



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по железнодорожному
транспорту**

Семьдесят пятая сессия

Женева, 17–19 ноября 2021 года

Пункт 12 предварительной повестки дня

Производительность на железнодорожном транспорте**Производительность на железнодорожном транспорте****Записка секретариата****I. Сопоставление показателей МСЖД с показателями SC.2,
касающимися производительности на железнодорожном
транспорте**

1. Цель настоящего данного документа — продемонстрировать динамику производительности на железнодорожном транспорте с момента распространения секретариатом последнего вопросника (вопросник 2019 года, содержащий данные за 2017 и 2018 годы). Для этого был отобран ряд стран и показателей. Поскольку в рамках проведенной работы (в контексте усилий по согласованию) ставилась также задача сопоставления показателей МСЖД и показателей SC.2, полученных с помощью вопросников, данные за 2019 год были получены в МСЖД.

2. Были отобраны следующие четыре показателя, данные по которым сравнивались по мере возможности с данными по показателям МСЖД:

- производительность труда (высокоскоростной и обычный пассажирский железнодорожный транспорт);
- производительность грузовых перевозок;
- производительность труда (грузовой железнодорожный транспорт);
- производительность пассажирских перевозок (высокоскоростной — обычный железнодорожный транспорт).

3. Были отобраны следующие страны:

- Австрия;
- Бельгия;
- Босния и Герцеговина;
- Венгрия;
- Германия;



- Люксембург;
- Российская Федерация;
- Сербия;
- Турция;
- Черногория.

4. На приведенных ниже диаграммах звездочкой помечены названия стран, данные по которым за 2019 год являются неполными или отсутствуют.

Рисунок I

Производительность труда (высокоскоростной и обычный пассажирский железнодорожный транспорт)

Отношение протяженности сети, используемой для высокоскоростного и обычного железнодорожного транспорта (в км), к общему числу работников (без учета работников, обслуживающих грузовые железнодорожные перевозки). Единица измерения — км/ЭПЗ (эквивалент полной занятости)



5. В Турции и Сербии отмечается самое заметное увеличение производительности, в то время как в Боснии и Герцеговине значение этого показателя снизилось. В остальных странах изменения были менее значительными.

Замечания в отношении показателей

Что касается 2019 года, то были рассмотрены следующие показатели МСЖД: отношение значения показателя № 1112 к значению показателю № 3111 (отношение протяженности сети, используемой для высокоскоростного и обычного железнодорожного транспорта (в км), к общему числу занятых работников).

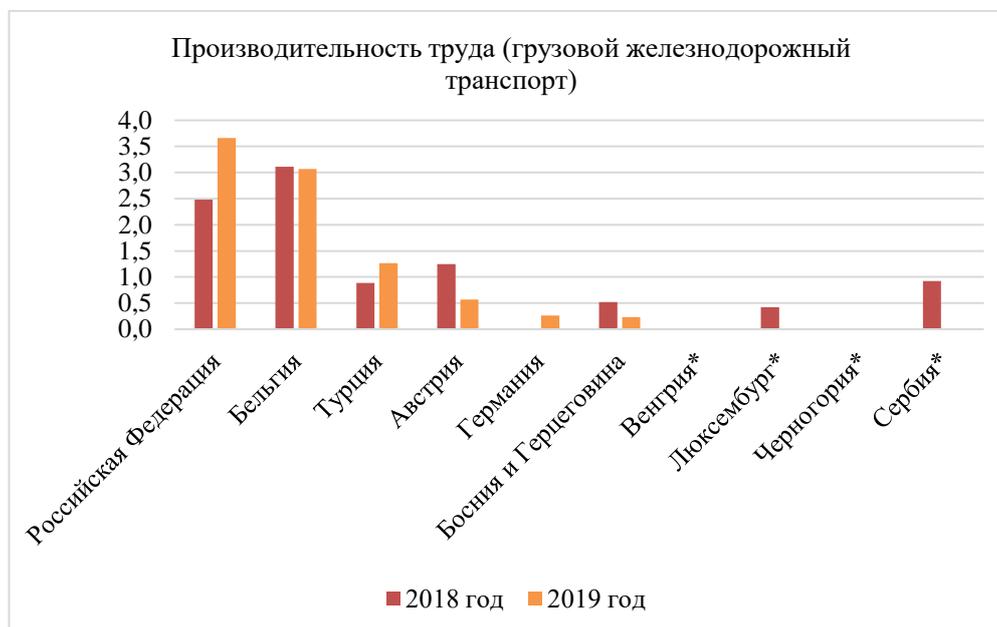
В данных МСЖД не проводится различие между работниками, обслуживающими пассажирские и грузовые железнодорожные перевозки. Для пассажирских и грузовых перевозок существует показатель «Размер эксплуатируемой сети — общая протяженность линий (национальных + международных), в км» (показатели № 4334 и № 4335 соответственно), однако содержание параметра «Общее число работников (без учета работников, обслуживающих грузовые железнодорожные перевозки)» не раскрывается.

В случае Бельгии и Черногории данные по показателям МСЖД № 1112 и/или № 3111 за 2019 год отсутствовали.

Рисунок II

Производительность труда (грузовой железнодорожный транспорт)

Отношение оборота грузовых железнодорожных перевозок (в тонно-км нетто) к общему числу работников, обслуживающих грузовые железнодорожные перевозки. Единица измерения — млн т-км/ЭПЗ (эквивалент полной занятости)



6. Существенная разница между значениями этого показателя для Российской Федерации за 2018 и 2019 годы может быть обусловлена методологией расчета этих значений.

Замечания в отношении показателей

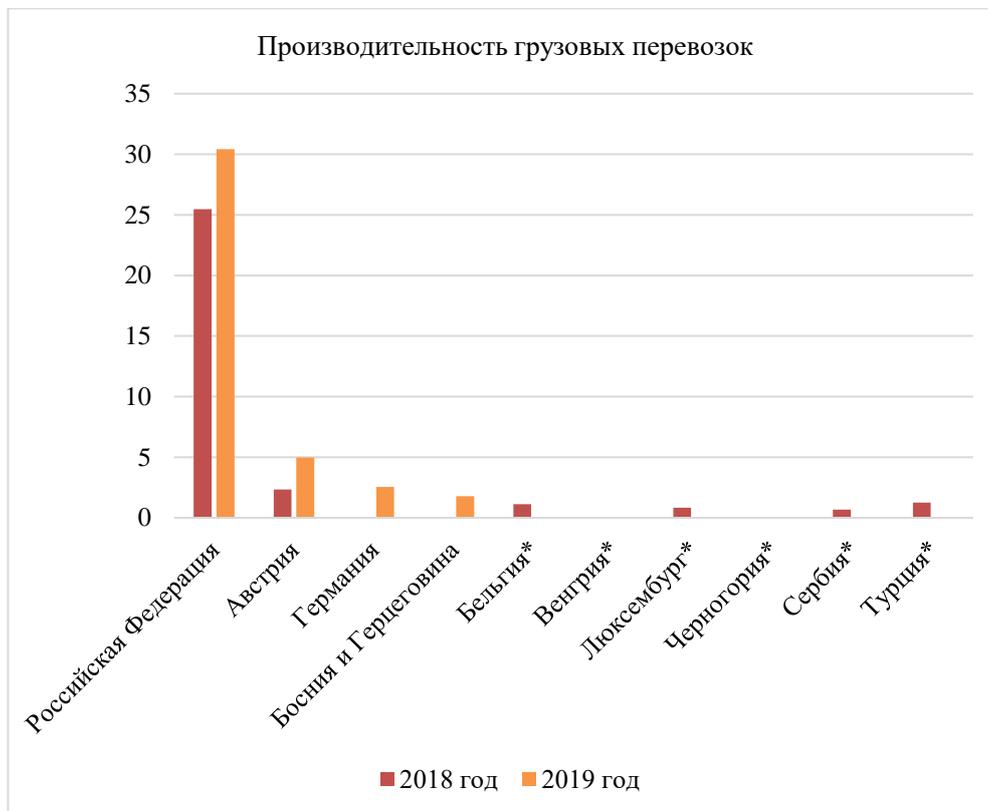
Показатель производительности труда для грузового железнодорожного транспорта был получен путем деления значения показателя МСЖД № 6603 (Глобальные перевозки — Грузовые перевозки железнодорожного оператора (внутри страны)) на значение показателя МСЖД № 3111 (Среднегодовая численность персонала (ЭПЗ)).

С данным показателем возникла та же проблема, что и с предыдущим показателем («Производительность труда (высокоскоростной и обычный пассажирский железнодорожный транспорт)»): в данных МСЖД не проводится различие между работниками, обслуживающими пассажирские и грузовые железнодорожные перевозки. Для пассажирских и грузовых перевозок существует показатель «Размер эксплуатируемой сети — общая протяженность линий (национальных + международных), в км» (показатели № 4334 и № 4335 соответственно), однако содержание параметра «Общее число работников (без учета работников, обслуживающих пассажирские железнодорожные перевозки)» не раскрывается.

Рисунок III

Производительность грузовых перевозок

Отношение оборота грузовых железнодорожных перевозок (в тонно-км нетто) к общей протяженности эксплуатируемой сети (в км). Единица измерения — млн т-км/км



7. Данные за 2018 и 2019 годы с трудом поддаются сопоставлению: в случае одних стран отсутствуют данные по результатам обработки вопросников SC.2 за 2018 год, в то время как в случае других стран отсутствуют данные МСЖД за 2019 год.

Замечания в отношении показателей

Были рассмотрены следующие показатели МСЖД: отношение значения показателя № 6603 (Глобальные перевозки — Грузовые перевозки железнодорожного оператора (внутри страны)) к значению показателя № 1112 (протяженность сети, используемой для высокоскоростного и обычного железнодорожного транспорта, в км).

Интерес также могли бы представлять другие показатели МСЖД, например, значения в тонно-км брутто: значения показателей № 1305 (для пассажирских перевозок) и № 1306 (для грузовых перевозок) в случае управляющих инфраструктурой и значение показателя № 4204 в случае операторов. Однако их нельзя напрямую сопоставлять с показателем SC.2, который определяется как отношение оборота грузовых железнодорожных перевозок (в тонно-км нетто) к общей протяженности эксплуатируемой сети (в км) и измеряется в млн т-км/км.

Рисунок IV

Производительность пассажирских перевозок (высокоскоростной — обычный железнодорожный транспорт)

Отношение оборота пассажирских перевозок, совершенных обычными и высокоскоростными поездами (в пассажиро-километрах), к общей протяженности эксплуатируемой сети (в км). Единица измерения — млн п-км/км



8. Данные по Германии за 2018 год отсутствуют. В трех странах, где была продемонстрирована самая высокая производительность, значения показателей за 2018 и 2019 годы различались между собой незначительно.

Замечания в отношении показателей

Чтобы рассчитать производительность пассажирских перевозок для высокоскоростного и обычного железнодорожного транспорта значение показателя МСЖД № 5113 (Перевозки по национальной территории, в п-км) делилось на значение показателя № 1112 (протяженность сети, используемой для высокоскоростного и обычного железнодорожного транспорта, в км).

В данных, полученных секретариатом ЕЭК от МСЖД, информация о показателе МСЖД № 5113 отсутствовала, однако она была доступна на сайте <https://uic-stats.uic.org>. Данному показателю может также соответствовать значение показателя МСЖД № 1153 (Пассажирские перевозки на территории страны, приносящие доход — всего пассажиро-километров), разделенное на протяженность эксплуатируемых линий по состоянию на конец года (показатель № 1112, в км).

II. Заключительные соображения

9. Проведенный анализ показывает, что сопоставление данных МСЖД с результатами обработки вопросников SC.2 представляет собой непростую задачу, особенно когда сопоставление охватывает два разных года. В основе показателей МСЖД и показателей SC.2, касающихся производительности на железнодорожном транспорте, не всегда лежат одни и те же понятия, а данные по ним не всегда доступны за каждый год и по всем выбранным странам.