



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по интермодальным
перевозкам и логистике****Шестьдесят пятая сессия**

Женева, 19–21 октября 2022 года

Пункт 6 а) предварительной повестки дня

**Новые вопросы в области грузовых перевозок и логистики:
вопросы, тенденции и показатели деятельности в отрасли****Целевые показатели для интермодальных перевозок****Записка секретариата****I. Введение**

1. В резолюции об укреплении сектора интермодальных грузовых перевозок, принятой Комитетом по внутреннему транспорту на его восемьдесят второй сессии 25 февраля 2021 года, содержится призыв к Рабочей группе по интермодальному транспорту и логистике (WP.24) провести работу по установлению соответствующих целевых показателей рыночной доли интермодальных перевозок в секторе грузовых перевозок и составлению плана достижения этих показателей.

2. На своей предыдущей сессии WP.24 решила, что целевые показатели ей следует анализировать после получения четкого представления о фактической рыночной доле интермодальных перевозок в странах Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций. WP.24 поручила своему секретариату подготовить к шестьдесят пятой сессии документ с указанием существующих долей интермодальных перевозок в странах ЕЭК.

3. В ответ на это поручение секретариат подготовил настоящий документ, содержащий анализ показателей, которые могут быть использованы для понимания рыночной доли грузовых интермодальных перевозок.

**II. Показатели, связанные с рыночной долей
интермодальных перевозок**

4. Евростат, выполняющий функции статистического управления Европейского союза, объединил пять показателей, характеризующих долю перевозок в контейнерах и других интермодальных транспортных единицах (ИТЕ) в общем объеме грузовых перевозок по соответствующему виду транспорта. Эти показатели называются показателями уровня укрупнения грузовых единиц на различных видах транспорта.



Кроме того, предоставляется набор данных для сравнения показателей укрупнения по видам транспорта¹. К этим показателям относятся:

- укрупнение грузовых единиц в различных видах перевозок (на основе значения, выраженного в тонно-километрах и рассчитанного по массе брутто грузов) (tran_ui_umod);
- укрупнение грузовых единиц в автомобильных грузовых перевозках (на основе значения в тонно-километрах, рассчитанного по массе брутто грузов) (tran_im_ugoad);
- укрупнение грузовых единиц в железнодорожных грузовых перевозках (на основе значения в тонно-километрах, рассчитанного по массе брутто-брутто грузов) (tran_im_ugoad);
- укрупнение грузовых единиц в грузовых перевозках внутренним водным транспортом (на основе значения в тонно-километрах, рассчитанного по массе брутто-брутто грузов) (tran_im_uww);
- укрупнение грузовых единиц в морских грузовых перевозках (на основе значения в тонно-километрах, рассчитанного по массе брутто грузов) (tran_im_umar).

5. Таким образом, уровень укрупнения грузовых единиц отражает долю общего объема грузов, перевозимую в ИТЕ.

6. В сфере железнодорожных грузовых перевозок, которые представляют интерес для WP.24, ИТЕ включают контейнеры и съемные кузова, автотранспортные средства (с сопровождением) и полуприцепы (без сопровождения). Сопровождаемая (водителем) перевозка автотранспортных средств по железной дороге соответствует понятию «катящееся шоссе», которое означает, что грузовой транспорт вместе с грузом (грузовые автомобили, грузовые автомобили с прицепами, дорожные тягачи с полуприцепами) перевозятся специальными железнодорожными вагонами. Также по железной дороге перевозятся несопровождаемые полуприцепы. Единицей измерения основных данных является миллион тонно-километров. Уровень укрупнения рассчитывается как доля перевозок ИТЕ в общем объеме грузовых железнодорожных перевозок. За массу перевозимых грузов принимается «масса брутто-брутто», включающая массу упаковки и массу тары, т. е. порожнего контейнера или другой ИТЕ, в котором перевозится груз.

7. Евростат рассчитывает показатель укрупнения грузовых единиц в железнодорожных грузовых перевозках для следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Республики Северная Македония, Румынии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Финляндии, Франции, Хорватии, Чехии, Швеции, Швейцарии и Эстонии.

8. Следует отметить, что для расчета этих показателей Евростат придерживается так называемого «немецкого подхода» к подготовке статистики по интермодальным перевозкам. Это означает, что вместо сбора отдельных статистических данных по интермодальным перевозкам проводится скорее сведение воедино результатов регулируемого сбора данных об отдельных видах транспорта, которые впоследствии корректируются в целях обеспечения максимальной сопоставимости. Таким образом, сбор данных не создает дополнительного бремени для представляющих их стран и первоначальных респондентов. Показатели были рассчитаны на основе имеющихся в Европейской статистической системе данных по автомобильным, железнодорожным, морским перевозкам и перевозкам по внутренним водным путям.

¹ Дополнительную информацию см. URL:
https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/tran_im_esms.htm.

9. В приведенной ниже таблице показаны доли укрупненных грузовых единиц в железнодорожных перевозках указанных стран за 2010, 2015 и 2019 годы.

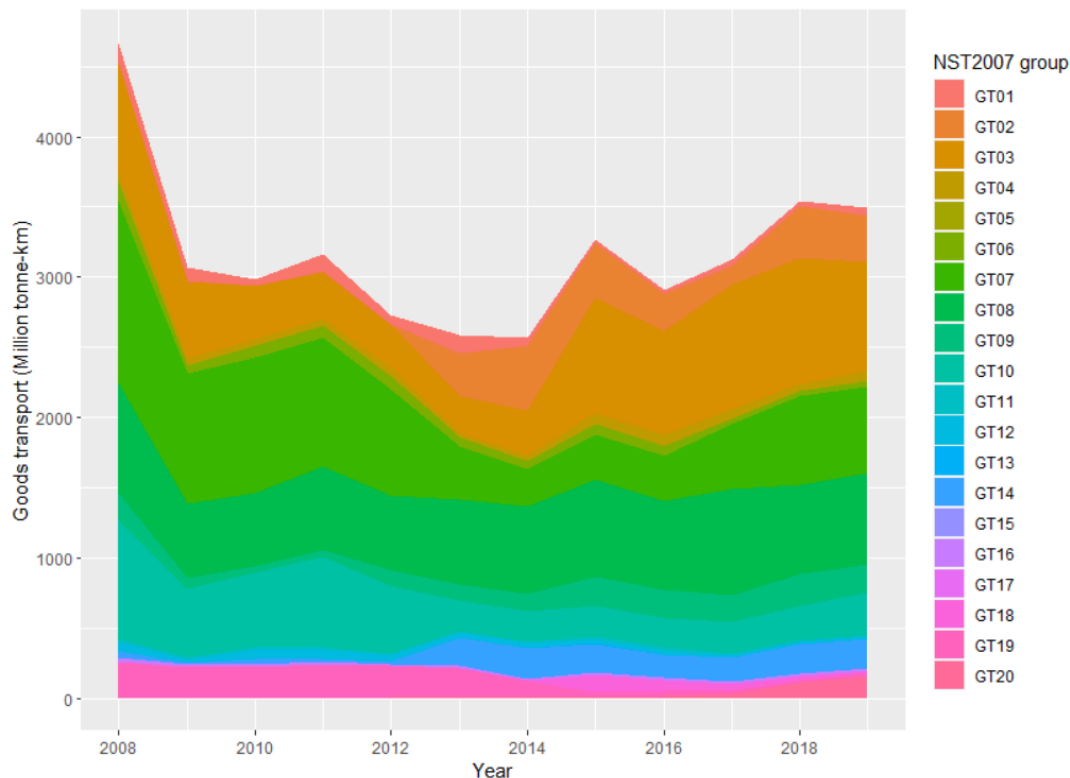
<i>Страна</i>	<i>2010</i>	<i>2015</i>	<i>2019</i>
Австрия	28,5	29,9	Н/П
Бельгия	30,2	Н/П	Н/П
Болгария	10,4	5,8	6,6
Венгрия	16,1	14,6	13,3
Германия	35,2	39	42
Греция	7,5	50,7	80,7
Дания	35,2	20,3	41,5
Ирландия	46,7	53,1	61,1
Испания	39,7	50,6	54,3
Италия	47,1	49,3	61,9
Латвия	2,3	1,9	4,6
Литва	2,1	1,2	1,4
Нидерланды	34,9	35,7	40,8
Норвегия	73,8	63	57,4
Польша	4,1	7,8	13,1
Португалия	18,2	30	67,7
Румыния	5,9	4,8	7,5
Северная Македония	99,3	34,2	39,7
Словакия	2,6	6,2	8,7
Словения	26,7	30,9	34,9
Соединенное Королевство	31,2	34,2	52,5
Турция	21,9	34,3	38,9
Финляндия	4,4	1,2	2,5
Франция	24	28,7	33,7
Хорватия	8,2	8,3	16,8
Чехия	13,7	16,5	20
Швейцария	46,5	57,5	58,9
Швеция	25,3	25,4	26,1
Эстония	0,9	1,7	3,8

Источник: Евростат.

10. Изменения в этих показателях могут быть вызваны как уменьшением либо увеличением доли железнодорожных перевозок ИТЕ, так и уменьшением либо увеличением доли железнодорожных перевозок других грузов (например, навалочных) по отношению к общему объему грузов, перевозимых по железной дороге. Таким образом, хотя в абсолютных величинах объемы перевозок укрупненных грузовых единиц могут не меняться со временем, их процентная доля может меняться в связи с изменениями в объемах других типов железнодорожных грузовых перевозок.

11. Так, в Болгарии доля перевозок укрупненных грузовых единиц постепенно снижается. Вместе с тем, если рассматривать объемы грузов, перевозимых по железным дорогам Болгарии, в динамике, то можно отметить, что сам объем грузов, перевозимых в ИТЕ, остается практически неизменным, тогда как уменьшение доли укрупненных грузовых единиц в железнодорожных перевозках вызвано активизацией перевозок таких грузов, как (GT03) металлургические руды и другие продукты горнодобывающей промышленности и разработки карьеров — см. рис. 1 ниже:

Рис. 1
Перевозка грузов по категориям NST 2007 (стандартной грузовой номенклатуры для транспортной статистики²) в Болгарии, 2010–2019 годы

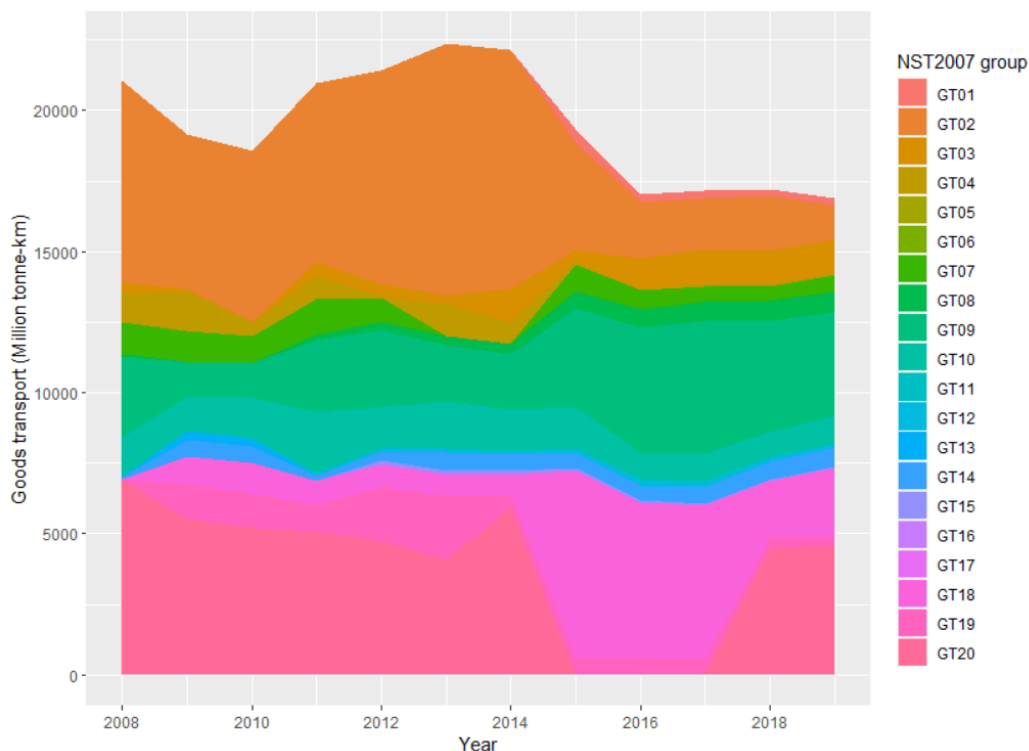


Источник: Евростат, таблица *rail_go_grpgood*.

12. В Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии наблюдалось увеличение доли укрупненных грузовых единиц в железнодорожных перевозках. Вместе с тем, если рассмотреть объем перевозимых грузов в динамике, то можно отметить довольно существенное сокращение перевозок таких грузов, как (GT02) уголь и лигнит; нефть и газ при стабильном объеме грузов, перевозимых в ИТЕ, поэтому рост доли укрупненных грузовых единиц в железнодорожных перевозках фактически вызван сокращением объема перевозимых по железной дороге навалочных грузов — см. рис. 2 ниже.

² URL: <https://unece.org/classification-nst-2007>.

Рис. 2
**Перевозка грузов по категориям NST 2007 в Соединенном Королевстве
 Великобритании и Северной Ирландии, 2010–2019 годы**



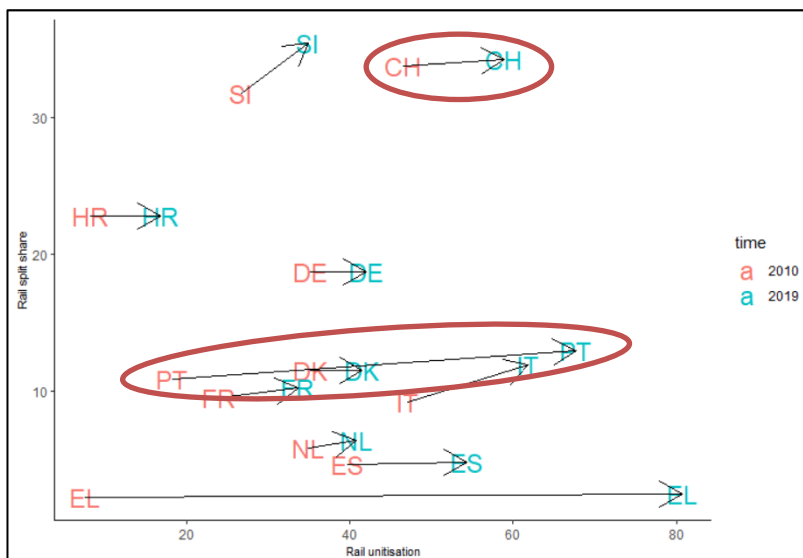
Источник: Евростат, таблица *rail_go_grpgood*.

13. Оба примера показывают, что долю укрупненных грузовых единиц в железнодорожных перевозках следует анализировать в сочетании с долей грузовых железнодорожных перевозок в общей структуре перевозок всеми видами транспорта. Если доля железнодорожных грузоперевозок увеличится и одновременно в их структуре увеличится доля укрупненных грузовых единиц, то это означает, что железные дороги способны перевозить больше грузов, возможно за счет снижения доли других видов внутреннего транспорта, и именно это может быть причиной роста объема перевозок ИТЕ.

14. Так, в Швейцарии и Португалии, равно как и в 11 других странах ЕЭК, в период 2010–2019 годов наблюдалось как увеличение доли укрупненных грузовых единиц в железнодорожных перевозках, так и увеличение доли самих железнодорожных грузоперевозок — в отношении всех приведенных примеров см. рис. 3 ниже.

Рис. 3

Соотношение между долей железнодорожных перевозок и долей укрупненных грузовых единиц в их структуре в 2010 и 2019 годах для отдельных стран ЕЭК, в том числе Португалии и Швейцарии. На рисунке показаны только страны ЕЭК с высокой долей укрупненных грузов и растущей долей железнодорожных перевозок

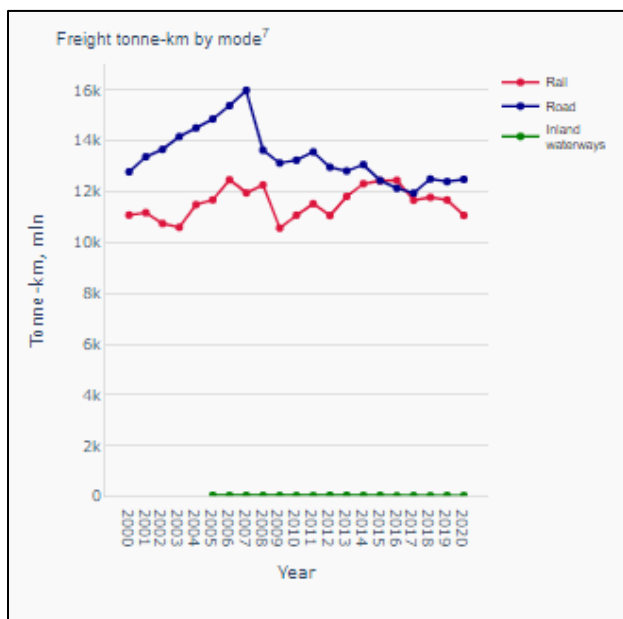


Источник: ЕЭК и Евростат.

15. Данные о распределении перевозок по видам транспорта в Швейцарии в период 2010–2020 годов демонстрируют рост объемов железнодорожных перевозок при снижении объемов автомобильных перевозок — см. рис. 4 ниже.

Рис. 4

Перевозка грузов различными видами внутреннего транспорта в Швейцарии, 2000–2020 годы. Примечание: данные по автомобильным перевозкам привязаны к месту регистрации (грузовые автомобили, зарегистрированные в Швейцарии), тогда как данные по железнодорожным перевозкам и перевозкам по внутренним водным путям привязаны к территории

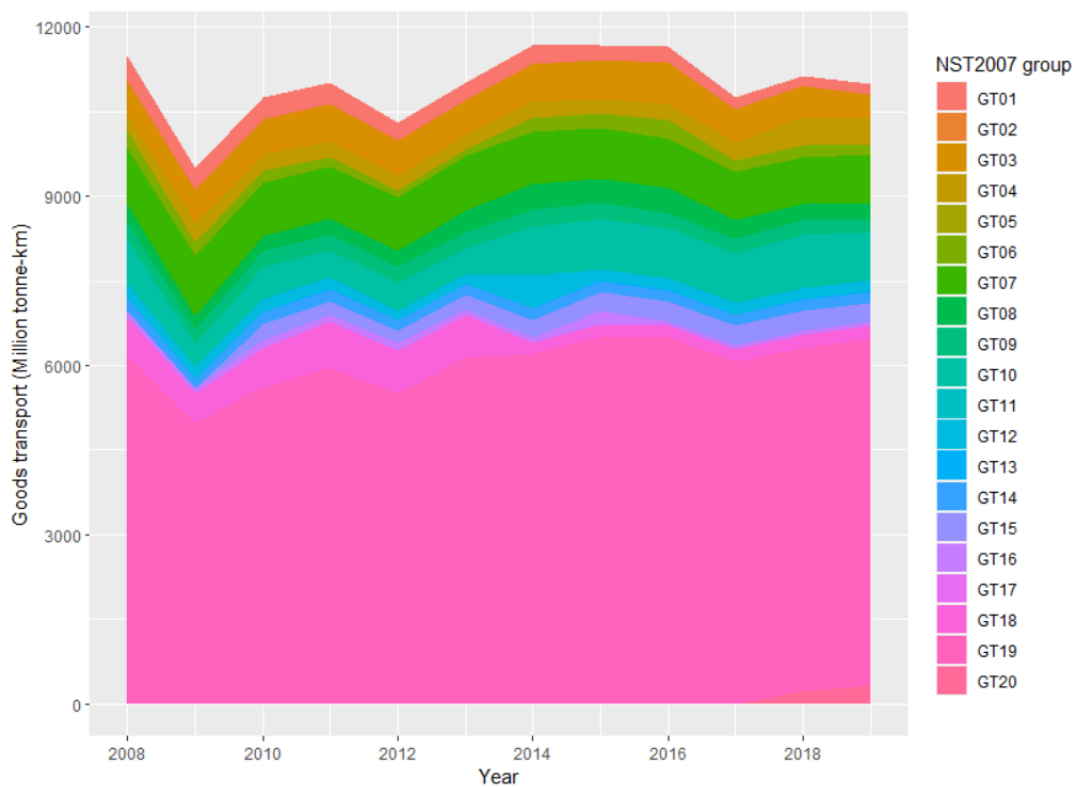


Источник: ЕЭК.

16. При этом если рассматривать объемы грузоперевозок в динамике, то в отношении большинства грузов в Швейцарии можно сделать обоснованный вывод о том, что они уже перевозятся в ИТЕ (GT19 — «неидентифицируемые грузы»), и доля ИТЕ постепенно увеличивается — см. рис. 5 ниже.

Рис. 5

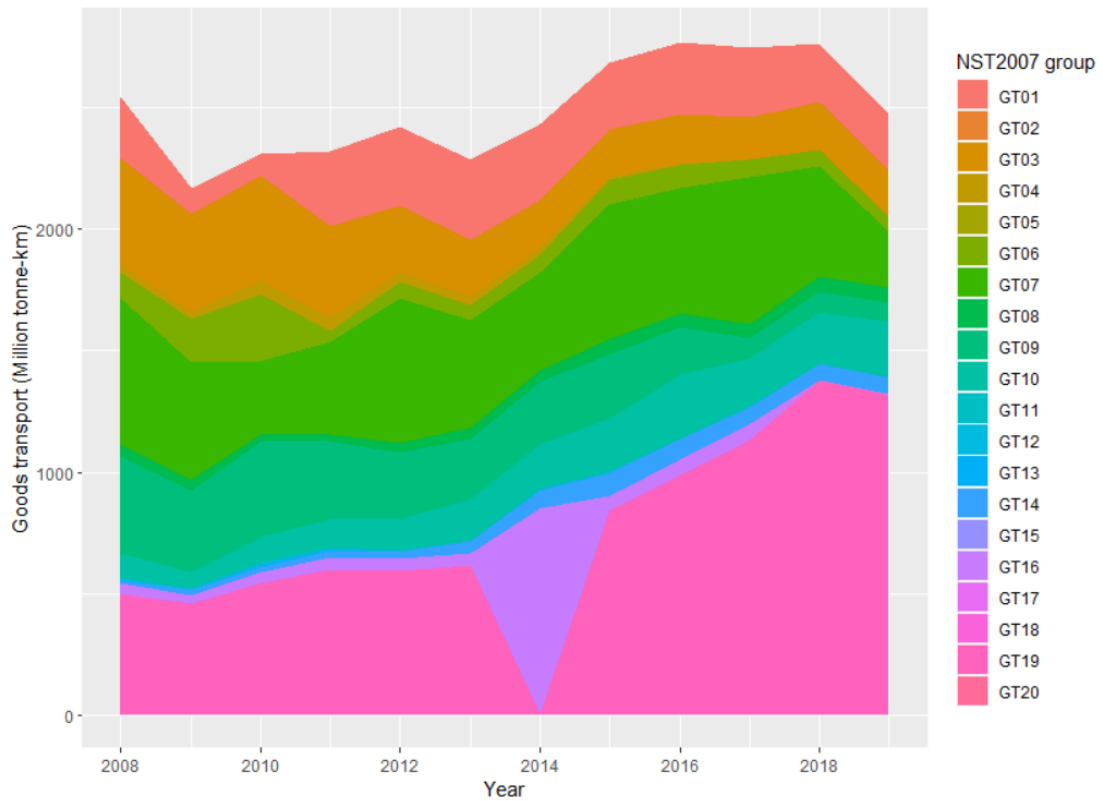
Перевозка грузов по категориям NST 2007 в Швейцарии, 2010–2019 годы



Источник: Евростат.

17. В Португалии объем грузов категории GT19 значительно увеличился в период 2010 по 2019 годов — см. рис. 6 ниже.

Рис. 6
Перевозка грузов по категориям SCL (стандартной грузовой номенклатуры для транспортной статистики) в Португалии, 2010–2019 годы

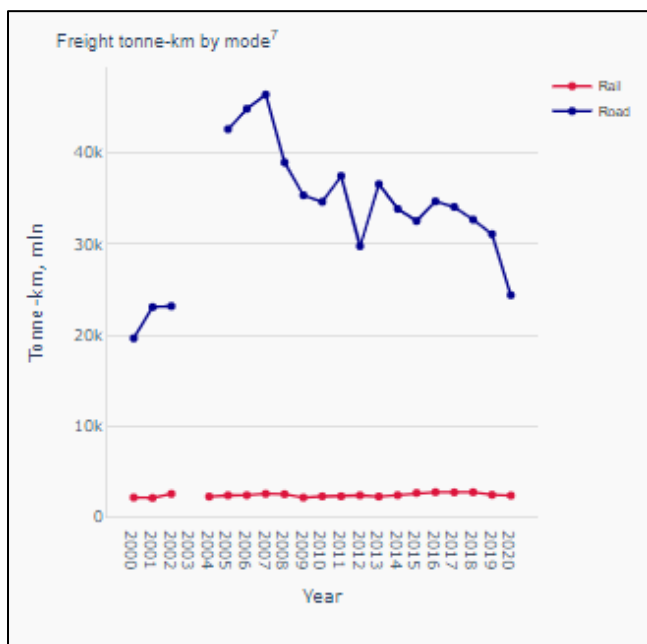


Источник: Евростат.

18. В то же время данные о распределении перевозок по видам транспорта в Португалии демонстрируют лишь незначительный рост объемов железнодорожных перевозок и снижение объемов автомобильных перевозок, что приводит к увеличению доли железнодорожных перевозок в общей структуре внутренних грузовых перевозок всеми видами транспорта — см. рис. 7.

Рис. 7

Перевозка грузов различными видами внутреннего транспорта в Португалии, 2000–2020 годы



Источник: ЕЭК.

III. Целевые показатели

19. С учетом информации, представленной в разделе II настоящего документа, при установлении целевых показателей рыночной доли интермодальных перевозок WP.24, возможно, пожелает брать за основу значения уровня укрупнения грузовых единиц на железной дороге и доли железнодорожных грузовых перевозок в общей структуре перевозок, несмотря на упомянутые выше сложности в измерении количественных показателей по интермодальным перевозкам. WP.24, возможно, пожелает предложить установить целевые показатели по повышению уровня укрупнения грузовых единиц на железной дороге и увеличению доли железнодорожных грузоперевозок на 2026 год и на 2030 год.

20. Следует отметить, что показатель укрупнения грузовых единиц на железной дороге доступен не по всем странам ЕЭК, осуществляющим железнодорожные перевозки, однако для стран, перечисленных в п. 7, этот показатель рассчитывается Евростатом. В отношении других стран ЕЭК, осуществляющих железнодорожные перевозки, необходимо дополнительно изучить вопрос о возможном расчете этого показателя на основе доступных данных (например, данных Международного союза железных дорог (МСЖД)) или о получении таких данных непосредственно в этих странах.

21. Доля железнодорожных грузоперевозок может быть рассчитана по данным, имеющимся в базе статистических данных ЕЭК, которые, в свою очередь, основаны на данных о перевозке грузов автомобильным транспортом, зарегистрированным в представившей информацию стране, перевозке грузов железнодорожным транспортом и перевозке грузов по внутренним водным путям. Если будут использоваться территориальные данные о распределении перевозок по видам транспорта, то их можно получить от Евростата, однако они будут доступны не по всем государствам — членам ЕЭК. Необходимо провести дополнительные исследования, касающиеся наличия территориальных данных о распределении перевозок по видам транспорта в странах ЕЭК, не охваченных Евростатом. В государствах — членах Европейского союза в связи с наличием единого рынка и повсеместной либерализацией правил каботажных перевозок наблюдается значительная разница между данными по

автомобильным грузоперевозкам, привязанными к месту регистрации транспортного средства и привязанными к территории. В государствах, не входящих в единый рынок, разница между двумя методами подсчета, вероятно, гораздо менее выражена, хотя секретариат и не располагает сведениями, позволяющими провести количественную оценку такой разницы.
