



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по железнодорожному транспорту****Группа экспертов по железнодорожным узлам
для международных пассажирских перевозок****Первая сессия**

Женева, 7–9 июля 2021 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

Предпосылки создания Группы**Справочные данные о международных железнодорожных
сообщениях****Записка секретариата****I. Введение**

1. В качестве справочной информации для работы Группы и в целях обеспечения фактологического обоснования обсуждений секретариат представляет одну из многочисленных аналитических выкладок, которые размещены на веб-сайте Европейской сети журналистики данных (EDJnet) и касаются данных о международных железнодорожных перевозках. Иллюстративные материалы и сама статья основаны на данных, собранных ее авторами Джанлукой Де Фео и Лоренцо Феррари для аналитического центра «ОБК ТрансЕвропа». Иллюстративные материалы и некоторые цитаты из оригинальной статьи¹ воспроизводятся здесь на основе лицензии Creative Commons². При проведении анализа авторы в основном опирались на данные, полученные от национальных железнодорожных компаний, которые также были обнародованы авторами³.

**II. Международные пассажирские железнодорожные
перевозки**

2. На рис. I показаны отдельные европейские города с обозначением количества их международных железнодорожных сообщений, размер которых отражает среднее расстояние между ними и городами, с которыми у них имеется сообщение. По каждой стране выбирался город с наибольшим количеством международных сообщений

¹ www.europeandatajournalism.eu/eng/News/Data-news/More-and-more-trains-crossing-European-borders.

² <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.

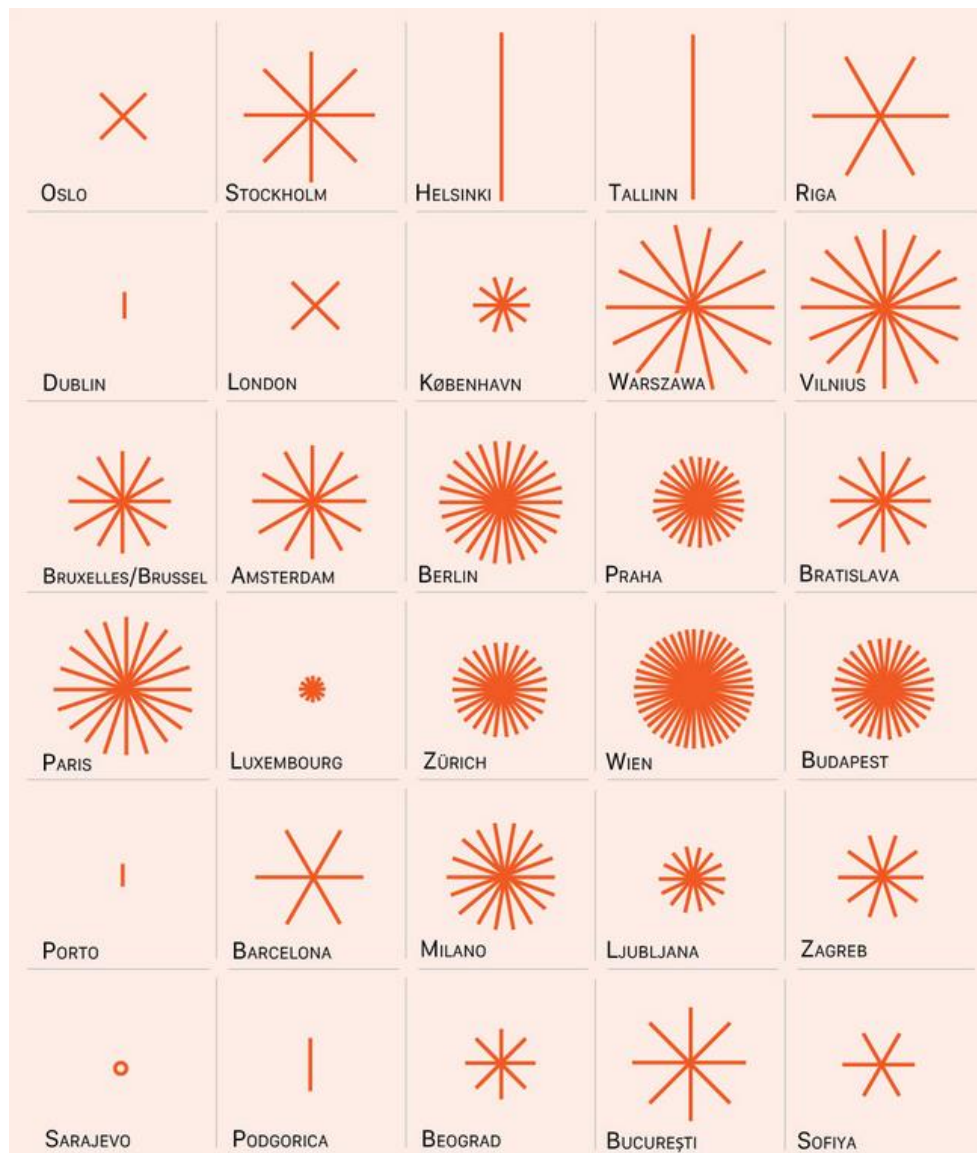
³ <https://docs.google.com/spreadsheets/d/12deGLMuX3u-mUaHGILt0-TXIGZnQ-NILCt6NRA4s0pU/edit#gid=588529542>.



(поэтому большинство выбранных городов являются столицами, хотя не все). Из рисунка видно, что европейским городом с наибольшим количеством сообщений с другими зарубежными городами (23) является Вена. Кроме того, к числу городов с меньшим количеством сообщений, но с большей средней протяженностью расстояний по сравнению с Веной относятся Варшава, Вильнюс и Париж. Среди городов с одним международным сообщением — Дублин, Хельсинки, Таллин и Салоники. Единственными европейскими столицами, не имеющими прямых международных пассажирских сообщений, являются Афины, Лиссабон, Мадрид, Сараево и Тирана.

Рис. 1

Количество и протяженность прямых железнодорожных сообщений между крупными европейскими и зарубежными городами



Источник: Gianluca de Feo and Lorenzo Ferrari|EDJNet⁴. Охватывает не все страны ЕЭК ООН.

⁴ www.europeandatajournalism.eu/eng/News/Data-news/More-and-more-trains-crossing-European-borders.

3. На рис. II обозначены границы стран в зависимости от того, сколько международных пассажирских железнодорожных сообщений их пересекает. Таким образом можно показать, насколько открыта или закрыта граница каждой страны с точки зрения пассажирских железнодорожных перевозок, причем плотность линии границы зависит от количества пассажирских железнодорожных сообщений из расчета на 100 км границы.

Рис. II

Интенсивность железнодорожного сообщения через различные границы в Европе



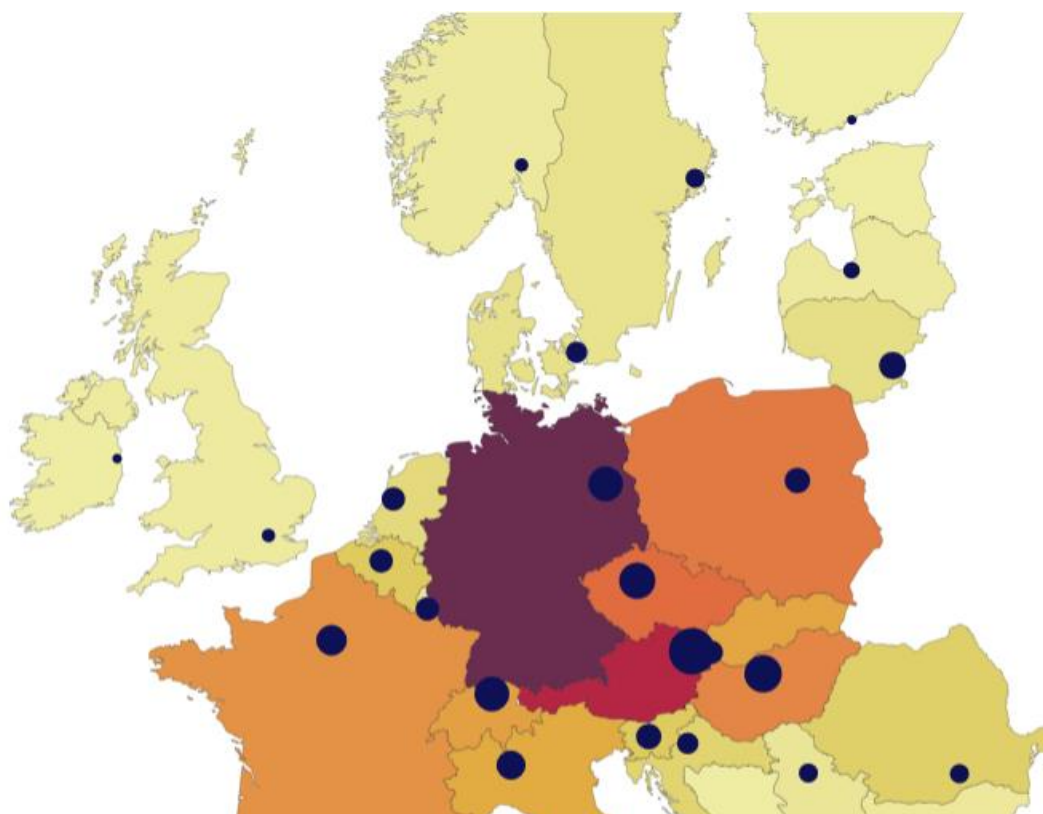
Источник: Gianluca de Feo and Lorenzo Ferrari|EDJNet.

4. На рис. III также представлены данные по странам, которые выделены цветом в зависимости от общего количества имеющихся международных сообщений. Хотя это является полезным общим показателем, измеряющим количество железнодорожных сообщений, такой подход, естественно, дает преимущество странам, имеющим большое количество границ с другими странами, и по данному показателю лидирует Германия, которая имеет девять границ. Поэтому на рис. IV представлены данные по железнодорожным сообщениям, взвешенные из расчета на 100 км границы; при таком методе на лидирующую позицию выходит Дания.

Рис. III

Количество трансграничных железнодорожных сообщений по странам и городам с наибольшим количеством сообщений

Города: 10 ● ● 20 Страны: 1  101

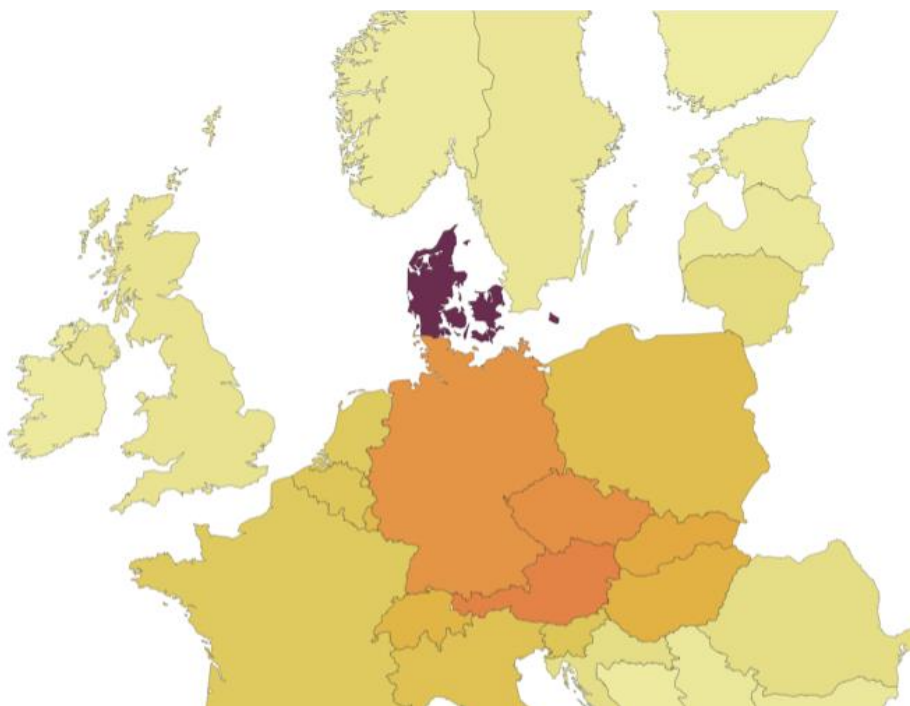


Источник: Gianluca de Feo and Lorenzo Ferrari|EDJNet⁵.

⁵ www.europeandatajournalism.eu/eng/News/Data-news/Four-ways-of-looking-at-European-cross-border-rail-links.

Рис. IV
Количество трансграничных железнодорожных сообщений на 100 км границы

1  17

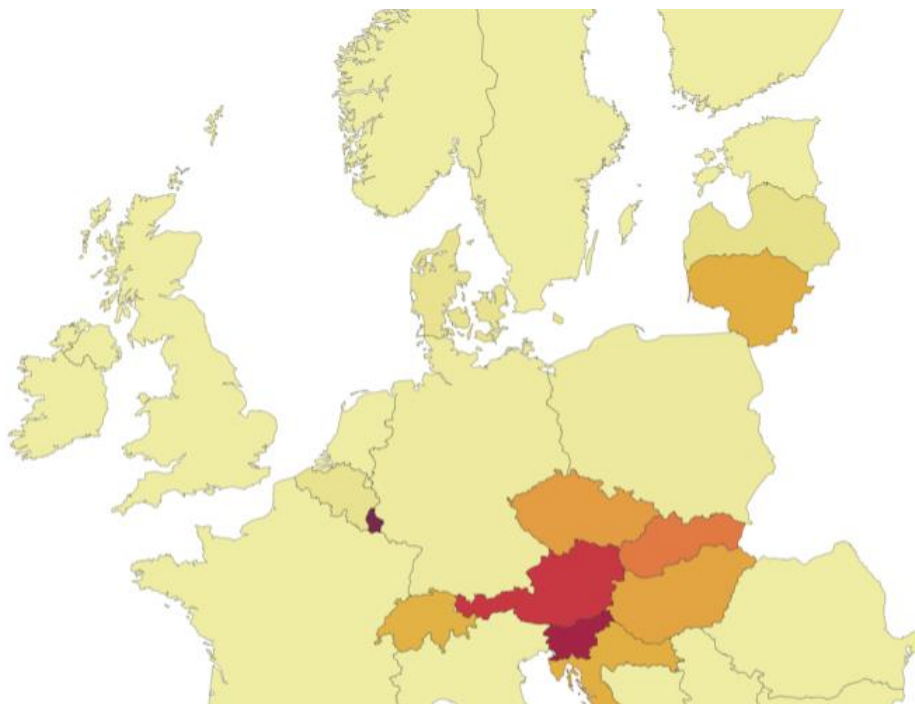


Источник: Gianluca de Feo and Lorenzo Ferrari|EDJNet.

5. На рис. V использован другой знаменатель — численность населения; при таком подходе Люксембург и Словения имеют наибольшее количество международных железнодорожных сообщений из расчета на миллион жителей.

Рис. V
Количество трансграничных железнодорожных сообщений на млн чел.

0  12



Источник: Gianluca de Feo and Lorenzo Ferrari|EDJNet.

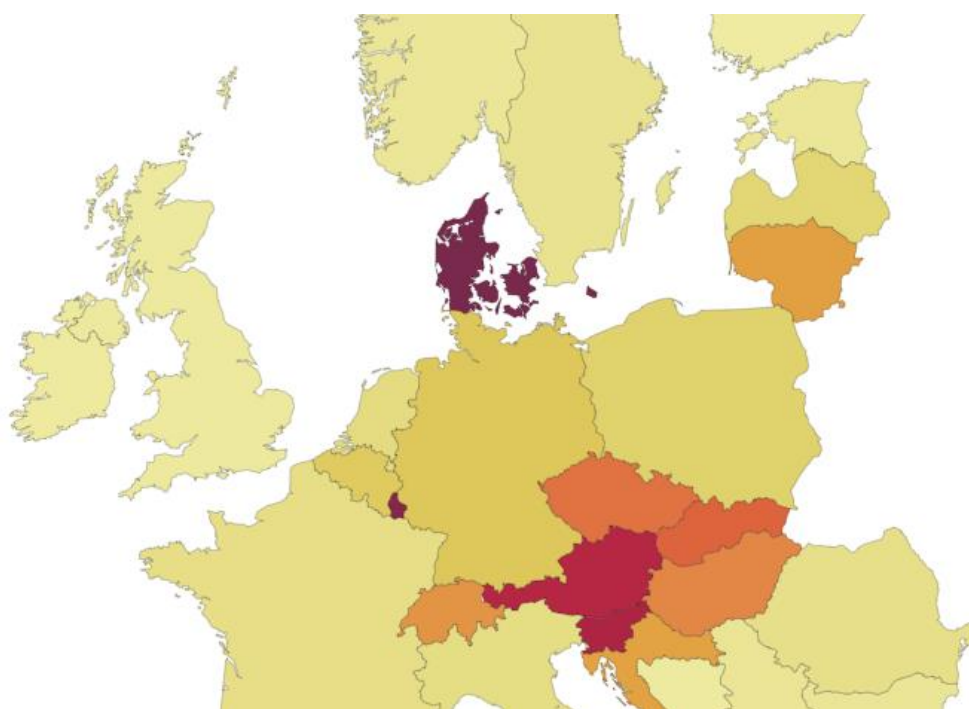
6. Наконец, авторы статьи попытались объединить представленные различные параметры в единый индекс, «рассчитав количество сообщений на 100 км границы каждой страны и присвоив максимально возможное значение 100, затем добавив результат к значению, полученному с помощью процедуры расчета количества сообщений на миллион жителей. Таким образом данный индекс отражает количество сообщений как в расчете на 100 км, так и в расчете на миллион жителей. Результаты еще раз демонстрируют, что страны Центральной Европы (в частности, Австрия, Словакия и Словения) имеют чрезвычайно хорошее сообщение с зарубежными странами. Расположенные ближе к периферии страны находятся в нижней части списка, даже при том что в некоторых случаях протяженность их границ и/или количество жителей весьма значительны»⁶.

Рис. VI

Трансграничное железнодорожное сообщение

0 = минимальный уровень сообщения, 200 = максимальный уровень сообщения

0  120



Источник: Gianluca de Feo and Lorenzo Ferrari|EDJNet.

III. Выводы

7. Между рядом европейских стран уже существуют многочисленные сообщения. Важно, чтобы была проведена работа по повышению эффективности этих международных узлов с целью обеспечить улучшение сообщений и рост пассажиропотока.

⁶ www.europeandatajournalism.eu/eng/News/Data-news/Four-ways-of-looking-at-European-cross-border-rail-links.