



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по статистике транспорта****Семидесятая сессия**

Женева, 12–14 июня 2019 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

**Обследования движения в регионе ЕЭК:****Рассмотрение вопроса об обследовании движения  
по внутренним водным путям категории E****Предложение по обследованию движения судов по сети  
внутренних водных путей категории E****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ является исправленным вариантом ECE/TRANS/SC.3/2018/14, который был рассмотрен Рабочей группой по внутреннему водному транспорту на своей шестьдесят второй сессии в октябре 2018 года. В его обновленном варианте отражены соображения Рабочей группы, а также обновленные данные в связи с публикацией карты обследования движения на железных дорогах категории E.
2. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях на своей пятьдесят третьей сессии поручила секретариату подготовить подробное предложение по обследованию движения на внутренних водных путях категории E в качестве рабочего документа для шестьдесят второй сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/106, пункт 68).
3. В настоящем документе предлагается новый механизм сбора данных, касающихся интенсивности движения по сети внутренних водных путей категории E, а также визуального отображения данных о движении на соответствующей интерактивной карте. Это предполагает необходимость определения уровней движения (в расчете как на численность судов в день, так и на грузооборот в тоннах) на отдельных участках внутренних водных путей.

**II. Справочная информация**

4. Сопоставимые на международном уровне данные о движении на международных магистралях в Европе имеют первостепенное и все более важное значение с учетом постоянно растущего объема перевозок в международном и



транзитном сообщении. Обследование движения по дорогам категории E, проводимое под эгидой ЕЭК, представляет собой единственный имеющийся в настоящее время международный механизм, позволяющий получить сопоставимые данные о транспортных потоках по основным европейским дорогам на общеевропейском уровне. Начиная с 1980 года ЕЭК проводит раз в пять лет соответствующее обследование дорожного движения и составляет перечень стандартов и параметров международных автомагистралей в Европе. Это обследование проводится на уровне сети дорог категории E в соответствии с определением, содержащимся в приложении I к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА) 1975 года с внесенными в него поправками. Последнее обследование проводилось в 2015 году.

5. Данные, полученные в результате этого обследования позволяют директивным органам:

а) видеть, каким образом меняется качество дорог категории E с течением времени, определяемое по числу полос движения, их ширине и сигнализации на дорогах категории E;

б) осуществлять мониторинг движения, включая перевозки в транзитном сообщении и перевозки в грузовом сообщении, а также мониторинг движения в выходные дни и в ночное время и мониторинг интенсивности движения в часы пик. Это позволяет глубже взглянуть на то, каким образом передвигаются люди и грузы по территории стран и между странами по основным международным коридорам;

в) наглядно представлять с помощью интерактивных карт то, каким образом осуществляется перевозка этих объемов по сети дорог категории E.

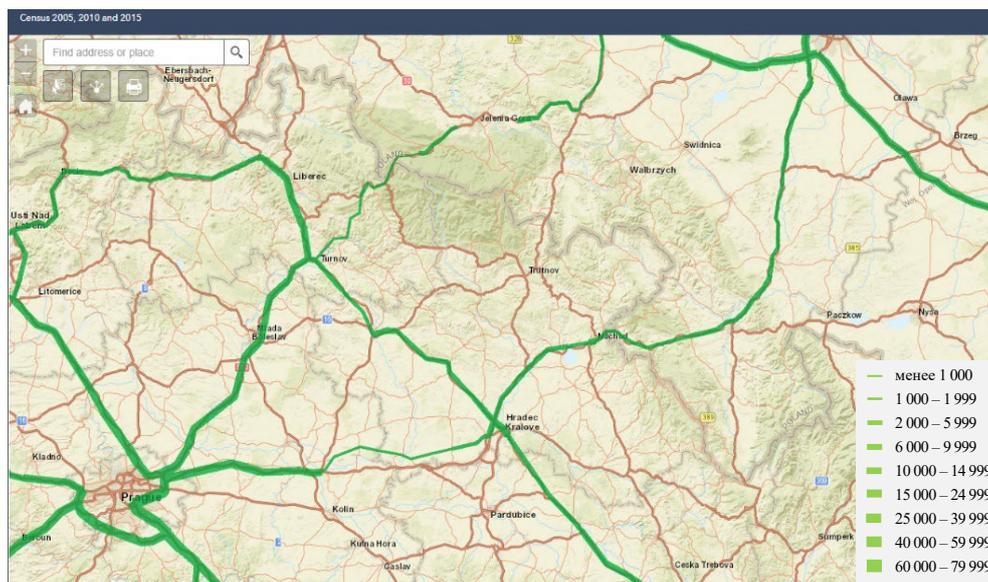
6. Данные о среднесуточном объеме движения за год (ААДТ), собранные в ходе обследований, представляют собой совокупное число автотранспортных средств, проезжающих по каждому отдельному участку дороги категории E в течении данного года, поделенное на число дней в году. Хотя в этом случае тип транспортного средства, продолжительность перевозки и сезонные факторы не учитываются, тем не менее эти данные представляют собой в целом один из полезных основных показателей перевозок и возможных заторов в движении. При этом устанавливается также и конкретный уровень ААДТ применительно к тяжелым грузовым транспортным средствам, определяемый по числу осей, который также можно представлять в виде визуального отображения.

7. Интерактивная карта наглядно отображает показатели ААДТ, измеренные в стандартной форме, по соответствующим странам<sup>1</sup>. С помощью этой карты можно оценить данные за 2005, 2010 и 2015 годы. Соответствующий пример показан на рисунке ниже.

<sup>1</sup> [www.unece.org/trans/main/wp6/e-roads\\_maps.html](http://www.unece.org/trans/main/wp6/e-roads_maps.html).

Рис. 1

**Пример наглядного отображения показателя движения по дорогам категории E (число транспортных средств за сутки)**



8. Рекомендации для правительств на предмет того, каким образом следует собирать и представлять данные секретариату, касающиеся обследования дорог категории E за 2020 год, можно найти в документе ECE/TRANS/WP.6/2018/11.

9. Как правило, обследование движения на дорогах категории E проводится не само по себе, а скорее, в качестве одного из побочных продуктов соответствующих обследований дорожного движения на национальном уровне, в связи с чем правительства государств – членов ЕЭК несут только минимальные издержки, связанные с компиляцией и передачей результатов обследования на дорогах категории E. Хотя ЕЭК занимается сбором этих данных только один раз в пять лет, тем не менее многие государства-члены собирают и публикуют свои собственные данные на более частой основе.

10. Начиная с 2005 года секретариат (совместно с Евростатом) также собирает соответствующие данные, полученные по результатам обследования движения на железнодорожных линиях категории E на основе Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ). Данные этого обследования помогают выяснить, сколько пассажирских и грузовых поездов используют каждый участок международной сети, а также дают возможность разработать соответствующие прикладные программы визуализации. Эта перепись четко разграничивает пассажирские и грузовые перевозки, поскольку поезда обычно обозначаются в расписании именно как пассажирские или грузовые. Для аналитических целей это представляет собой определенное преимущество. Карту обследования движения по железным дорогам планируется опубликовать к июню 2019 года. В частности, в результате сочетания визуального отображения автомобильного и железнодорожного движения можно получить более точное представление об узких местах, в которых вариант переключения перевозок с одного вида транспорта на другой может оказаться наиболее выгодным. Рекомендации для правительств на предмет того, каким образом следует собирать и представлять данные секретариату, касающиеся обследования железных дорог категории E за 2020 год, можно найти в документе ECE/TRANS/WP.6/2018/8.

11. На рис. 2 показан пример карты железнодорожных грузовых перевозок в прикладной программе. Хотя некоторые сегменты сообщения между пунктами не точно вписываются в реальные очертания конкретных железнодорожных линий, тем не менее движение между основными городами в большинстве случаев по-прежнему прослеживается четко. Этот пример имеет особое значение для сети внутренних водных путей категории E, поскольку некоторые отображенные

железнодорожные линии в общем и целом соответствуют схеме основных внутренних водных путей.

Рис. 2

**Пример наглядного отображения показателя движения по железным дорогам категории Е (число поездов за год)**



### III. Предложение

12. С учетом этих очевидных преимуществ сбора данных о перевозках по железнодорожным и автомобильным дорогам категории Е и растущего значения внутренних водных путей в области грузовых перевозок секретариат предлагает рассмотреть возможность сбора данных посредством проведения аналогичного обследования перевозок по внутренним водным путям. Само собой разумеется, что это обследование будет охватывать внутренние водные пути, определенные в Европейском соглашении о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).

13. В соответствии с существующими обследованиями и в порядке ограничения бремени отчетности, которое ляжет на государства-члены, это новое обследование будет проводиться один раз в пять лет, притом что первое такое обследование будет проведено в 2020 году.

14. Такое обследование предполагает необходимость запроса данных, которые в большинстве стран, имеющих судоходные внутренние водные пути, уже собираются или могут собираться. В приложении содержатся, в качестве отправной точки для обсуждений, соответствующие предложения по данным, которые следует запросить. Однако в случае сектора внутренних водных путей количество судов будет представлять меньший интерес по сравнению с грузооборотом в пределах каждого сегмента, который в данном случае будет представлять больший интерес. Точками измерения в пределах каждого сегмента будут служить, как правило, шлюзы.

15. Для целей обследования движения на водных путях категории Е в качестве сети таких водных путей категории Е можно было бы использовать те водные пути, которые включены в приложение I к СМВП (это подразумевает все водные пути, которые входят в трансевропейскую сеть (ТЭС-Т), определенную Европейской комиссией).

16. В этой связи следует прилагать всеяческие усилия для получения данных, которые были бы, по возможности, сопоставимы на международном уровне. По этой причине необходимо проводить постоянную работу в целях обеспечения соответствия объема и качества данных, получаемых в результате такого обследования движения на

водных путях категории E, потребностям пользователей и иметь в виду, что участие государств-членов в этой работе было бы весьма благотворным.

17. В дополнение к грузообороту, можно было бы принять во внимание такие особенности внутренних водных путей, как сезонный характер, периоды малой воды и другие периоды, когда судоходство невозможно или затруднено.

18. Эта информация могла бы способствовать переключению перевозок с других видов внутреннего транспорта и содействовать изучению вопросов охраны окружающей среды, потребления энергии и безопасности внутреннего водного транспорта.

19. Хотя эти данные могут быть полезны сами по себе, все же реальная ценность предлагаемого здесь сбора данных состоит в возможности наглядного отображения объемов этого движения на соответствующей карте. В качестве таковых данные, указанные в таблице, содержащейся в приложении, будут запрашиваться в геопространственном формате, например в формате «шейп-файл», который позволяет составить соответствующую интерактивную карту.

#### **IV. Потенциальные выгоды для государств-членов**

20. Предлагаемый здесь сбор данных может явиться одним из полезных аналитических средств для директивных органов государств-членов. Хотя на национальном уровне уже есть данные о судах, грузообороте в тоннах и выполненной работе в тонно-км, все же информация о перевозках на местном уровне позволила бы повысить ценность собранной информации, разработать адресную политику, нацеленную на самые важные и самые перегруженные порты и участки сети, и провести как можно более конкретный анализ в тех областях, в которых есть возможность переключения грузовых перевозок на внутренний водный транспорт.

21. Таким образом, этот потенциальный сбор данных окажет директивным органам государств-членов соответствующую помощь во благо своей собственной страны. Вместе с тем и в дополнение к этому наличие данных, собранных в интересах других стран на сопоставимой основе, позволит лучше понять работу сектора международного внутреннего судоходства.

#### **V. Предлагаемый график работы**

22. Если Рабочая группа намерена рассмотреть вопрос сбора таких данных более детально, то в этом случае предусматривается, что национальные эксперты предоставят дополнительные материалы либо в ходе неофициальных консультаций, либо по линии специальных групповых совещаний на уровне экспертов по вопросам статистики и экспертов в области внутреннего судоходства. После этого на рассмотрение Комитета по внутреннему транспорту будут вынесены любые рекомендации по сбору данных и будет подготовлена соответствующая резолюция для ее принятия государствами-членами.

## Приложение

### Пример таблицы данных обследования МВВП-Е

Таблица

**2020 год: Данные о грузообороте в тоннах в пунктах учета, указанные на сопроводительной карте ММВП-Е**

Страна: \_\_\_\_\_

Водный путь E	Номер пункта учета	Протяженность участка водного пути (км)	Средне- суточный	Средне- суточный	...	Месяц с самым низким	Месяц с самым высоким
			грузооборот в тоннах в 2020 году	грузооборот в тоннах в 2015 году		среднесуточным уровнем перевозок в 2020 году	среднесуточным уровнем перевозок в 2020 году
(A)	(B)	(C)	(H)	(I)		(J)	(K)