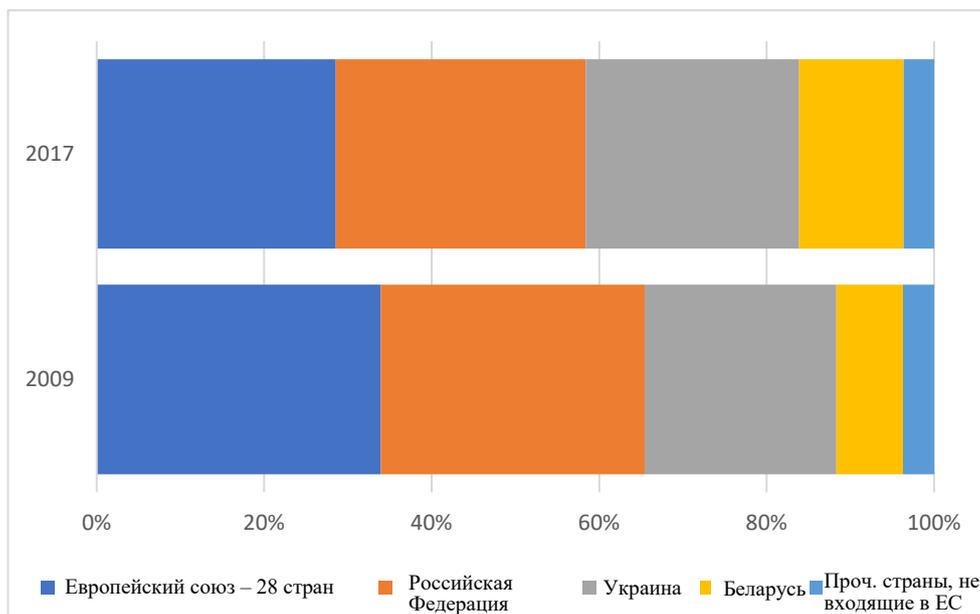


8. Кроме выявления объема импортированных выгруженных товаров и общего объема грузов, перевезенных по железнодорожной сети, можно также провести анализ с точки зрения типов грузов (на основе номенклатуры NST 2007). В 2017 году на долю энергоносителей (включая уголь, нефть и продукты первичной и вторичной переработки природного газа) пришлось 70% перевезенной по национальным железным дорогам массы грузов, большая часть которых поступила из Российской Федерации и предназначалась для экспорта через порты Балтийского моря. На рис. IV видна существенная доля, которая приходится на продукты первичной и вторичной переработки ископаемых энергоносителей, в общей массе грузов, перевезенных по железным дорогам Латвии.

Польша

9. В Польше в 2017 году было выгружено 37 млн т грузов, доставленных по железным дорогам, из которых 28% поступило из ЕС, 32% – из Российской Федерации, 25% – с Украины и 12% – из Беларуси; из других стран, не являющихся членами ЕС, поступило менее 1% грузов (см. рис. V). За период 2009–2017 годов доля ЕС в общем объеме выгруженных грузов сократилась с 33% до 28%, при этом доля Беларуси возросла на сопоставимый объем.

Рис. V

Импортированные грузы, выгруженные в Польше, в разбивке по странам погрузки

10. Из 37 млн т импорта, доставленного в Польшу по железной дороге, 3,5 млн т грузов было перевезено в контейнерах, сменных кузовах и полуприцепах. Таким образом, доля грузов этой категории по отношению ко всему импорту составляет 9,4%, что свидетельствует о существенном росте по сравнению с 5,4% в 2010 году.

Литва

11. В Литве в 2017 году было выгружено 20,8 млн т грузов, доставленных по железной дороге, из которых 77% поступили из Беларуси, а из оставшихся грузов большая часть – из Российской Федерации и Украины. Доля выгруженных грузов, поступивших из ЕС, составила всего 193 000 т, или чуть менее 1%. С точки зрения типов грузов наибольшую категорию составляют химикаты – 15,5 млн т в 2017 году, – за ними следует кокс и очищенные нефтепродукты – 13,3 млн тонн. Существенная часть этих грузов будет отгружена непосредственно в Клайпедский порт на Балтийском море.

Финляндия

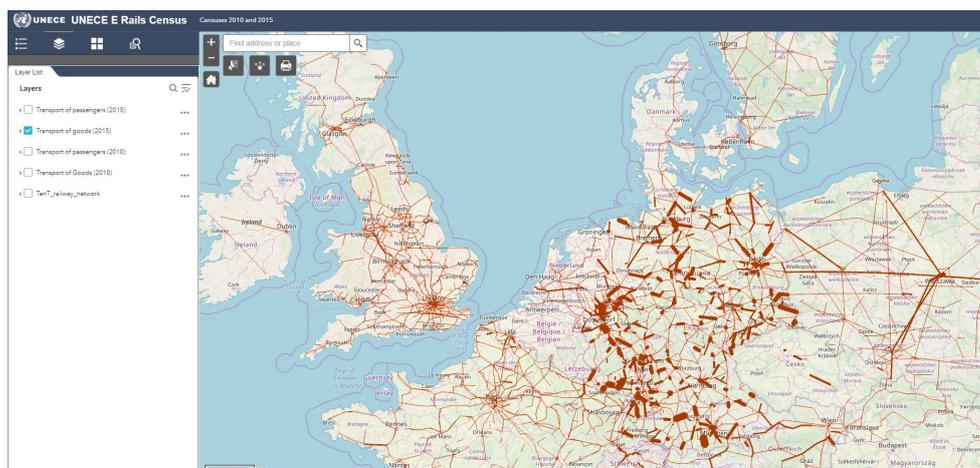
12. Все выгруженные в Финляндии грузы, доставленные по железным дорогам, поступили из-за пределов ЕС, причем подавляющее большинство (99,7%) – из Российской Федерации (15,3 млн т в 2017 году), тогда как общий объем железнодорожных грузовых перевозок в стране составил 38,4 млн тонн. В целом в Финляндии разбивка по типам грузов дает более разнообразную картину по сравнению с другими странами: 73% от общей массы грузов приходится на продукцию сельского хозяйства, древесину и изделия из древесины и металлопродукцию.

III. Отображение данных на карте

13. На карте, подготовленной ЕЭК ООН по результатам обследования, отображается количество поездов в год – как пассажирских, так и грузовых – на различных участках сети железнодорожных линий категории Е, что проиллюстрировано на рис. VI. Объем доступных данных по разным странам различается, равно как и протяженность участков и степень детализации, но по большинству стран можно, тем не менее, увидеть основные артерии сети грузоперевозок.

Рис. VI

Грузовые железнодорожные перевозки на карте (показана частично), отражающей результаты обследования движения по железнодорожным линиям категории Е, 2015 год

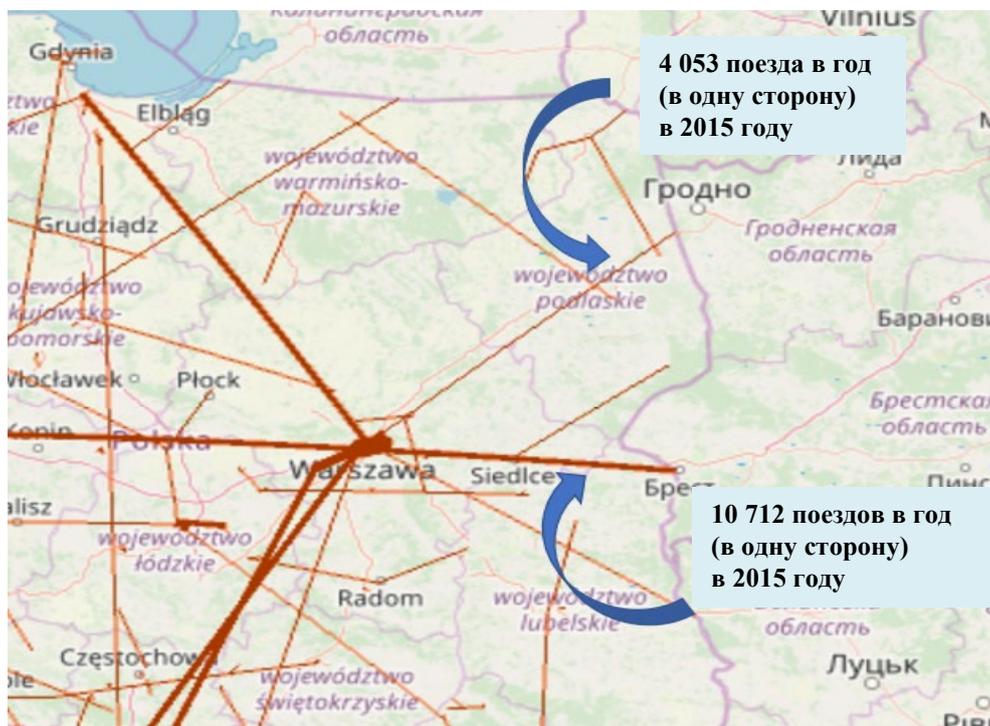


14. Поскольку на карте отображается лишь количество поездов, эта карта сама по себе не может использоваться для точного отслеживания объемов грузоперевозок (в тоннах, тонно-км или контейнерах). На уровне ЕЭК данные о перевозках в тоннах и тонно-км доступны по странам, собираются на территориальной основе и разбиваются по следующим категориям: национальные перевозки, международные перевозки (погрузка), международные перевозки (выгрузка) и транзитные перевозки. Эти данные могут использоваться для получения представления об общих объемах перевозок по странам, включая международные перевозки, однако сами по себе эти данные, как правило, не включают информацию о пунктах отправления и назначения перевозок.

15. С учетом ограниченного числа стран, по которым имеются данные обследования, сопоставление карты, составленной ЕЭК по результатам этого обследования, с вышеуказанными данными в настоящее время позволяет делать лишь ограниченные выводы. Тем не менее, как видно из рис. VII, представляется возможным сделать некоторые выкладки.

Рис. VII

Два участка белорусско-польской границы, через которые проходит основной поток экспорта из России и Беларуси в ЕС



16. Самый очевидный вывод состоит в том, что все потоки из России – и большинство потоков из Беларуси – в Польшу проходят через коридор Брест – Варшава, по которому в одном направлении проходят 10 712 грузовых поездов в год. Эти потоки – вкуче с потоками, проходящими по линии Варшава – Гродно (4 053 грузовых поезда в год), – составляют весь объем грузов, перевозящихся из России и Беларуси в Польшу. Исходя из этого можно в оценочном порядке предположить, что в 2015 году из Российской Федерации, Беларуси и других стран, не входящих в ЕС, в среднем поступило 10 209 000 т грузов, которые были перевезены на 16 765 поездах, что составляет в среднем 609 т грузов на поезд. При этом здесь учитываются отдельные очень небольшие партии грузов, а также порожние поезда, возвращающиеся после оптовой поставки, что несколько занижает средние цифры.

IV. Заключение

17. В последние годы объемы железнодорожных перевозок с Востока на Запад растут скромными темпами, причем на четыре страны ЕС (Польшу, Финляндию, Латвию и Литву) приходится большая часть импорта, поступающего в ЕС из стран, не входящих в ЕС. Очевидно также увеличение в этом объеме доли контейнерных грузов, перевезенных интермодальным транспортом. Дополнительные сведения могут быть получены при изучении других наборов данных, касающихся типов перевозимых грузов. Более глубокий анализ был бы возможен, если бы аналогичные подробные данные были доступны по государствам, не являющимся членами ЕС; в этой связи SC.2, возможно, пожелает поручить WP.6 изучить этот вопрос.

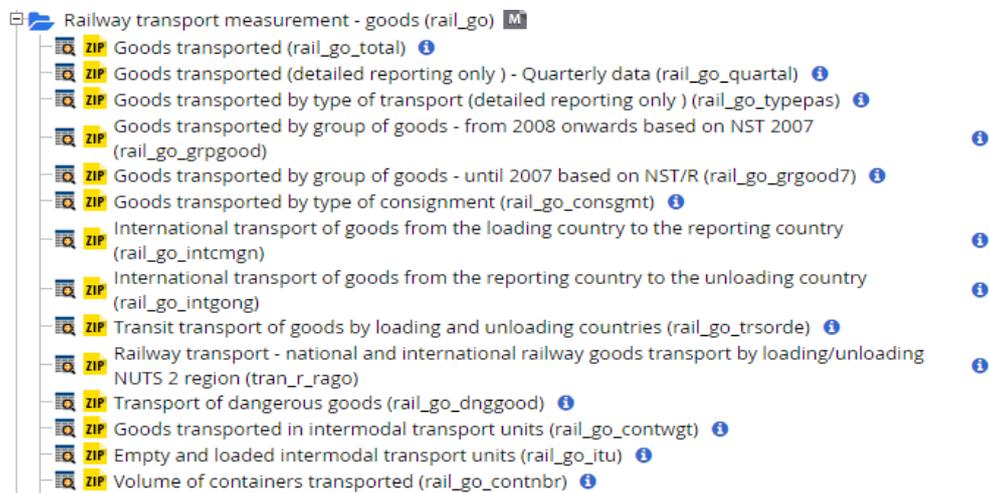
18. Карта, подготовленная по результатам обследования, может служить также полезным дополнительным инструментом для визуализации грузопотоков, идущих с Востока на Запад, и позволяет оценить важность отдельных линий и узких мест с точки зрения общих объемов перевозок. С учетом вышесказанного можно было бы получить гораздо больше полезных сведений, если бы геопространственные данные обследования были получены по большему числу стран, в частности по некоторым ключевым государствам-членам, участвующим в перевозках между Востоком и Западом.

Приложение

Источники данных Евростата

Рис. А.1

Различные наборы данных Евростата по железнодорожному транспорту



Для отслеживания грузопотоков, идущих с Востока на Запад, интерес представляют нижеследующие основные наборы данных.

- **Перевезенные грузы в разбивке по видам транспорта (rail_go_typepas).** Данные об общих объемах грузоперевозок (в тоннах и тонно-км) в разбивке по следующим категориям: национальные перевозки, международные перевозки (погрузка), международные перевозки (выгрузка) и транзитные перевозки. Эта разбивка доступна также в базе данных ЕЭК ООН.
- **Перевезенные грузы в разбивке по типам грузов (rail_go_grpgood).** Общие объемы грузоперевозок по территории стран в разбивке по различным типам грузов в соответствии с Системой классификации для статистики транспорта (NST 2007)¹.
- **Международная перевозка грузов из стран погрузки в страны отчетности (rail_go_intcmgn).** Набор данных, который показывает все объемы железнодорожных грузов, импортированных в страны отчетности, в разбивке по странам происхождения. Таким образом, эти данные позволяют простым образом отслеживать объемы поставок в страны ЕС из восточных стран, не входящих в ЕС. (Данный набор зеркально дополняется данными о международных грузоперевозках из стран отчетности в страны выгрузки (rail_go_intgong).)
- **Железнодорожный транспорт – национальные и международные железнодорожные грузоперевозки по региону погрузки/выгрузки в соответствии с классификацией территориальных единиц уровня NUTS 2 (tran_r_rago).** Очень подробная разбивка данных о перевозках в тоннах по регионам происхождения и назначения. На уровне NUTS 2 номенклатуры территориальных классификаций для статистики (NUTS) страны делятся на основные регионы в соответствии с применяемой субнациональной политикой. На уровне NUTS 3 классификация в настоящее время насчитывает 393 региона. Однако эти данные по железнодорожным перевозкам собираются лишь один раз в пять лет, поэтому последние доступные данные относятся к 2015 году, что соответствует году последнего проведенного обследования.

¹ <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp6/ECE-TRANS-WP6-155a1e.pdf>.

- **Грузы, перевезенные в интермодальных транспортных единицах (rail_go_contwgy).** Набор данных, отражающий объемы железнодорожных грузов, включая импорт и экспорт, перевезенных в различных видах контейнеров для интермодальных перевозок.
-