



---

**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:****Проблемы, тенденции и показатели эффективности в отрасли****Геопространственная транспортная статистика:  
потенциал для перехода от автомобильных перевозок  
к железнодорожным****Записка секретариата****I. Введение**

1. На предыдущей сессии в 2021 году секретариат Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) проинформировал Рабочую группу по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) о работе в области геопространственного анализа. Эта работа включает использование результатов обследования движения по сетям автомобильных и железных дорог категории E (определенным в соответствующих инфраструктурных соглашениях Европейской экономической комиссии), а также информации Евростата о перевозках из пункта отправления в пункт назначения в целях отображения на карте объемов железнодорожных, внутренних водных и автомобильных перевозок (данных о погрузке и выгрузке в тоннах и тонно-километрах) в разбивке по региону согласно НТЕС 2<sup>1</sup>. Эти источники дополнительных данных подкрепляют усилия, предпринимаемые в рамках обследований движения по сетям автомобильных и железных дорог категории E, поскольку обеспечивают альтернативную информацию при отсутствии результатов обследования по конкретной стране, а также позволяют сопоставить результаты по различным видам транспорта.

2. WP.24 выразила заинтересованность в применении геопространственного анализа для изучения вариантов оценки интермодальных транспортных цепочек с целью выявления тех транспортных маршрутов, на которых можно было бы осуществлять больше интермодальных перевозок.

---

<sup>1</sup> Номенклатура территориальных единиц для статистики, обрабатываемой Евростатом. Уровень 2 относится к «базовым районам для применения региональной диагностики». <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background>.



3. В настоящем документе представлен пример возможного анализа интермодальной транспортной цепочки.

## II. Анализ интермодальной транспортной цепочки

4. Исходный вопрос для анализа интермодальных транспортных цепочек следующий: с каких именно автомобильных транзитных маршрутов грузовые перевозки было бы удобнее всего перевести на железную дорогу, чтобы эксплуатировать разумное количество грузовых поездов в обоих направлениях, максимально используя экологические, экономические и социальные преимущества более устойчивого вида транспорта.

5. Основное внимание уделяется международным транзитным маршрутам, поскольку данные о них представлены в обобщенном виде и во избежание нарушения статистической конфиденциальности не могут быть отнесены к конкретным субъектам на основе сведений о пунктах погрузки/разгрузки.

6. Например, для отображения автомобильных грузоперевозок, которые могут осуществляться транзитом из Литвы в Германию, используются данные обследования автомобильного и железнодорожного транспорта 2015 года, проведенного в Польше, и применяется фильтр по основным коридорам Литва — Германия. Источником данных об объемах грузов, загруженных в одной стране и выгруженных в другой (в данном случае для перевозок Литва — Германия), в разбивке по видам транспорта является Евростат.

7. Анализ основан на количестве тонн груза, загруженного в Литве и выгруженного в Германии, и наоборот. Для упрощения анализа можно было бы использовать данные о количестве рейсов, однако в отношении перевозок между двумя странами такие данные отсутствуют.

8. При анализе использовались следующие допущения:

- грузовая вместимость одного ДФЭ принимается равной 33 %, т. е. в каждом ДФЭ перевозится груз массой 7 тонн;
- один ДФЭ равнозначен одному грузовому автомобилю;
- один контейнерный поезд перевозит 60 ДФЭ.

9. Вышеприведенные допущения, конечно, применимы не во всех ситуациях и не для всех коридоров, учитывая различия в структуре товаров и экономики в разных регионах. Тем не менее приведенные выше расчеты могут быть полезны для определения масштаба любого потенциального перехода с одного вида транспорта на другой.

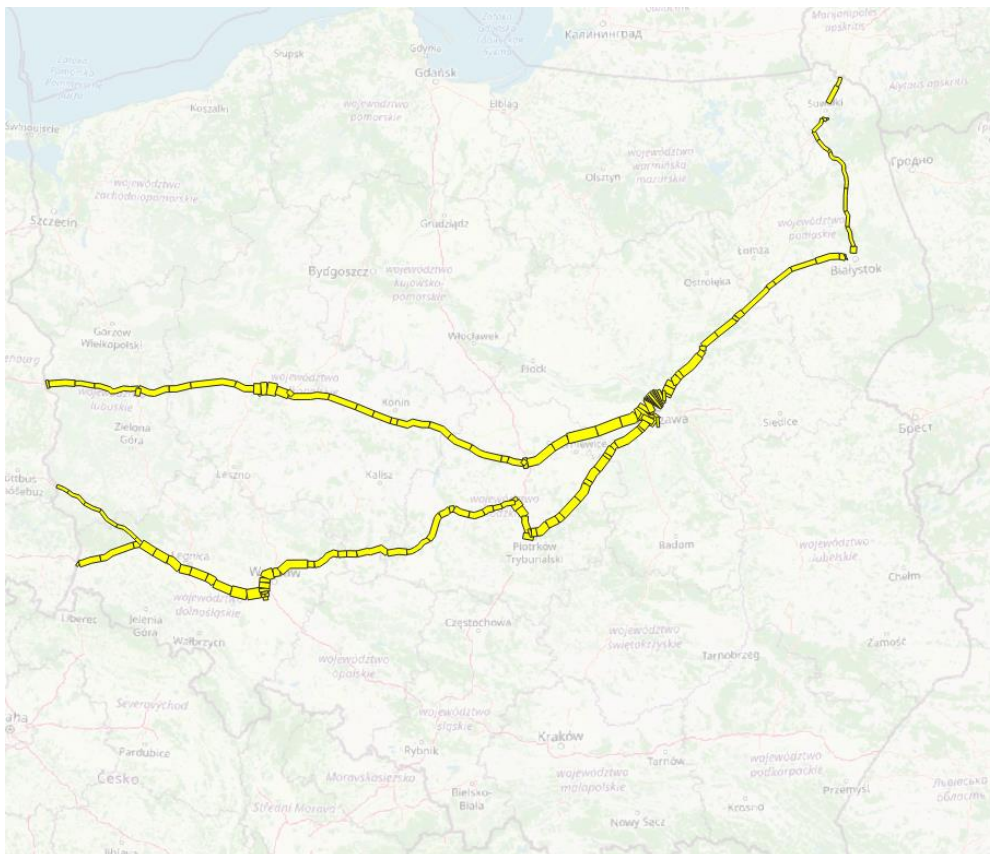
10. По данным на 2021 год, в Литве было загружено и перевезено автомобильным транспортом в Германию 734 тыс. тонн груза, а в Германии загружено и перевезено в Литву 929 тыс. тонн. С учетом сделанных выше допущений это эквивалентно примерно 290 грузовым автомобилям в день, направляющимся из Литвы в Германию, и 360 грузовым автомобилям, следующим в обратном направлении. (В действительности существует немалая вероятность того, что по логистическим причинам ежедневное количество грузовых рейсов в обоих направлениях совпадает, что подразумевает некоторое количество порожних рейсов.) Если один поезд, как предполагается в данном анализе, перевозит 60 ДФЭ, то ежедневно в каждом направлении рационально было бы эксплуатировать до 4 поездов для транзитной перевозки грузов между пунктами Тракишки и Куновице или между перевалочными станциями Шяштокай и Жепин либо Франкфурт-на-Одере. Данные Евростата за 2021 год демонстрируют, что в Литве было загружено и отправлено по железной дороге в Германию 12 тыс. тонн, а в обратном направлении — 11 тыс. тонн. Эти объемы перевозок, хотя и являются незначительными, существенно выросли за последние пять лет: в 2015 году между Литвой и Германией в обоих направлениях было перевезено 4 тыс. тонн и 1 тыс. тонн соответственно. Таким образом, согласно результатам обследования движения по железнодорожным линиям категории E, в 2015 году от

станции Сувалки в Польше до станции Тракишки на границе Польши и Литвы проследовало всего 10 грузовых поездов.

11. На рис. 1 ниже показана интенсивность дорожного движения в Польше на основе обследования движения по автомобильным дорогам категории E, проведенного в 2015 году. Этот маршрут получит наибольшую пользу от любого увеличения объема железнодорожных грузоперевозок, поскольку в таком случае объем грузоперевозок по нему сократится, что благоприятно скажется на безопасности дорожного движения, приведет к сокращению загрязнения воздуха, времени в пути, шума и т. д.

Рис. 1

**Данные обследования движения по автомобильным дорогам категории E, проведенного в 2015 году, которые относятся к автомобильным транзитным коридорам для грузоперевозок Германия — Литва**



Источник: ЕЭК.

12. На рис. 2 ниже представлены результаты обследования движения по железным дорогам категории E за 2015 год, причем показан только маршрут, на котором можно нарастить объем перевозок между Литвой и Германией. Этот маршрут основан на предложении относительно Североморско-Балтийского коридора ТЕС-Т. (В качестве рис. 1 и 2 к началу сессии WP.24 будут представлены соответствующие карты, отражающие потенциальное увеличение/уменьшение объема грузоперевозок.)

Рис. 2

**Результаты обследования движения по железным дорогам категории Е, проведенного в 2015 году, которые относятся к железнодорожным транзитным коридорам для грузоперевозок Германия — Литва**



Источник: ЕЭК.

13. WP.24 предлагается обсудить пример геопространственного анализа интермодальных транспортных цепочек. WP.24, возможно, пожелает также рассмотреть вопрос о начале сбора данных для геопространственного анализа транзитных маршрутов, обладающих потенциалом в плане перехода с автомобильного на железнодорожный транспорт. В частности, сведения, полученные от стран, которые не входят в Евростат, но при этом предоставляют данные о движении, сходные с данными обследования, либо данные об общей массе грузов, перевезенных железнодорожным и автомобильным транспортом из пункта отправления в пункт назначения, позволили бы значительно расширить возможности для изучения потенциала перехода от автомобильного транспорта к железнодорожному во всем регионе ЕЭК. Дополнительным преимуществом стала бы возможность изучить объемы перевозок и потенциал перехода от автомобильного к железнодорожному транспорту на евро-азиатских маршрутах. Кроме того, для такого рода анализа был бы также полезен сбор информации о количестве рейсов (в дополнение к показателям, выраженным в тоннах и тонно-километрах).