



---

## Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

### Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Шестьдесят восьмая сессия

Женева, 24–26 ноября 2014 года

Пункт 12 предварительной повестки дня

**Эффективность на железнодорожном  
транспорте**

## **Показатели эффективности эксплуатации железнодорожного транспорта\***

### **Записка секретариата**

#### **I. Мандат**

1. Представленное ниже предложение о разработке и расчете показателей эффективности эксплуатации железнодорожного транспорта было подготовлено секретариатом в соответствии с мандатом Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) в целях анализа различных элементов повышения эффективности эксплуатации железнодорожного транспорта, в частности в области грузовых перевозок, в соответствии с программой работы SC.2 на период 2014–2018 годов (ECE/TRANS/2014/26, подпрограмма 02.5.2, ожидаемый результат f)).

#### **II. Показатели эффективности эксплуатации железнодорожного транспорта**

2. Показатели эффективности эксплуатации железнодорожного транспорта, принятые Рабочей группой в 2000 году (TRANS/SC.2/194, пункт 23), приводятся ниже:

---

\* Настоящий документ выпускается без официального редактирования.



## Количественные показатели эффективности эксплуатации железнодорожного транспорта

	Показатель эффективности эксплуатации железнодорожного транспорта	Единица измерения	
A	Производительность труда (высокоскоростной – обычный железнодорожный транспорт)		
	1)	количество работников/протяженность используемой сети, км	
	2)	а) тонно-км нетто/ работников	б) пассажиро-км/ работников
B	Эффективность грузовых перевозок		
	1) в расчете на 1 км	а) тонно-км брутто/ протяженность сети, км	б) тонно-км нетто/ протяженность сети, км
	2) в расчете на 1 работника	а) тонно-км брутто/ работников	б) тонно-км нетто/ работников
C	Эффективность пассажирских перевозок (высокоскоростной – обычный железнодорожный транспорт)		
	1) в расчете на 1 км	пассажиро-км/ протяженность сети, км	
	2) в расчете на 1 работника	пассажиро-км/работников	
D	Эффективность транспортного сообщения (высокоскоростной – обычный железнодорожный транспорт)	1) тонно-км нетто/ протяженность сети, км	2) пассажиро-км/ протяженность сети, км
E	Эффективность использования локомотивов (высокоскоростной – обычный железнодорожный транспорт)	1) тонно-км брутто/ локомотив	
F	Эффективность эксплуатации вагонов	1) тонно-км нетто/вагон	
G	Эффективность использования линий (при необходимости только для отдельных железнодорожных линий, которые следует указать конкретно)	1) пасс. поезд-км/ протяженность сети, км	2) груз. поезд-км/ протяженность сети, км
H	Энергопотребление (на тягу поездов)	1) МДж/1 000 тонно-км брутто	

3. На своей пятьдесят четвертой сессии в 2000 году (TRANS/SC.2/194) Рабочая группа вновь рассмотрела показатели эффективности, представленные ОСЖД, МСЖД и проектом Трансъвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), и решила, что имеющиеся показатели следует дополнить качественными показателями. Она также просила секретариат подготовить соответствующее предложение совместно с Центральным управлением проектом ТЕЖ, а также в сотрудничестве с ОСЖД и МСЖД и представить его на ее сессии в 2002 году вместе с данными об эффективности работы, полученными от всех стран – членов ЕЭК ООН.

4. В ходе своей сессии 2002 года Рабочая группа (TRANS/SC.2/198, пункт 13) просила правительства стран-членов ответить на вопросник, содержащий ряд качественных показателей эффективности эксплуатации железнодо-

рожного транспорта в пассажирском и грузовом сообщении по отдельности (эффективность обслуживания, качество обслуживания, безопасность, доступность, уровень качества с экологической точки зрения, финансовая устойчивость, капиталовложения и управление, а также оптимальная практика), на основе следующей таблицы.

*Качественные показатели эффективности эксплуатации железнодорожного транспорта*

<i>Показатель</i>	<i>Единица измерения</i>	<i>Передовая практика</i>
<b>Эффективность обслуживания</b>	Цена (долл. США за груз. тонно-км)	<2 ¢
	Цена (долл. США за пассажиро-км)	
<b>Качество обслуживания</b>	Средняя скорость движения поездов (км/ч) (городских, местных, междугородных и т.д.)	
	% прибывших с опозданием менее 15 минут	95%
<b>Безопасность</b>	Число железнодорожных аварий (на млн. поездо-км)	
<b>Доступность</b>	Плотность сети (протяженность, км/км <sup>2</sup> )	
	Груз. тонно-км/ВВП, долл. США (паритет покупательной способности)	
	Доля железнодорожного транспорта в железнодорожных и автомобильных перевозках (тонно-км)	
	Ж/д пассажиро-км в % от пассажиро-км + тонно-км (%)	
<b>Уровень качества с экологической точки зрения</b>	Расход энергии в кДж на преобр. тонно-км	
<b>Финансовая устойчивость</b>	% расходов, покрываемых за счет собственных наличных поступлений (реальный доход на общую сумму активов) (%)	>100 (США)
<b>Капиталовложения</b>	Участки с ограниченной скоростью движения поездов по железнодорожным путям и сооружениям	
	• протяженность пути	
	• км в % от общей протяженности	
	пробег, км на локомотив/день	
<b>Управление</b>	Соотношение среднего пассажирского тарифа и среднего грузового тарифа (в долл. США на км) (%)	>2,0 (Европа)
	Наличие локомотивов (%)	90 (США)
	Наличие грузовых и пассажирских вагонов (%)	>90 (США/Европа)

5. На своей последней сессии Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что от правительств было получено большое количество замечаний о расчете показателей эффективности. Эти замечания касались, главным образом, необходимости дальнейшего изучения данных показателей, пере-

оценки их совместимости, принятия четких определений и установления общих согласованных целей в отношении их толкования.

6. Рабочая группа поручила секретариату подготовить к своей шестьдесят восьмой сессии официальный документ, содержащий показатели эффективности для железнодорожного транспорта, пересмотренные и доработанные на основе замечаний правительств, для рассмотрения и одобрения Рабочей группой.

7. Ниже приводятся показатели эффективности для железнодорожного транспорта, пересмотренные на основе замечаний, полученных от правительств.

8. Количественные показатели:

*Наименование:*

1. Показатель производительности труда (высокоскоростной и обычный железнодорожный транспорт)

*Определение:*

Производительность труда определяется как выход продукции на единицу труда и рассчитывается путем деления выхода продукции на меру трудозатрат, потребовавшихся для производства продукции (число работников или человеко-часов). Первый показатель эффективности получают путем деления протяженности используемых сетей обычного и высокоскоростного железнодорожного транспорта в километрах на общее число работников, занятых на железнодорожных предприятиях и в компаниях, управляющих инфраструктурой.

*Показатель:*

**Протяженность используемой сети в км/работники**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Работники: следует указать год, за который приводятся данные. Данные по работникам должны включать данные по всем железнодорожным предприятиям (ЖДП), если их несколько, а также по всем компаниям, управляющим инфраструктурой (УИ), если таковые имеются.

Протяженность используемой сети, км: следует указать год, за который приводятся данные. При расчете протяженности используемой сети длина двухпутных и многопутных линий учитывается единожды.

*Наименование:*

2. Показатель производительности труда (грузовые поезда)

*Определение:*

Производительность труда определяется как выход продукции на единицу труда и рассчитывается путем деления выхода продукции на меру трудозатрат, потребовавшихся для производства продукции (число работников или человеко-часов). Второй показатель эффективности получают путем деления количества тонно-км нетто, выполненных грузовыми поездами, на общее число работников, занятых только на предприятиях грузовых железнодорожных перевозок.

*Показатель:*

**Тонно-км нетто/работник**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Тонно-км нетто: количество тонно-км следует указывать в млн. тонно-км; например, 115 000 000 000 тонно-км следует указывать для целей этого показателя как 115 000 млн. тонно-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

Работники: следует указать год, за который приводятся данные. Данные по работникам должны включать сведения, относящиеся только к предприятиям грузовых железнодорожных перевозок (ЖДП).

*Наименование:*

3. Показатель производительности труда (пассажирские поезда – высокоскоростные и обычные)

*Определение:*

Производительность труда определяется как выход продукции на единицу труда и рассчитывается путем деления выхода продукции на меру трудозатрат, потребовавшихся для производства продукции (число работников или человеко-часов). Третий показатель эффективности получают путем деления количества пассажиро-км, выполненных пассажирскими поездами, на общее число работников, занятых только на предприятиях пассажирских железнодорожных перевозок.

*Показатель:*

**Пассажиро-км/работник**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Пассажиро-км: количество пассажиро-км следует указывать в млн. пассажиро-км; например, 80 000 000 000 пассажиро-км следует указывать для целей этого показателя как 80 000 млн. пассажиро-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

Работники: следует указать год, за который приводятся данные. Данные по работникам должны включать данные, относящиеся только к предприятиям пассажирских железнодорожных перевозок (ЖДП), осуществляемых обычным и высокоскоростным железнодорожным транспортом.

*Наименование:*

4. Показатель эффективности грузоперевозок

*Определение:*

Эффективность железнодорожных грузоперевозок определяется в расчете на единицу протяженности сети путем деления соответствующей величины на меру протяженности используемой сети (км). Четвертый показатель эффективности получают путем деления количества тонно-км нетто, выполненных грузовыми поездами, на общую протяженность используемой сети в километрах.

*Показатель:*

**Тонно-км нетто/протяженность сети, км**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Тонно-км нетто: количество тонно-км следует указывать в млн. тонно-км; например, 115 000 000 000 тонно-км следует указывать для целей этого показателя как 115 000 млн. тонно-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

Протяженность используемой сети, км: следует указать год, за который приводятся данные. При расчете протяженности используемой сети длина двухпутных и многопутных линий учитывается единожды.

*Наименование:*

5. Эффективность пассажирских перевозок (высокоскоростной – обычный железнодорожный транспорт)

*Определение:*

Эффективность пассажирских перевозок определяется в расчете на единицу протяженности сети путем деления соответствующей величины (количества пассажира-км) на меру протяженности используемой сети (км). Пятый показатель эффективности получают путем деления количества пассажира-км, выполненных обычными и высокоскоростными поездами, на общую протяженность используемой сети в километрах.

*Показатель:*

**Пассажиро-км/протяженность сети, км**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Пассажиро-км: количество пассажира-км следует указывать в млн. пассажира-км; например, 80 000 000 000 пассажира-км следует указывать для целей этого показателя как 80 000 млн. пассажира-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

Протяженность используемой сети, км: следует указать год, за который приводятся данные. При расчете протяженности используемой сети длина двухпутных и многопутных линий учитывается единожды.

*Наименование:*

6. Эффективность работы локомотивов (грузовой транспорт)

*Определение:*

Эффективность работы локомотивов применительно к грузовым перевозкам определяется в расчете на локомотив путем деления соответствующей величины (тонно-км нетто) на количество локомотивов, используемых для грузоперевозок. Шестой показатель эффективности получают путем деления количества тонно-км нетто, выполненных грузовыми поездами, на общее количество локомотивов, используемых для грузоперевозок.

*Показатель:*

**Тонно-км нетто/ локомотив**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Тонно-км нетто: количество тонно-км следует указывать в млн. тонно-км; например, 115 000 000 000 тонно-км следует указывать для целей этого показателя как 115 000 млн. тонно-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

Локомотивы: количество локомотивов, используемых для грузоперевозок.

*Наименование:*

7. Эффективность эксплуатации локомотивов (пассажирские перевозки высокоскоростными и обычными поездами)

*Определение:*

Эффективность эксплуатации локомотивов применительно к пассажирским перевозкам определяется в расчете на локомотив путем деления соответствующей величины (пассажиро-км) на количество локомотивов, используемых для пассажирских перевозок. Седьмой показатель эффективности получают путем деления количества пассажиро-км, выполненных обычными и высокоскоростными поездами, на общее количество локомотивов, используемых для пассажирских перевозок.

*Показатель:*

**Пассажиро-км/локомотив**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Пассажиро-км: количество пассажиро-км следует указывать в млн. пассажиро-км; например, 80 000 000 000 пассажиро-км следует указывать для целей этого показателя как 80 000 млн. пассажиро-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

Локомотивы: количество локомотивов, используемых для пассажирских перевозок.

*Наименование:*

8. Эффективность использования вагонов (грузовые перевозки)

*Определение:*

Эффективность использования вагонов для грузоперевозок определяется в расчете на вагон путем деления соответствующей величины (тонно-км нетто) на количество вагонов, используемых для грузоперевозок. Восьмой показатель эффективности получают путем деления количества тонно-км нетто, выполненных грузовыми поездами, на общее количество вагонов, используемых для грузоперевозок.

*Показатель:*

**Тонно-км нетто/вагон**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Тонно-км нетто: количество тонно-км следует указывать в млн. тонно-км; например, 115 000 000 000 тонно-км следует указывать для целей этого показателя как 115 000 млн. тонно-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

Вагоны: количество вагонов, используемых для грузоперевозок.

*Наименование:*

9. Эффективность использования вагонов (пассажирские перевозки высокоскоростными и обычными поездами)

*Определение:*

Эффективность использования вагонов для пассажирских перевозок определяется в расчете на вагон путем деления соответствующей величины (пассажира-км) на количество вагонов, используемых для пассажирских перевозок. Девятый показатель эффективности получают путем деления количества пассажира-км, выполненных обычными и высокоскоростными поездами, на общее количество вагонов, используемых для пассажирских перевозок.

*Показатель:*

**Пассажира-км/вагон**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Пассажира-км: количество пассажира-км следует указывать в млн. пассажира-км; например, 80 000 000 000 пассажира-км следует указывать для целей этого показателя как 80 000 млн. пассажира-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

Вагоны: количество вагонов, используемых для пассажирских перевозок.

*Наименование:*

10. Эффективность использования линий (грузоперевозки)

*Определение:*

Эффективность использования линий для грузоперевозок определяется в расчете на протяженность сети в километрах путем деления соответствующей величины (поездо-км, выполненных грузовыми поездами) на протяженность используемой сети в километрах. Десятый показатель эффективности получают путем деления общей длины пробега грузовых поездов в километрах на общую протяженность используемой сети в километрах.

*Показатель:*

**Груз. поезд-км/протяженность сети, км**



*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Груз. поездо-км: количество груз. поездо-км следует указывать в млн. груз. поездо-км; например, 115 000 000 груз. поездо-км следует указывать для целей этого показателя как 115 млн. груз. поездо-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

Протяженность используемой сети, км: следует указать год, за который приводятся данные. При расчете протяженности используемой сети длина двухпутных и многопутных линий учитывается единожды.

*Наименование:*

11. Эффективность использования линий (пассажирские перевозки высокоскоростными и обычными поездами)

*Определение:*

Эффективность использования линий для пассажирских перевозок определяется в расчете на протяженность сети в километрах путем деления соответствующей величины (поездо-км, выполненных пассажирскими поездами) на протяженность используемой сети в километрах. Одиннадцатый показатель эффективности получают путем деления общей величины пробега пассажирских поездов (обычных и высокоскоростных) в километрах на общую протяженность используемой сети в километрах.

*Показатель:*

**Пасс. поездо-км/ протяженность сети, км**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Пасс. поездо-км: количество пасс. поездо-км следует указывать в млн. пасс. поездо-км; например, 600 000 000 пасс. поездо-км следует указывать для целей этого показателя как 600 млн. пасс. поездо-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

Протяженность используемой сети, км: следует указать год, за который приводятся данные. При расчете протяженности используемой сети длина двухпутных и многопутных линий учитывается единожды.

*Наименование:*

12. Энергопотребление (на тягу поездов)

*Определение:*

Показатель энергопотребления определяется как расход энергии на 1 000 тонно-км брутто и рассчитывается путем деления расхода энергии (МДж) на 1 000 тонно-км брутто. Двенадцатый показатель эффективности получают путем деления количества энергии, израсходованной для тяги, МДж, на 1 000 тонно-км брутто.

*Показатель:*

**МДж/1 000 тонно-км брутто**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

## 9. Качественные показатели

*Наименование:*

## 13. Эффективность обслуживания (грузоперевозки)

*Определение:*

Показатель эффективности обслуживания применительно к грузоперевозкам определяется в расчете на тонно-км нетто путем деления соответствующей величины (годовой оборот предприятия грузовых железнодорожных перевозок) на количество выполненных тонно-км нетто. Тринадцатый показатель эффективности получают путем деления годового оборота предприятия грузовых железнодорожных перевозок на количество выполненных тонно-км нетто.

*Показатель:***Цена (долл. США за тонно-км нетто)***Оптимальная практика:* < 2 ¢*Примечания:*

Долл. США: указывает на годовой оборот предприятий железнодорожного транспорта, приходящийся на грузоперевозки, в млн. долл. США.

Тонно-км нетто: количество тонно-км следует указывать в млн. тонно-км; например, 115 000 000 000 тонно-км следует указывать для целей этого показателя как 115 000 млн. тонно-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

*Наименование:*

## 14. Эффективность обслуживания (пассажирские перевозки обычными и высокоскоростными поездами)

*Определение:*

Показатель эффективности обслуживания применительно к пассажирским перевозкам определяется в расчете на количество пассажиро-км путем деления соответствующей величины (годовой оборот железнодорожного предприятия, приходящийся на пассажирские перевозки) на количество выполненных пассажиро-км. Четырнадцатый показатель эффективности получают путем деления годового оборота железнодорожного предприятия, приходящегося на пассажирские перевозки, на количество выполненных пассажиро-км.

*Показатель:***Цена (долл. США за пассажиро-км)***Оптимальная практика:**Примечания:*

Долл. США: указывает на годовой оборот железнодорожных предприятий, приходящийся на пассажирские перевозки, в млн. долл. США.

Пассажиро-км: количество пассажиро-км следует указывать в млн. пассажиро-км; например, 80 000 000 000 пассажиро-км следует указывать для целей этого показателя как 80 000 млн. пассажиро-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

*Наименование:*

15. Качество обслуживания (скорость грузовых перевозок)

*Определение:*

Этот показатель характеризует среднюю скорость (км/час) грузовых поездов, находившихся в эксплуатации на протяжении года.

*Показатель:*

**Средняя скорость грузовых поездов (км/ч)**

*Оптимальная практика:**Примечания:*

Средняя скорость: среднюю скорость грузовых поездов исчисляют путем суммирования скоростей всех грузовых поездов, находившихся в эксплуатации на протяжении года, и деления этой суммы на общее количество грузовых поездов, находившихся в эксплуатации в течение этого же года.

*Наименование:*

16. Качество обслуживания (скорость пассажирских перевозок)

*Определение:*

Этот показатель характеризует среднюю скорость (км/час) пассажирских поездов, находившихся в эксплуатации на протяжении года.

*Показатель:*

**Средняя скорость пассажирских поездов (км/ч)**

*Оптимальная практика:**Примечания:*

Средняя скорость: среднюю скорость пассажирских поездов исчисляют путем суммирования скоростей всех пассажирских поездов, находившихся в эксплуатации на протяжении года, и деления этой суммы на общее количество пассажирских поездов, находившихся в эксплуатации в течение этого же года.

*Наименование:*

17. Качество обслуживания (задержки грузоперевозок)

*Определение:*

Этот показатель (значительная задержка) характеризует процентную долю грузовых поездов, позднее прибытие которых привело к существенным срывам в работе, по крайней мере, некоторых заказчиков (т.е. прибытие в пункт назначения с задержкой свыше 15 минут). Семнадцатый показатель рассчитывают как процентную долю грузовых поездов, прибывших с опозданием менее 15 минут.

*Показатель:*

**% грузовых поездов, прибывших с опозданием менее 15 минут**

*Оптимальная практика:* 95%

*Примечания:*

*Наименование:*

18. Качество обслуживания (задержки пассажирских перевозок)

*Определение:*

Этот показатель (значительная задержка) характеризует процентную долю пассажирских поездов, позднее прибытие которых привело к значительным срывам транспортных планов, по крайней мере, некоторых пассажиров (т.е. прибытие в пункт назначения с задержкой свыше 15 минут). Восемнадцатый показатель рассчитывают как процентную долю пассажирских поездов, прибывших с опозданием менее 15 минут.

*Показатель:*

**% пассажирских поездов, прибывших с опозданием менее 15 минут**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

*Наименование:*

19. Безопасность (грузоперевозки)

*Определение:*

Безопасность грузоперевозок определяется в расчете на количество груз. поезд-км путем деления соответствующей величины (количество транспортных происшествий с участием грузовых поездов) на общее количество груз. поезд-км, выполненных за соответствующий год. Девятнадцатый показатель эффективности получают путем деления количества транспортных происшествий с участием грузовых поездов на общее количество груз. поезд-км.

*Показатель:*

**Количество транспортных происшествий с участием грузовых поездов  
на количество груз. поезд-км**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Груз. поезд-км: количество груз. поезд-км следует указывать в млн. груз. поезд-км; например, 115 000 000 груз. поезд-км следует указывать для целей этого показателя как 115 млн. груз. поезд-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

Транспортные происшествия с участием грузовых поездов: транспортное происшествие с участием грузового поезда считается серьезным в том случае, если его участником является, по крайней мере, одно находящееся в движении железнодорожное транспортное средство и если это происшествие послужило причиной гибели, по крайней мере, одного человека или получения им тяжелых травм, либо нанесения значительного ущерба подвижному составу, путям, другим объектам или окружающей среде, либо значительных сбоев в работе транспорта. К этой категории не относятся происшествия, произошедшие в цехах, мастерских и депо.

---

*Наименование:*

20. Безопасность (пассажирские перевозки)

*Определение:*

Безопасность пассажирских перевозок определяется в расчете на количество пасс. поездо-км путем деления соответствующей величины (количество транспортных происшествий с участием пассажирских поездов) на общее количество пасс. поездо-км, выполненных за соответствующий год. Двадцатый показатель эффективности получают путем деления количества транспортных происшествий с участием пассажирских поездов на общее количество пасс. поездо-км.

*Показатель:*

**Количество транспортных происшествий с участием пассажирских поездов  
на количество пасс. поездо-км**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Пасс. поездо-км: количество пасс. поездо-км следует указывать в млн. пасс. поездо-км; например, 600 000 000 пасс. поездо-км следует указывать для целей этого показателя как 600 млн. пасс. поездо-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

Транспортные происшествия с участием пассажирских поездов: транспортное происшествие с участием пассажирского поезда считается серьезным в том случае, если его участником является, по крайней мере, одно находящееся в движении железнодорожное транспортное средство и если это происшествие послужило причиной гибели, по крайней мере, одного человека или получения им тяжелых травм, либо нанесения значительного ущерба подвижному составу, путям, другим объектам или окружающей среде, либо значительных сбоев в работе транспорта. К этой категории не относятся происшествия, произошедшие в цехах, мастерских и депо.

---

*Наименование:*

21. Доступность и плотность сети

*Определение:*

Доступность и плотность сети определяются в расчете на общую площадь территории страны (км<sup>2</sup>) путем деления соответствующей величины (протяженность сети в км) на общую площадь территории страны в км<sup>2</sup>.

*Показатель:*

**Протяженность сети (км)/площадь территории страны (км<sup>2</sup>)**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Протяженность используемой сети, км: следует указать год, за который приводятся данные. При расчете протяженности используемой сети длина двухпутных и многопутных линий учитывается единожды.

*Наименование:*

22. Доступность и ВВП

*Определение:*

Этот показатель характеризует грузоемкость – или вклад в экономику – грузовых железнодорожных перевозок и рассчитывается путем деления тонно-км нетто на ВВП страны в долл. США.

*Показатель:*

**Тонно-км нетто/ВВП в долл. США**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Тонно-км нетто: количество тонно-км следует указывать в млн. тонно-км; например, 115 000 000 000 тонно-км следует указывать для целей этого показателя как 115 000 млн. тонно-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

ВВП в долл. США: ВВП страны, выраженный в долл. США. ВВП должен быть указан в млрд. долл. США.

*Наименование:*

23. Доступность железнодорожных перевозок (грузоперевозки)

*Определение:*

Этот показатель представляет собой соотношение степени доступности железнодорожных грузоперевозок к общему объему грузов, перевозка которых осуществляется при помощи железнодорожного и автодорожного транспорта, и рассчитывается в виде процентной доли тонно-км нетто, приходящихся на железнодорожный транспорт, к общему количеству тонно-км нетто, выполненных за соответствующий год железнодорожным и автодорожным транспортом.

*Показатель:*

**Доля железнодорожных грузовых перевозок (%) в перевозках железнодорожным и автодорожным транспортом, тонно-км нетто**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Тонно-км нетто: количество тонно-км следует указывать в млн. тонно-км; например, 115 000 000 000 тонно-км следует указывать для целей этого показателя как 115 000 млн. тонно-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

*Наименование:*

24. Уровень качества с экологической точки зрения (грузовые перевозки)

*Определение:*

Уровень качества с экологической точки зрения определяется в расчете на количество тонно-км нетто путем деления соответствующей величины (расход энергии в кДж) на количество тонно-км нетто, выполненных за соответствующий год. Двадцать пятый показатель эффективности рассчитывают путем деления количества энергии в кДж, израсходованной грузовыми поездами, на общее количество тонно-км нетто, выполненных за соответствующий год.

*Показатель:*

**Расход энергии в кДж на тонно-км нетто**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

Тонно-км нетто: количество тонно-км следует указывать в млн. тонно-км; например, 115 000 000 000 тонно-км следует указывать для целей этого показателя как 115 000 млн. тонно-км. Следует указать год, за который приводятся данные.

*Наименование:*

25. Финансовая устойчивость

*Определение:*

Этот показатель характеризует доходность железнодорожного транспорта и выражается в виде процентной доли затрат, покрытой доходами предприятия(й).

*Показатель:*

**% расходов, покрываемых за счет собственных наличных поступлений  
(реальный доход на общую сумму активов) (%)**

*Оптимальная практика:*

*Примечания:*

*Наименование:*

26. Управление (оборот, приходящийся на пассажирские и грузовые перевозки)

*Определение:*

Этот показатель представляет собой соотношение величин оборота, приходящихся на пассажирские и грузовые перевозки.

*Показатель:*

**Отношение величины оборота, приходящегося на пассажирские перевозки, к величине оборота, приходящейся на грузоперевозки (%)**

*Оптимальная практика:* > 2,0 (Европа)

*Примечания:**Наименование:*

27. Управление (локомотивы)

*Определение:*

Этот показатель характеризует наличие локомотивов и рассчитывается путем деления соответствующей величины (количества локомотивов, использовавшихся в течение одного года) на общее количество локомотивов.

*Показатель:*

**Наличие локомотивов (%)**

*Оптимальная практика:* 90 (США)

*Примечания:**Наименование:*

28. Управление (вагоны)

*Определение:*

Этот показатель характеризует наличие вагонов и рассчитывается путем деления соответствующей величины (количество грузовых и пассажирских вагонов, использовавшихся в течение одного года) на общее количество вагонов, предназначенных для грузовых и пассажирских перевозок.

*Показатель:*

**Наличие грузовых и пассажирских вагонов (%)**

*Оптимальная практика:* > 90 (США/ Европа)

*Примечания:*