



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/1999/8\*  
29 December 1998

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

(Шестьдесят первая сессия, 8-11 февраля 1999 года,  
пункт 5 повестки дня)

АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В СТРАНАХ - ЧЛЕНАХ ЕЭК И НОВЫХ  
ТЕНДЕНЦИЙ В ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ

Записка секретариата

Цель настоящего документа состоит в том, чтобы дать правительствам ЕЭК краткий обзор основных тенденций и некоторых предварительных показателей в области транспорта в регионе ЕЭК в 1998 году, а также проследить общие изменения в области регламентации и инфраструктуры, в частности, в центрально- и восточноевропейских странах с описанием наилучшей практики, используемой правительствами в своей деятельности, связанной с транспортом. Он был подготовлен секретариатом на основе информации, представленной следующими странами: Венгрией, Испанией, Литвой, Нидерландами, Норвегией,

---

\* Распространение документов Комитета по внутреннему транспорту более не является ограниченным. В связи с этим секретариат принял новую систему нумерации, в соответствии с которой рабочие документы будут иметь следующее обозначение: TRANS/год сессии/ порядковый номер, а доклады предварительной повестки дня, резолюции и основные публикации будут обозначаться в соответствии с прежней системой нумерации: ECE/TRANS/ порядковый номер.

Польшей, Российской Федерацией, Словенией, Соединенным Королевством, Францией, Чешской Республикой, Швейцарией, Швецией и Эстонией. Была также учтена информация, полученная от Европейской комиссии (ЕК) и международных финансовых учреждений, а также данные о перевозках, предоставленные Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) и Международным союзом железных дорог (МСЖД). Настоящий документ состоит из основного текста и двух приложений. В приложении 1 приводятся сообщения по странам, в которых выделяются основные изменения в области транспорта в странах, представивших такую информацию, и в ЕК. В приложении 2 приводится резюме деятельности Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), Европейского инвестиционного банка (ЕИБ) и Всемирного банка (МБРР) в области финансирования транспорта.

## **г. ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ ЕЭК**

1. На общем экономическом развитии в 1998 году отрицательно сказались последствия финансового кризиса в Юго-Восточной Азии, который начался в июле 1997 года и усилился в 1998 году в результате затянувшегося спада в Японии и финансового краха в Российской Федерации <sup>1/</sup>. Во второй половине 1998 года в экономике западных стран отмечалось снижение темпов экономического роста. В настоящее время прогнозируется, что реальный ВВП в западной Европе увеличится в 1998 году на 2,8%, что в целом соответствует темпам 1997 года. В экономике стран - членов ЕЭК переходного периода совокупный реальный ВВП, по всей видимости, в 1998 году не изменится по сравнению с предшествующим годом; фактически в этом районе может даже наблюдаться небольшое снижение темпов экономического роста. Основной причиной такого положения явился экономический спад в Российской Федерации, который также приведет к негативным темпам экономического роста в СНГ в целом. По-прежнему ожидается, что в Центральной и Восточной Европе, несмотря на некоторое замедление во второй половине года, рост реального ВВП в 1998 году в целом составит более 3%, а балтийские государства по-прежнему останутся наиболее быстрорастущим регионом в Европе, совокупный ВВП которых, по прогнозам, увеличится почти на 6%.

2. Транспортный сектор в странах - членах ЕЭК развивался разными темпами в соответствии с развитием экономики этих стран и зависел также от их географического положения. По предварительным данным и оценкам Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) и Международного союза железных дорог (МСЖД), ожидалось, что в западноевропейских странах (ЗЕС) перевозки грузов и пассажиров автомобильным и железнодорожным транспортом будут в 1998 году по-прежнему

---

<sup>1/</sup> См. ЕЭК ООН, Обзор экономического положения Европы в 1998 году, № 3.

увеличиваться, как в 1997 году. По данным МСАТ, объемы грузов, перевезенных автомобильным транспортом в этих странах, должен увеличиться в 1998 году на 2,5%. По прогнозам на 1999 год объем этих перевозок увеличится еще на 2,8%. Вместе с тем положение в разных странах является весьма различным: в 1998 году объемы перевозок увеличились на 1% в Бельгии и на 5,4% в Ирландии. В большинстве ЗЕС ВВП будет увеличиваться более высокими темпами, чем объем автомобильных перевозок (за исключением Ирландии, Бельгии, Италии и Соединенного Королевства). Однако это соотношение изменится в 1999 году в результате эффекта сочетания более умеренного увеличения ВВП и большего объема автомобильных перевозок. В области грузовых железнодорожных перевозок данные МСЖД свидетельствуют об их увеличении в период с января по сентябрь 1998 года как в тоннах (+2,0%), так и т-км (+3,3%). Пассажирские перевозки, по всей видимости, также увеличились в ЗЕС в 1998 году, хотя представленные данные являются достаточно ограниченными. В некоторых странах отмечалось существенное увеличение автомобильных перевозок (например, в Испании автомобильные пассажирские перевозки увеличились на 22,7% в пас.-км). По всей видимости, в 1998 году железнодорожные пассажирские перевозки в ЗЕС будут по-прежнему постепенно увеличиваться. В соответствии с данными МСЖД за девять месяцев число пассажиров увеличилось на 0,3%, а показатель пас.-км увеличился на 1,4%. Более существенное увеличение отмечается в Испании и Турции, где число пассажиров, перевезенных по железным дорогам увеличилось на 4,6% и 2,7%, соответственно, а показатель пас.-км в обеих странах увеличился на 6,9%.

3. Несмотря на то, что по центрально- и восточноевропейским странам (ЦВЕС), СНГ и балтийским государствам имеется небольшой объем данных, тем не менее они говорят о том, что в этих странах в 1998 году ожидалось увеличение грузовых перевозок. Вместе с тем в тех странах, которые были в большей степени затронуты кризисом в Российской Федерации, объемы ожидаемого увеличения сократились (ожидалось, что в России и Литве объем перевозок увеличится на 1%), а в тех странах, которые были затронуты экономическим кризисом, можно было ожидать даже сокращение объема перевозок (-4,9% в Чешской Республике). В этих странах объем грузовых автомобильных перевозок, по предварительным данным, по всей видимости, увеличивался быстрее, чем объем грузовых железнодорожных перевозок. В соответствии с предварительными данными МСЖД за девять месяцев 1998 года объем грузовых железнодорожных перевозок практически не изменился (-0,4% в т, +0,4% в т-км) по сравнению с аналогичным периодом 1997 года, причем эти показатели существенно отличаются друг от друга в зависимости от субрегиона и даже по отдельным странам. Предварительные данные по ЦВЕС свидетельствуют о постоянном сокращении объема грузовых перевозок (-6,6% по объему, -8,4% по т-км). В балтийских странах и странах СНГ (исключая Российскую Федерацию и среднеазиатские республики) объем грузовых железнодорожных перевозок увеличился на 2,1% (и на 3,5% в т-км). Однако Республика Молдова и Латвия выпадают из общей тенденции, поскольку грузовые железнодорожные перевозки в обеих странах соответственно сократились по объему на 6,1% и 3,9% и на 2,3% и 4,8% по т-км. В области пассажирских перевозок в ЦВЕС

роль железнодорожного транспорта по-прежнему сокращалась, причем это сокращение по количеству пассажиров составило 9,2%, а по пас.-км – 5,3%. Такое же сокращение перевозок в пас.-км (5,2%) наблюдается в странах Балтики и СНГ (исключая Российскую Федерацию и среднеазиатские республики), однако сокращение количества пассажиров (-1,1%) в этих странах является менее значительным.

4. В соответствии с этими изменениями можно отметить, что в 1998 году в ЗЕС тенденция в области распределения грузовых перевозок между различными видами транспорта была несколько более благоприятна для автомобильного транспорта, после существенного изменения такой тенденции в 1997 году, когда железнодорожные грузовые перевозки увеличились почти на 8%, а автомобильные перевозки только на 3%.

5. Хотя по ЦВЕС и балтийским государствам отмечается существенная нехватка данных, складывается впечатление, что тенденция в области распределения перевозок между различными видами транспорта в 1998 году была однозначно благоприятной для автомобильного транспорта, как и в 1997 году, когда объем грузовых железнодорожных перевозок сократился на 0,5%, а объем грузовых автомобильных перевозок увеличился на 12%. Вместе с тем в некоторых странах отмечается некоторое оживление в области внутреннего водного транспорта. Распределение пассажирских перевозок между различными видами транспорта в ЦВЕС и в балтийских государствах также по-прежнему было благоприятным для автомобильного транспорта и в особенности для индивидуального транспорта за счет общественного транспорта, хотя в некоторых случаях показатели общественного транспорта также увеличились.

6. На общеевропейском уровне и с учетом всех видов транспорта международные перевозки по-прежнему развивались быстрее, чем внутренние перевозки, что подтверждает долгосрочную тенденцию в регионе ЕЭК. Международные перевозки восток-запад, по всей видимости, развивались наиболее высокими темпами, хотя окончательные показатели из-за кризиса в России оказались ниже первоначально ожидаемых в тех странах, которые в большей степени вовлечены в транзитные перевозки на восток. В частности, международные грузовые железнодорожные перевозки увеличивались более высокими темпами, чем внутренние грузовые железнодорожные перевозки. По данным МСЖД, за 9 месяцев в Европе (исключая Российскую Федерацию и Среднюю Азию) общий объем грузовых железнодорожных перевозок в т-км увеличился на 0,4%, а международные грузовые железнодорожные перевозки увеличились на 5,1%. В ЦВЕС эта тенденция проявилась еще резче, и эти показатели в процентах соответственно составили -8,4% и +4,4%. Во многих странах, включая Францию и Чешскую Республику, на международные железнодорожные перевозки приходится более 50% всех железнодорожных грузовых

перевозок. Наконец, следует отметить, что объем международных железнодорожных перевозок существенно вырос в Турции, где в прошлом году они увеличились на 84,5%, хотя на их долю по-прежнему приходится только 5,5% от общего показателя железнодорожных перевозок в т-км.

7. В регионе ЕЭК продолжалось развитие комбинированных перевозок. В 1997 году компании, входящие в МСКПП, увеличили количество отправок в международном сообщении на 9%, что составило около 2,6 млн. ТЕУ, причем аналогичное увеличение также отмечается во внутренних перевозках, объем которых в настоящее время составляет около 0,315 млн. ТЕУ.

## **II. ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ И ИНФРАСТРУКТУРЫ**

8. Изменения в области регулирования в 1998 году были направлены на облегчение пересечения границ, устранение заторов дорожного движения, дальнейшее повышение безопасности дорожного движения и улучшение экологических показателей транспортного сектора. Несмотря на прогресс, достигнутый в области международных перевозок, проблема пересечения границ по-прежнему оставалась основным барьером на пути развития всех видов перевозок, хотя время простоя на границах постепенно сокращается. В области железнодорожных перевозок остановки, связанные с таможенным досмотром, часто затягивались из-за технической несовместимости национальных сетей, что еще больше увеличивало вероятность задержек пассажирских перевозок. По-прежнему заключались двусторонние соглашения с целью проведения пограничных формальностей в ходе движения поездов и проведения различных видов контроля на конечных железнодорожных станциях, причем в некоторых железнодорожных коридорах были созданы специальные рабочие группы.

9. Заторы дорожного движения главным образом наблюдались на основных автомобильных дорогах вблизи крупных городов (в частности в ЦВЕС и Балтийских странах). Помимо строительства инфраструктуры (которое замедляется из-за финансовых трудностей в некоторых странах), сообщается о мерах по сокращению спроса на перевозки и по содействию развитию общественного транспорта (включая использование интермодальных подходов), а также о создании информационных систем и центров управления движением.

10. В области безопасности дорожного движения в 1998 году отмечалось увеличение количества погибших в ряде стран, что было вызвано такими обстоятельствами, как увеличение мобильности в результате благоприятных погодных или экономических условий, повышение пределов ограничения скорости или недостаток использования более жестких мер в прошлом. В 1997 году число дорожно-транспортных происшествий увеличилось на 5,2% в ЗЕС и на 8,9% в ЦВЕС и балтийских странах; количество раненых увеличилось соответственно на 0,8% и 7,5%; число погибших несколько уменьшилось в ЗЕС (на 0,4%), однако этот же показатель продолжал увеличиваться в ЦВЕС и балтийских

странах (на 6,3%). Складывается впечатление, что в некоторых странах ЦВЕС условия улучшаются, хотя показатели в этих странах постоянно растут быстрее, чем в других странах. Вызывает определенную озабоченность количество пешеходов, погибших в дорожно-транспортных происшествиях (например, в Швейцарии на них приходится 20% всего числа пострадавших), однако окончательные выводы по поводу того, как наиболее эффективно можно было бы решить эту проблему, не сделаны. Для повышения безопасности дорожного движения все шире используются меры, которые связаны с улучшением подготовки водителей, изменениями ограничений скорости, увеличением размеров штрафов и улучшением конструкции инфраструктуры (устройства безопасности на дорогах, схемы дорог, полосы движения для двухколесных транспортных средств...), сокращением движения грузовых автомобилей в выходные дни, осмотрами транспортных средств (в ЦВЕС и Балтийских странах вводится более строгое законодательство). Некоторые страны полностью пересматривают свою политику (например, в Норвегии соответствующие предложения будут представлены в парламенте в 1999 году; правительство Нидерландов разрабатывает программу обеспечения устойчивой безопасности на ближайшие годы, и в этой связи предпринимаются серьезные усилия с целью поиска консенсуса) либо включают проблемы безопасности в свою транспортную стратегию (например, Соединенное Королевство или Словения). Телематика может сыграть существенную роль в этой области в будущем (центры управления движением, "думающие" транспортные средства и дороги и т.д.).

11. В сфере охраны окружающей среды основными областями деятельности правительств являются технические спецификации автотранспортных средств и топлива, перевозка опасных грузов, проведение политики, предусматривающей перераспределение части перевозок с автомобильного транспорта на экологически более чистые виды транспорта, в частности использование комбинированных перевозок. В связи с техническими спецификациями автотранспортных средств и топлива ЦВЕС и Балтийские страны проводят согласование своего законодательства с соответствующими директивами ЕС в этой области. В области перевозки опасных грузов в последнее время к Соглашению ДОПОГ присоединилось несколько новых стран; высказываются соображения в связи с необходимостью пересмотра существующего законодательства и улучшения профессиональной подготовки водителей, занимающихся перевозкой опасных грузов. Меры, способствующие перераспределению перевозок между различными видами транспорта, предусматривают введение платы за пользование дорогами, более высоких налогов на автотранспортные средства и топливо, ряд других мер по содействию развитию комбинированных перевозок, включая предоставление дотаций и займов на приобретение оборудования, вложение государственных средств в новые объекты и введение льготного налогообложения.

12. В области развития инфраструктуры в первоочередном порядке осуществляются те меры, которые отражают особенности и трудности географического характера каждой страны. После сокращения в 1997 году капиталовложений в транспортную инфраструктуру в рамках совместных усилий по осуществлению программы ЕВРО (например, Испания

сократила объем своих капиталовложений в железнодорожный транспорт на 33%) западноевропейские страны, по всей видимости, приступили к активизации своей деятельности в области транспортных проектов, в частности тех, которые связаны железными дорогами, с целью перераспределения части перевозок с автомобильного транспорта на этот вид транспорта. В октябре 1998 года были начаты работы на железнодорожной линии, ведущей к туннелю под Ла-Маншем, которые позволят сократить время поездки между центром Лондона и туннелем под Ла-Маншем на 30 минут. Существенные результаты были также достигнуты в 1998 году в Нидерландах в связи с принятием решений, в частности по проекту Бетуверут, линии высокоскоростного движения Юг и туннелю Вестершельда. Недавно граждане Швейцарии утвердили программу капиталовложений в железнодорожный транспорт на следующие 20 лет в размере 300 млрд. швейцарских франков, в которой, в частности, предусматривается строительство двух трансальпийских туннелей и модернизация подвижного железнодорожного состава. ЦВЕС и балтийские страны по-прежнему сосредотачивают свои усилия на общеевропейских транспортных коридорах и в целом на своих железнодорожных и автомобильных сетях категории Е. Были завершены работы по строительству нескольких новых участков автомагистралей и объездных дорог вокруг городов и были модернизированы железнодорожные линии (электрификация, улучшение трассы существующих путей, введение современных систем телекоммуникации...). В ряде стран была подготовлена документация по стратегическим вопросам, включая обязательства по капиталовложениям в транспорт в ближайшие несколько лет.

13. Нехватка финансовых ресурсов для создания остро необходимых проектов в области транспортной инфраструктуры отмечается в сообщениях из нескольких стран. Страны-члены продолжают создавать более благоприятные условия с целью привлечения частного капитала в реализацию будущих проектов. ЦВЕС, балтийские страны и страны СНГ разрабатывают различные меры регулирования с целью стимулирования частных капиталовложений в различных областях, включая транспортную инфраструктуру. Накопленный в прошлом опыт, в основном в области внедрения платных автомагистралей, может послужить в качестве основы поиска приемлемых решений для всех заинтересованных сторон, включая участников дорожного движения. Частный сектор играл ведущую роль в реализации ряда упомянутых выше железнодорожных проектов в Великобритании. В Нидерландах в рамках рабочей группы разрабатываются предложения с целью привлечения частного сектора к реализации будущих проектов.

14. Международные финансовые учреждения, чья деятельность более подробно описывается в приложении 2, по-прежнему играли ключевую роль в развитии общеевропейской транспортной инфраструктуры. Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) подписал в 1998 году 10 дополнительных соглашений на общую сумму 227 млн. ЭКЮ, в результате чего соглашения в области транспорта охватили более 40 проектов стоимостью 1,3 млрд. ЭКЮ. Железные дороги по-прежнему являются основным объектом деятельности ЕБРР в области транспорта, в результате чего в

1998 году было подписано четыре новых соглашения по железным дорогам в Венгрии, Латвии, Хорватии и Грузии, причем в двух соглашениях предусматривается совместное финансирование с Европейским инвестиционным банком (ЕИБ), а в двух остальных – со Всемирным банком (ВБ). В 1988 году на обязательства по ЦВЕС и балтийским странам приходилось более 70% всех обязательств. Однако ожидается, что в 1999 году основное внимание будет уделяться закавказским и среднеазиатским странам. Ожидается, что общий объем обязательств в 1999 году сохранится на уровне 200 млн. ЭКЮ.

15. Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) подписал в 1998 году (январь–ноябрь) финансовые контракты на сумму, превышающую 6,3 млрд. ЭКЮ по проектам, реализуемым в ЕС, т.е. почти 40% займов по 15 государствам – членам ЕС. Сумма займов, утвержденных в 1998 году для проектов, являющихся составной частью центральноевропейских транспортных коридоров, которые были определены на общеевропейских конференциях по транспорту на Крите и в Хельсинки, составляет 1,4 млрд. ЭКЮ.

16. Сумма операций Всемирного банка по предоставлению займов в Европе и Средней Азии в области транспорта достигает 356 млрд. долл. США, или 6,8%, от общей суммы займов в 1998 году; в этой области, по всей видимости, наблюдается изменение приоритетов с 1996 года, когда максимальная сумма займов достигла 868 млн. долл. США, или 19,8%, от общей суммы займов).

### **III. НАИЛУЧШАЯ ПРАКТИКА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА**

17. Сообщения о наилучшей практике в основном касаются изменения структуры железнодорожного транспорта, облегчения перевозок, а также стратегии в области транспорта и территориально-пространственного планирования. Сообщается также о ряде инновационных мер в области управления спросом на перевозки, в основном в области городского транспорта.

18. В большинстве стран – членов ЕЭК продолжалась деятельность по изменению структуры железнодорожного транспорта. В Швейцарии была начата амбициозная реформа железнодорожного транспорта: с 1999 года ЖДШК становится частным предприятием, и в будущем доступ к грузовым перевозкам и к части пассажирских перевозок будет предоставлен для других операторов. В Польше создана новая Генеральная железнодорожная инспекция, а также новая железнодорожная компания РКР на основе разделения функций эксплуатации и управления начиная с 1 июля 1998 года. Новая организация была также создана в Румынии. Во Франции ведется работа с целью накопления уникального опыта по наделению регионов соответствующими полномочиями в области регулирования региональных железнодорожных перевозок, а также проводится дальнейшее уточнение сфер ответственности железнодорожных сетей Франции (РФФ) и НОЖДФ.



19. Сообщается о ряде мер, направленных на облегчение транспортных операций, включая предоставление информационных услуг и введение системы сбора проездных платежей. В основном в Западной Европе по-прежнему предпринимаются усилия с целью совершенствования городских перевозок, включая доставку грузов в городских районах, планирования и управления спросом на перевозки. Во многих случаях эта деятельность связана с пересмотром существующего законодательства, с тем чтобы позволить государственным органам осуществлять такие меры, как взимание платы за пользование дорогами, планирование перевозок на предприятиях и упрощение процедур утверждения и реализации транспортных проектов.

20. В нескольких странах были разработаны стратегии в области транспорта, причем в отдельных случаях эта деятельность охватывала также вопросы территориально-пространственного планирования. В Нидерландах в настоящее время рассматривается ряд грузовых транспортных коридоров (проекты ИНКОДЕЛЬТА) с учетом всех аспектов, включая транспорт, экономическое развитие и обеспечение высококачественного развития. Чешская Республика осуществила обновление своей национальной политики в области транспорта в связи с проведением оценки своего вступления в ЕС. Правительство Словении также приняло резолюцию о политике в области транспорта, которая в настоящее время рассматривается в парламенте.

#### **IV. ПЕРСПЕКТИВЫ НА 1999 ГОД**

21. В настоящее время экономические перспективы на 1999 год являются неопределенными. Учитывая условия недавних негативных событий на финансовых рынках, глубокий кризис в Азии и нерешенность вопроса о возможности сохранения финансовой стабильности в Латинской Америке, прогнозы роста рыночной экономики западных стран с лета прошедшего года постоянно пересматриваются в сторону сокращения. Ожидается, что в Западной Европе общий объем производства увеличится в 1999 году на приблизительно 2%, однако эта цифра скрывает различное положение вещей в отдельных странах. Двумя основными внешними факторами, которые, по всей видимости, являются доминирующими при определении краткосрочной перспективы для стран - членов ЕЭК с переходной экономикой, являются состояние западноевропейского спроса и условий на международных рынках капитала. Высокая зависимость стран с переходной экономикой от иностранных рынков свидетельствует об их интеграции в мировую экономику и в то же время является источником уязвимости в краткосрочной перспективе даже для наиболее развитых стран. Циклическое замедление в Западной Европе скажется на росте экспорта из стран с переходной экономикой и может привести к ослаблению экономического роста в 1999 году. Сокращающийся приток иностранного капитала, особенно прямых иностранных инвестиций в некоторых странах с переходной экономикой, замедлит процесс изменения структуры и экономического оживления, а также скажется на возможности роста в будущем.

22. В этих условиях потребуется принять новые усилия для поиска решений в целях удовлетворения все возрастающего спроса на перевозки при наличии ограниченных финансовых ресурсов. Меры регламентации должны по-прежнему играть основную роль в обеспечении более эффективного использования существующей инфраструктуры, облегчения транспортных операций, повышения эффективности экологически чистых видов транспорта, повышения безопасности и сокращения нежелательного воздействия на окружающую среду. Меры по уменьшению нынешнего давления на сети автомобильных дорог, включая реформу железных дорог и содействие развитию альтернативных видов перевозок, таких, как комбинированные перевозки, внутренние водные перевозки или морские перевозки на небольшие расстояния, будут по-прежнему выступать в качестве основных мер национальной стратегии в области транспорта в большинстве стран. Перегруженные городские и межгородские транспортные системы потребуют использования всесторонних стратегических подходов и глубокого опыта принятия решений на консенсусной основе со стороны органов государственной власти. Развитие и интеграция европейских сетей и их расширение за счет включения среднеазиатских стран будут по-прежнему являться приоритетной задачей для региона ЕЭК.

---

Приложение 1Сообщения по странам**ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА**

В 1996 году на транспортный сектор приходилось 3,6% ВВП (оценка). В результате экономического развития (ожидается, что в 1998 году ВВП сократится на 0,5%) грузовые перевозки, по оценкам, в 1998 году сократятся на 4,9% в т-км. Как ожидается, сократится также число пассажиров, которые пользуются общественным транспортом (-3% в пас.-км), в частности железнодорожным транспортом (-6,7% в пас.-км), а перевозки на принадлежащих частным лицам легковых автомобилях увеличатся (+3,1% в пас.-км). Автомобильный транспорт по-прежнему будет являться доминирующим видом транспорта в области грузовых перевозок (65,4% в т, 82,7% в т-км) и, как ожидается, еще больше увеличит свою долю в 1999 году. На легковые автомобили, принадлежащие частным лицам, приходится 3/4 пассажирских перевозок. Международные перевозки составляют 50% от общего объема перевозок, несмотря на их существенное сокращение в 1998 году (-21,8% в т-км, -7,5% в т). Проблемы, вызванные заторами дорожного движения, в основном отмечаются на основных сетях автомобильных дорог, расположенных вблизи крупных городов. Меры по устранению этих заторов предусматривают предоставление информации участникам дорожного движения и развитие комплексных систем общественного транспорта, а также ограничение доступа легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам, в отдельные городские зоны. С 1 октября 1997 года были изменены параметры ограничения скорости, в результате чего в городах скорость движения была уменьшена с 60 до 50 км/ч, а на автомагистралях эта скорость была увеличена со 110 до 130 км/ч. После введения этих изменений число дорожно-транспортных происшествий и количество погибших в них лиц в городских районах уменьшилось (на 18,5% и 3,3% соответственно), а на автомагистралях число дорожно-транспортных происшествий увеличилось (число погибших увеличилось на 54%). В соответствии с оценкой по подготовке Чешской Республики к вступлению в ЕС была проведена работа по определению политики в области транспорта. Предусматривается постепенное введение мер по оказанию поддержки железнодорожному транспорту, которые будут включать модернизацию четырех железнодорожных транзитных коридоров в соответствии с Соглашениями СМЖЛ и СЛКП, и будут приняты меры по развитию комбинированных перевозок. К другим мерам по сокращению воздействия транспорта на окружающую среду относятся введение предельных уровней шума и выбросов для автотранспортных средств и железнодорожного транспорта и согласование вопросов перевозки опасных грузов в соответствии с Соглашением ДОПОГ. Железнодорожный транспорт увеличил свою долю в общем объеме капиталовложений в транспорт в 1998 году, несмотря на то, что общий объем капиталовложений в транспортную инфраструктуру сократился. Доли общих капиталовложений в автомобильный и железнодорожный транспорт являются сопоставимыми.

## ЭСТОНИЯ

По оценке, доля сектора транспорта, почты и телекоммуникаций в ВВП увеличилась с 9,7% в 1996 году до 11,2% в 1998 году. Экспорт транспортных услуг увеличился в последние годы, в частности, в области транзитных перевозок, которые являются основным источником увеличения доля транспортного сектора в ВВП. Общий объем грузовых перевозок (в т) увеличился в 1998 году на 3,9%, причем предусматривается его дальнейшее увеличение на 4,8% в 1999 году. Автомобильные перевозки увеличивались более высокими темпами, чем железнодорожные перевозки (4,4% по сравнению с 3,4%), однако ожидается, что в следующем году положение изменится (2,5% по сравнению с 5,6%). Объем международных перевозок по-прежнему увеличивался, хотя и более меньшими темпами, чем в прошлом году (6,8% в 1998 году и 26,3% в 1997 году); ожидается, что в 1999 году этот рост будет еще большим до 18,2%. Этот показатель отражает возрастающую долю железнодорожного и автомобильного транспорта (69,3% и 21,2% соответственно). Железнодорожный транспорт является доминирующим в области международных перевозок, и на его долю приходится около 3/4 от этих перевозок, причем эта доля несколько увеличилась. Существенное увеличение перевозок привело к возникновению заторов дорожного движения в Таллине и других крупных городах, а также на некоторых участках основных дорог. Ожидается, что модернизация сети автомобильных дорог, а также поощрение использования общественного транспорта и увеличение налогов на топливо позволят отчасти решить эту проблему до 2002 года. Ожидается, что увеличение объема пассажирских перевозок в 1998 и 1999 годах будет происходить более низкими темпами, чем в предшествующие годы: общее число пассажиров увеличится в 1998 году на 0,8%, а в 1999 году на 0,2%, причем показатель пассажирооборота (в пас.-км) увеличится на 3,3% и на 0,3%, соответственно.

Несмотря на увеличение числа дорожно-транспортных происшествий (+3%) и количества раненых (+4,1%), показатели безопасности дорожного движения свидетельствуют о существенном сокращении количества гибели людей (-7,7%) в 1998 году. В настоящее время разрабатывается программа по обеспечению безопасности международных перевозок на период 1999-2010 годов. В 1999 году будет также принята новая программа подготовки водителей. В 1998 году разрабатывался новый закон, касающийся железнодорожного, автомобильного и общественного транспорта. Вместе с другими правительственными мерами в целях развития общественного транспорта и введения более жесткого регулирования в области налогов на топливо и автотранспортные средства (в соответствии с правовыми требованиями ЕС) эти меры, как ожидается, окажут существенное влияние на уменьшение негативного воздействия транспорта на окружающую среду. В стране обеспечена связь основных транспортных инфраструктур с общеевропейскими коридорами; в 1998 году основные капиталовложения направлялись на развитие железнодорожной линии Таллин - Нарва (на которую в 1998 году приходилось две третьих общего объема капиталовложений в транспортную инфраструктуру, включая модернизацию сортировочных станций). Усилия в области автомобильных дорог в основном сосредоточены на трех основных маршрутах: Таллин - Тарту, Таллин - Нарва и автомагистраль "Виа Балтика", на которые приходилось 16% общего объема капиталовложений в 1998 году.

## ФРАНЦИЯ

Объем грузовых перевозок во Франции увеличился на 3,5%, что превышает 3-процентное увеличение ВВП по прогнозам на 1998 год. Однако рост железнодорожных перевозок (2,5%) будет несколько ниже, чем рост автомобильных перевозок (3,5%). Цифры, характеризующие распределение перевозок между различными видами транспорта, имеются только за 1997 год, и они показывают необычное увеличение объема грузовых железнодорожных перевозок (+8,7% в т-км), в результате чего соотношение автомобильный/железнодорожный транспорт изменилось с 77/23 до 75/25. Увеличение объема международных перевозок отмечается по крайней мере с 1995 года; в 1997 году на долю этих перевозок приходилось 23% от общего объема грузовых перевозок, причем 14% - автомобильные перевозки и 50% - железнодорожные перевозки. Объем пассажирских перевозок также увеличился, хотя и более медленными темпами. В этой области железнодорожный транспорт вновь характеризуется более низкими показателями: увеличение на +1,5% на основной сети НОЖДФ, в то время как увеличение объема перевозок на сети национальных автомобильных дорог составило 13%, а на сети автомагистралей - +4,3%. В распределении пассажирских перевозок между автомобильным и железнодорожным транспортом в течение последних двух лет существенных изменений не наблюдалось: автомобильный транспорт (89%); железнодорожный транспорт (9%).

Имеющиеся данные за 9 месяцев 1998 года указывают на незначительное сокращение числа дорожно-транспортных происшествий и количества их жертв (-0,6%). Однако общее число смертельных случаев увеличилось на 5%. Эта цифра может указывать на определенную утрату эффективности тех мер, которые принимались в прошлом, например введение более жестких ограничений скорости в городских районах (до 50 км/ч), сокращение допустимого уровня наличия алкоголя в крови или введение системы штрафных очков, которая применялась к водительским удостоверениям. К мерам, которые принимались Национальным комитетом по вопросам безопасности дорожного движения, относятся совершенствование подготовки водителей, увеличение штрафов и совершенствование инфраструктуры автомобильных дорог и их проектирования (устройства дорожной безопасности, введение велосипедных дорожек...).

К усилиям по сокращению негативного воздействия транспорта на окружающую среду относятся меры правительства по оказанию поддержки комбинированным перевозкам как в области развития инфраструктуры, так и в области эксплуатации, а также выдвинутая инициатива по обновлению существующих правил перевозки опасных грузов. К другим существенным инициативам, упомянутым в докладе, относятся проведение конкретных исследований по потребностям в транспортной инфраструктуре до 2015 года; распределение ответственности между правительством и железнодорожной компанией (НОЖДФ) и передача части полномочий в области мер регулирования ряду регионов на экспериментальной основе в рамках процесса реформирования железнодорожного транспорта, а также ряд инициатив по облегчению транспортных операций, например разработка планов городского транспорта, предоставление информации о взаимодействии различных видов транспорта, системы продажи билетов и т.д. К области деятельности

правительства также относятся вопросы модернизации внутреннего водного транспорта путем улучшения рабочих условий. Основными направлениями деятельности в области грузовых автомобильных перевозок являлись совершенствование контроля за осуществлением автомобильных перевозок (электронные хронометражи, проверка веса в ходе движения) и применение европейских правил, регулирующих социальные вопросы.

## **ВЕНГРИЯ**

Доля транспортного сектора в ВВП несколько уменьшилась. В 1996 году она составляла 6,7%, а в 1998 году этот показатель сократился до 6,2%, и, по прогнозам на 1999 год, он составит 6,1%. Общий объем перевозок в 1998 году увеличивался вместе с увеличением ВВП. Ожидалось, что объем грузовых перевозок увеличится в 1998 году на 2,4% (в т-км) и еще на 2% в 1999 году, причем показатели железнодорожного и автомобильного транспорта будут аналогичными (в 1998 году объем автомобильных перевозок увеличился на 2%, а железнодорожного – на 1,3%, а в 1999 году объем перевозок обоих видов транспорта увеличится на 2,6%). После сокращения объема перевозок внутреннего водного транспорта на 5,9% в 1999 году объем перевозок этого вида транспорта, по прогнозам, существенно увеличится (12,9%). Доли железнодорожного и автомобильного транспорта в грузовых перевозках не изменяются с 1996 года: 25% от общего объема перевозок в т-км приходится на железнодорожный транспорт и 51% – на автомобильный транспорт. Объем международных перевозок в 1998 году несколько уменьшился (-0,9%), однако объем этих перевозок в 1999 году должен увеличиться (+3,8%). Автомобильный транспорт играет все возрастающую роль в международных перевозках, причем в 1998 и 1999 годах его ежегодные темпы роста должны составить 2,4%, причем железнодорожный транспорт должен увеличить объем своих перевозок в 1999 году (+2,1%) после сокращения объема этих перевозок в прошедшем году (-2%). Объем пассажирских перевозок общественным транспортом практически не изменялся (+0,2% в 1998 году и +0,5% в 1999 году). Объем перевозок индивидуальным транспортом продолжает увеличиваться, хотя конкретные данные не представлены. Пункты пересечения границ и транспортные потоки в выходные дни вызывают основные проблемы, связанные с заторами движения на сети автомобильных дорог в Венгрии. Строительство новой инфраструктуры (в основном новые объекты на границах, объездные дороги вокруг городов и строительство подъездных дорог к городам), информация для пользователей и системы управления движением являются основными мерами, которые осуществляются в этой области.

С 1990 года число дорожно-транспортных происшествий, включающих раненых и погибших, уменьшилось (на 37% и 49% за период 1990-1997 годов). Однако в 1998 году число дорожно-транспортных происшествий с легкими ранениями увеличилось на 8,4%, с тяжелыми ранениями на 10,2% и со смертельными исходами на 5,6%. Необычно высокий объем дорожного движения (в частности, в начале года, вызванный теплой зимой) и увеличение количества молодых водителей могут частично объяснить эти показатели. В этот период наблюдалось уменьшение использования ремней безопасности и более широкое употребление алкогольных напитков. Однако общая позитивная тенденция в

области безопасности дорожного движения, которая наблюдается с 1990 года, по-прежнему сохраняется. Ограничение движения тяжеловесных транспортных средств в выходные и праздничные дни, которое было введено в начале 1997 года, в целом оказалось позитивным. Было запрещено пользоваться мобильными телефонами во время вождения, ношение шлемов мотоциклистами стало обязательным, и было проведено обновление правил обозначения перевозки детей и опасных грузов. Дорожная полиция получила новое техническое оборудование, и ее возможности осуществления контроля были усилены. Ожидается, что модернизация инфраструктуры автомобильных дорог и обучение правилам дорожного движения в начальной школе также окажут свое позитивное воздействие.

В 1998 году были открыты для движения новые участки автомагистралей, включая новый участок протяженностью 40 км на автомагистрали М-5 (общеевропейский коридор 4) и 43-километровый участок на автомагистрали М-3 (коридор 5). Была сдана в эксплуатацию полускоростная автомагистраль М-15. Программа развития сети автомагистралей является одним из краеугольных камней политики в области транспорта Венгрии. Государство осуществляет до 50% общих капиталовложений, а остальная их часть частично финансируется частными вкладчиками капиталов. В результате критики, поступившей из различных секторов, министерство транспорта подготавливает новую систему взимания сборов. Существенной модернизацией подверглась также сеть железных дорог, в рамках которой была завершена электрификация нескольких железнодорожных линий, включая одну линию в сторону словацкой границы. Было продолжено строительство новой железнодорожной линии протяженностью 42 км в сторону Словении. Внутренний водный транспорт также воспользовался результатами капиталовложений, которые были осуществлены в ряде государственных портов в связи с развитием логистических центров и удовлетворением спроса на интермодальные перевозки.

## **ЛИТВА**

Доля транспорта и хранения неизменно составляет чуть менее 7% ВВП в соответствии с данными за период с 1996 по 1998 год. Несмотря на предполагаемое увеличение ВВП в 1998 году (+11,1%) и в 1999 году (+10,8%), ожидается, что рост объема перевозок в 1998 году будет незначительным (+1%) в основном в результате последствий российского кризиса. Резкое увеличение роста объема перевозок должно последовать в 1999 году (+7,7%). Автомобильный транспорт продолжает увеличивать свою долю в области грузовых перевозок (61,8% в 1998 году, 63,3% в 1999 году), и, как ожидается, его доля еще больше увеличится в будущем. Аналогичная ситуация складывается в области пассажирских перевозок, где доля общественного транспорта сокращается (в 1,9 раза в течение периода 1993-1997 годов), а доля автомобильных перевозок в результате увеличения количества частных легковых автомобилей неизменно увеличивается (на 23% в период 1995-1997 годов). Около 40% общего объема грузовых перевозок осуществляется в международном сообщении. Транзитные перевозки являются существенной частью международных перевозок, однако в результате кризиса в России наблюдается сокращение их объема, в частности объема автомобильных перевозок, и окончательные показатели за 1998 год будут равняться показателям за 1997 год.

Положение в области безопасности дорожного движения продолжало ухудшаться: в 1998 году количество дорожно-транспортных происшествий увеличилось на 13,9%, причем количество раненых – на 15,7%, а случаев гибели людей – на 8%. В 1999 году улучшения положения в этой области не ожидается. Был создан Фонд безопасности дорожного движения, и рабочая группа разрабатывает общие положения закона о дорожном движении. Проводится работа по совершенствованию дорожной инфраструктуры (например, строительство перекрестков с круговым движением, использование устройств безопасности, светофоров, пешеходных дорожек и т.д.).

Регламентирующий механизм, включая требования в области охраны окружающей среды и безопасности, согласуется с директивами ЕС. Особое значение в области воздействия на окружающую среду имеют те положения закона о транспорте, которые содействуют развитию комбинированных перевозок, а также ратификация парламентом в 1998 году Соглашения ДОПОГ. В последние годы постоянно увеличивался объем капиталовложений в транспортную инфраструктуру: с 0,39% ВВП в 1993 году до 0,99% в 1997 году и 1,21% в 1998 году. Проекты Литвы в области транспортной инфраструктуры соответствуют предложениям по программе ТИНА для коридоров I и IX. На объем капиталовложений в эти коридоры приходится 87% всех капиталовложений на транспорте в 1998 году. Основными проектами в области железнодорожного транспорта предусматривается увеличение скорости движения поездов до 160 км/ч на железнодорожной линии Вильнюс – Клайпеда, а также строительство новой железнодорожной линии с шириной колеи МСЖД от границы до логистического центра в Каунасе. На железнодорожные пути пришлось около 29% всего объема капиталовложений в железнодорожный транспорт в 1998 году. Капиталовложения в автомобильные дороги направляются на строительство объездных дорог вокруг ряда городов и завершение строительства автомагистрали "Виа Балтика". На автомобильные дороги пришлось почти половина (48%) всех капиталовложений в области транспорта.

Законы, которые были приняты с 1995 года, были направлены на стимулирование частных капиталовложений. Недавно была принята поправка к Закону о Дорожном фонде, в которой разъясняются источники средств Дорожного фонда и процедуры их использования.

## **НИДЕРЛАНДЫ**

В течение ряда лет доля транспортного сектора в ВВП стабилизировалась на уровне 8%. Политика Нидерландов в области транспорта направлена на обеспечение надежной конкурентоспособной позиции Нидерландов, а также на постоянное совершенствование доступа к основным портам и экономическим центрам.

Последние данные о транспорте имеются за 1997 год. По всей видимости, будет трудно обеспечить достижение целей 2000 года, стоящих в области пассажирских перевозок: в результате увеличения числа поездок общий пробег в километрах легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам, увеличился на 4% в 1997 году, хотя этот



показатель стабилизировался в предшествующем году благодаря повышению цен на топливо, а также проведению соответствующей политики в области стоянки и управления движением. Вместе с тем прекратились имевшие место в прошлом тенденции сокращения перевозок общественным транспортом. Объем грузовых перевозок в 1997 году тоже увеличился. Однако увеличение пробега грузовых автомобилей в километрах было меньшим, чем увеличение объема перевезенных грузов благодаря принятию мер по повышению эффективности перевозок. С точки зрения стоимости перевезенных грузов доминирующую роль занимает автомобильный транспорт (94,8%); однако железнодорожный транспорт добился существенного увеличения своей доли на 19,5% после ее сокращения на 16,5% в 1996 году. Объем международных автомобильных перевозок в 1997 году увеличился и составил 21% от общего объема международных перевозок, причем по весу эта доля составляет 82%. Вместе с тем железнодорожный транспорт постоянно увеличивает свою долю в стоимости перевозимых грузов по крайней мере с 1994 года, и в 1997 году эта доля увеличилась на 11,7%. Правительство поставило перед собой цель содействовать развитию морских контейнерных перевозок на небольшие расстояния на отдельных международных маршрутах и комбинированных перевозок на маршрутах протяженностью более 200 км. Несмотря на то, что цели, которые были определены на 2010 год, представляются завышенными, тем не менее с учетом нынешних тенденций они, по всей видимости, являются вполне достижимыми.

Сокращение заторов дорожного движения является одной из целей национальной стратегии в области транспорта (вторая структурная схема для дорожного движения и транспорта), в частности, на внутренних соединительных дорогах, ведущих к основным портам, и на основной сети автомобильных дорог. Предусматриваются четыре направления деятельности в области политики: устранение узких мест (новые полосы движения, повышение эффективности использования существующей инфраструктуры); совершенствование общественного транспорта; внедрение альтернативных видов транспорта (работа на дому с помощью средств связи, управление движением, гибкое расписание работы...) и взимание платы за пользование дорогами (схемы оплаты во время движения).

С 1997 года реализуется исходная программа обеспечения устойчивой безопасности с участием всех правительственных органов с целью достижения окончательной цели сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий на 25% в 2000 году по сравнению с уровнем 1985 года. В 1999 году должно быть принято решение относительно следующего этапа этой программы с целью изложения наиболее эффективных с точки зрения затрат и обеспечения устойчивой безопасности на автомобильных дорогах, движение транспортных средств на которых будет осуществляться со скоростью 50 км/час и 80 км/час.

Перераспределение перевозок в пользу экологически более чистых видов транспорта является важным инструментом сокращения негативного воздействия на окружающую среду: с автомобильного транспорта грузовые перевозки следует перераспределить в пользу

внутреннего водного, железнодорожного, трубопроводного и подземного транспорта, а пассажирские перевозки следует перераспределить с автомобильного транспорта на железнодорожный, а авиационные перевозки на небольшие расстояния заменить высокоскоростными железнодорожными перевозками. К числу вспомогательных мер относятся повышение эффективности дорожного движения (сокращение заторов дорожного движения), внедрение более чистых и менее шумных транспортных средств, стимулирование развития комбинированных перевозок, включая содействие повышению конкурентоспособности железнодорожных перевозок.

Новый кабинет правительства принял решение осуществить в период до 2010 года капиталовложения в инфраструктуру в размере 1,67 млрд. гульденов Нидерландов. Для повышения эффективности запрограммированных капиталовложений правительство представит в 1999 году предложения по сотрудничеству государственного и частного сектора в деле реализации проектов в области инфраструктуры. В настоящее время рассматриваются несколько крупных проектов в области инфраструктуры: в марте 2003 года будет завершено строительство туннеля Вестершельда; работы по непосредственной прокладке туннеля начнутся в 1999 году. По проектам Бетуверут практически завершён этап планирования; начато строительство в районе порта Роттердам, причем по другим участкам линии объявлены торги. Было принято решение о линии высокоскоростного железнодорожного движения Юг (Амстердам - Брюссель - Париж), причем строительство этой линии начнется в 1999 году.

Недавно министерство транспорта приступило к реализации проекта Инкодельта с целью направления грузовых перевозок по коридорам, связывающим экономические центры страны с другими странами; в этом подходе решающая роль отводится тесному сотрудничеству правительства и представителей рынка; каждый коридор рассматривается в качестве транспортной магистрали, магистрали экономического развития и магистрали, на которой будет осуществляться высококачественное развитие. Были созданы специальные группы с целью ликвидации заторов дорожного движения и сокращения или предотвращения заторов на автомагистралях. Они сосредоточивают свою деятельность, в частности, на обеспечении соблюдения и выполнения принятых ранее мер (например, запрещение обгонов, выбор скорости или полос движения в часы пик). Будет проведена работа по упрощению процедур официального утверждения и реализации новых транспортных маршрутов в соответствии с предложением правительства о новом законе, который должен вступить в силу в 1999 году. К другим инновационным мерам относятся крупномасштабная демонстрация автоматического управления движением транспортных средств, создание руководящей группы по наблюдению за участием частного сектора в реализации крупных проектов в области инфраструктуры, создание в последнее время национального центра информации о дорожном движении, недавняя разработка в сотрудничестве с Германией экспериментального проекта по управлению движением в ходе пересечения границы на участке автомагистрали Эйндховен - Кельн. Министерством

транспорта, провинциями, муниципалитетами и советами по водным проблемам было достигнуто соглашение о программе в 24 пункта, которая нацелена на повышение безопасности дорожного движения.

## **НОРВЕГИЯ**

Доля сектора транспорта и коммуникаций в ВВП в 1995 году (последние имеющиеся данные) составила 9,5%. Аналогичный показатель, по всей видимости, относится и к последующим годам. Ожидается, что ежегодные темпы роста в 1998 и 1999 годах будут ниже, чем темпы роста в 1997 году, и, вероятно, этот показатель будет выше в грузовых, чем в пассажирских перевозках. Особенно существенный рост грузовых перевозок наблюдался в 1997 году (на 7% в т и на 8,1% т-км), в частности на автомобильном транспорте (+7% в т; +11,1% в т-км). Объем грузовых железнодорожных перевозок не увеличился, хотя увеличился грузооборот (6,2% в т-км). Общий объем пассажирских перевозок увеличился незначительно (+1,1% как по количеству пассажиров, так и по пас.-км), причем наибольшее увеличение отмечалось в железнодорожном секторе (более чем 5-процентное увеличение по количеству пассажиров и по пас.-км). Данные о международных перевозках являются недостаточно точными, хотя и здесь ожидается, что автомобильный транспорт будет увеличивать свою долю в будущем. Основные проблемы заторов дорожного движения связаны с городскими перевозками в часы пик, междугородними перевозками в выходные дни, недостатком пропускной способности паромных переправ, сокращением пропускной способности автомобильных дорог в результате проведения дорожных работ, погодными условиями и транспортными происшествиями, а также пиковыми объемами дорожного движения в особых случаях. Проводится работа по совершенствованию передачи информации для водителей и улучшения функционирования систем регулирования дорожного движения с целью устранения заторов дорожного движения. С этой же целью денежные средства, поступающие в виде сборов за пользование дорогами, используются для финансирования новых городских туннелей.

Рост объемов дорожного движения и увеличение скоростей движения, вероятно, являются причиной увеличения количества смертельных случаев в последние годы (+18,8% в 1997 году, +8,9% в 1998 году), несмотря на сокращение общего числа дорожно-транспортных происшествий (-2,8%) и количества жертв (-1,8%). В настоящее время проводится работа по оценке программы подготовки водителей, а также подготавливается несколько законодательных актов, которые будут представлены на рассмотрение парламента в 1999 году, включая снижение предельной нормы содержания алкоголя в крови, ограничение использования мобильных телефонов и применение системы штрафных очков для водительских удостоверений.

С учетом опыта, накопленного в области сбора дорожных платежей, министерство транспорта в настоящее время предпринимает необходимые меры для введения правовой основы в области взимания платы за пользование дорогами в качестве меры по сокращению

негативного воздействия транспорта на окружающую среду. Политика в области стоянок является основным элементом мероприятий по уменьшению заторов дорожного движения, и в настоящее время проводится анализ введения налогов на частные стоянки вблизи торговых и промышленных предприятий. Недавно министерство транспорта приступило к реализации проекта "Обеспечим более чистый воздух в городах" путем введения системы мониторинга и оповещения о загрязнении воздуха в крупных городах к октябрю 1999 года, включая реализацию краткосрочных и долгосрочных мер, а также введение их правовой основы.

## **ПОЛЬША**

Ожидается, что доля транспортного сектора в ВВП в ближайшем будущем сохранится на уровне 1997 года (1997 год) в результате замедления темпов развития этого сектора по сравнению с другими видами экономической деятельности, например промышленностью или строительством. Объем автомобильных перевозок постоянно увеличивается: на 7-8% на национальных дорогах категории E и на 9-10% на международных дорогах. Ожидается, что доля грузовых автомобильных перевозок несколько увеличится в будущем за счет сокращения доли железнодорожных перевозок. В настоящее время на автомобильные перевозки приходится 79% общего объема грузовых перевозок, в то время как на железнодорожный транспорт - 16%. Ожидается, что нынешняя его доля в размере 9% в общем объеме международных грузовых перевозок не изменится. Заторы дорожного движения в основном отмечаются в населенных пунктах, в особенности в наиболее крупных городах. В настоящее время осуществляется модернизация инфраструктуры, включая строительство объездных путей, и реализуются планы управления дорожным движением (включая взимание платы за стоянки в центре городов).

Несмотря на то, что в 1998 году ожидается некоторое улучшение положения в области показателей безопасности дорожного движения, тем не менее эти показатели по-прежнему высокие. Основные меры, направленные на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий, включают обновление дорожной разметки и дорожных знаков и сигналов, установку предупреждающих знаков для водителей, приближающихся к "слепым" местам, а также улучшение дорожных условий в этих местах путем реализации "Программы улучшения видимости и предупреждения водителей в районах, близко расположенных к "слепым" местам".

Ряд целей и мер, предусмотренных в документах министерства транспорта по вопросам стратегии, должны оказать благоприятное воздействие на окружающую среду: в период 1998-2010 годов должна быть сведена до минимума разница в темпах роста автомобильных и железнодорожных перевозок, что будет сочетаться с сокращением использования легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам, и уменьшением объемов движения тяжеловесных автотранспортных средств. Экологические требования должны применяться в целях модернизации транспортных средств компаний, и ожидается, что будут разработаны новые правила сдачи на слом старых транспортных средств и перевозки опасных грузов. Были подготовлены проекты технических стандартов для

транспортных средств, автомобильных дорог и моторного топлива. В последние годы уже был реализован ряд мер, способствующих развитию комбинированных перевозок, например, освобождение от соблюдения некоторых правовых обязательств для автотранспортных средств, участвующих в комбинированных перевозках (в отношении выдачи разрешений и запрещений на перевозки; подготавливается также соответствующий проект по вопросам увеличения максимального веса) и использование преференциальных железнодорожных тарифов. В 1998 году был принят новый Закон о финансировании государственных дорог, в котором предусматривается, в частности, что 30% средств, поступающих от налогов на топливо, будет выделяться на содержание и строительство дорог. В настоящее время правительство анализирует потенциальные возможности сотрудничества государственного и частного сектора. Модернизация транспортной инфраструктуры в основном проводится в коридорах II и III. В 1998 году было завершено строительство четырех новых объездных дорог и двухкилометрового участка городской автомагистрали (Гдыня). В 1999 году будет продолжено строительство в рамках нескольких проектов, например, две новые объездные дороги (Краков и Познань), участок автомобильной дороги А-6, ведущей к границе с Германией, участок дороги А-4 и новый мост над рекой Вистула. В настоящее время проводится модернизация железнодорожной линии Е-20 (первый этап должен быть завершен к концу 2000 года). Два документа министерства транспорта по вопросам стратегии были приняты экономическим комитетом совета министров: "Общий план развития транспортной инфраструктуры до 2015 года" и "Стратегия в области содержания и развития сети национальных автомобильных дорог до 2015 года".

Продолжается работа по изменению структуры государственного предприятия "Польские государственные железные дороги" (РКР). Была создана Генеральная железнодорожная инспекция, и был подготовлен проект закона по изменению структуры, коммерциализации и приватизации предприятия РКР. В соответствии с новой организационной структурой РКР, которая вступила в силу 1 июля 1998 года, проведено отделение инфраструктуры от железнодорожных операций. К другим недавно принятым мерам в области регламентации относится разработка совместных тарифных правил для услуг по комбинированным перевозкам (железнодорожно-речные перевозки), которые обеспечивают равный доступ к грузовым и водным перевозчикам, а также были разработаны новые правовые условия осуществления внутренних пассажирских перевозок на автомобильном транспорте.

## РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

В соответствии с показателями за шесть месяцев доля транспортного сектора в ВВП составила 11,9%. В соответствии с нынешними тенденциями изменения ВВП (в 1999 году предполагается снижение на 3%) ожидается снижение грузооборота 2/ на 7,3% в основном за счет снижения грузооборота морского транспорта, объем грузооборота которого в 1998 году сократился на 10,9%. Автомобильному транспорту удалось частично избежать этой тенденции: в 1998 году объем грузовых автомобильных перевозок увеличился на 1,9%, и предполагается, что в 1999 году объем перевозок этим видом транспорта сократится только на 2,5%. В целом на автомобильный транспорт приходится 55% объема грузовых перевозок (все показатели в т-км). Морской транспорт является доминирующим видом транспорта в международных перевозках (90% всего грузооборота в т-км). Несмотря на то, что внешнеторговый оборот возрос за последние шесть лет в 1,6 раза, а объем международных грузовых перевозок увеличился в 6 раз, доля российских транспортных компаний сократилась с 75% до 25%.

После наметившейся в последние годы тенденции снижения дорожно-транспортных происшествий, в 1997 году также сократилось, но в меньшей степени количество раненых и погибших. Однако имеющиеся данные за 10 месяцев 1998 года свидетельствуют об изменении этой тенденции. В течение этого периода число дорожно-транспортных происшествий увеличилось на 2,1%, число погибших на 4% и число раненых на 3,2%. С помощью ряда мер будет сделана попытка изменить эту негативную тенденцию, которая, в случае отсутствия таких мер, может сохраниться в 1999 году. Эти меры будут включать повышение безопасности транспортных средств, использование светоотражающих материалов для повышения безопасности дорожного движения и обеспечение безопасных условий движения пешеходов в городах и населенных пунктах посредством введения ограничений скорости и улучшения содержания дорог и улиц. В рамках Федеральной программы на 1996-1998 годы была введена компьютеризированная система обнаружения дорожно-транспортных происшествий, система вызова помощи, и с помощью средств массовой информации проводились соответствующие кампании. Аналогичная программа будет разработана на следующий период (1999-2003 годы).

## СЛОВЕНИЯ

Отмечается ежедневный рост спроса на пассажирские и грузовые перевозки. В частности, увеличился объем перевозок на легковых автомобилях, принадлежащих частным лицам, за счет других видов транспорта в результате резкого увеличения числа владельцев этих автомобилей (с 297 легковых автомобилей/1 000 жителей в 1991 году до 365 в

---

2/ Представленные данные не включают железнодорожный транспорт.

1996 году). На этот вид транспорта в настоящее время приходится более 3/4 общего объема пассажирских перевозок. Развитию этих тенденций способствуют небольшие размеры страны и низкие цены на топливо. Соотношение железнодорожного и автомобильного транспорта в области грузовых перевозок составляет 71:29 (в тоннах) или 52:48 (в т-км). Однако этот показатель не учитывает перевозки, осуществляемые компаниями с целью удовлетворения своих собственных потребностей, что еще больше увеличивает долю грузов, перевозимых автомобильным транспортом. На комбинированные перевозки приходится только 0,8% грузовых перевозок. Небольшие по протяженности маршруты грузовых перевозок и недостатки логистического обеспечения усложняют условия конкуренции для железнодорожного транспорта, в частности в области внутренних перевозок. Поэтому доля автомобильного транспорта увеличивается, и железнодорожный транспорт компенсирует сокращение своей доли (1998, 1999 годы) во внутренних перевозках путем увеличения своей деятельности в области международных перевозок.

Считается, что положение дел в области безопасности дорожного движения в Словении значительно хуже, чем в других странах (38 000 дорожно-транспортных происшествий в год). Повышение качества дорог и расширение их строительства в сочетании с улучшением технического состояния транспортных средств способствовали повышению безопасности дорожного движения. Повышение безопасности дорожного движения является одной из основных целей резолюции в области транспортной политики, которая была принята правительством и которая в настоящее время находится на рассмотрении в парламенте.

С 1994 года железнодорожный проект Словении и программа строительства автомагистралей создали условия для повышения качества объектов инфраструктуры на основных железнодорожных магистралях Словении и для расширения сети автомагистралей. В 1998 году было построено около 100 км автомагистралей, 20 км из которых были открыты для движения. Резкое увеличение капиталовложений в железнодорожную инфраструктуру должно произойти в 1999 году, что в основном объясняется реализацией проекта в области железнодорожного сообщения с Венгрией.

## **ИСПАНИЯ**

В 1997 году (последний год, за который имеются данные) валовой добавленный продукт транспортного сектора в ВВП составил 4,6%. Объем автомобильных перевозок увеличился на 3,7% за год, причем рост объема перевозок на тяжеловесных транспортных средствах составил 6,5%. Увеличился также объем железнодорожных перевозок. Данные за первую половину 1998 года свидетельствуют об увеличении объема пассажирских перевозок, причем отмечается очень большой рост автомобильных перевозок (+22,7% в пасс.-км), а также существенное увеличение объема железнодорожных перевозок (+6,6%).

Аналогичные тенденции отмечаются в области грузовых перевозок (увеличение автомобильных перевозок на 28,3% в т-км и на 3% железнодорожных перевозок). Таким образом, автомобильный транспорт сохраняет свое традиционное доминирующее положение (89,4% от общего объема в пасс.-км и 78,2% от общего объема перевозок в т-км в 1997 году).

Данные за первые 10 месяцев 1998 года свидетельствуют об увеличении количества дорожно-транспортных происшествий, в результате которых были получены ранения (на 3,4%), а также об увеличении случаев со смертельным исходом (на 5%). Директорат по вопросам дорожного движения занимается реализацией плана мероприятий, в рамках которого проводится подготовка водителей и обучение участников дорожного движения, осуществляются меры по применению законов и контроля за их применением, а также вводятся новые правила.

## **ШВЕЦИЯ**

Ожидается, что ВВП Швеции увеличится на 4,7% в 1998 году и на 2,9% в 1999 году. В соответствии с последними имеющимися данными (1996 год) доля транспортного сектора в ВВП составляет 6%. В соответствии с этими тенденциями увеличивается общий объем перевозок. В 1997 году грузовые перевозки увеличились на 2,4% в т-км (за последующие годы данные отсутствуют), причем объем автомобильных перевозок увеличивался большими темпами (6,2%), чем объем железнодорожных перевозок (2,5%), в результате чего автомобильный транспорт по-прежнему увеличивает свою долю (соотношение объема автомобильных перевозок к объему железнодорожных перевозок в 1997 году составляло 63:37). Увеличивается также объем пассажирских перевозок: в соответствии с данными за первую половину 1998 года объем железнодорожных пассажирских перевозок увеличился на 4%, а объем автомобильных перевозок остался неизменным.

Проблемы заторов дорожного движения отмечаются в основном в крупных городах, причем количество дорожно-транспортных происшествий в 1998 году сохранилось на уровне предшествующего года. Поскольку информация является основным направлением деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения, никакие конкретные меры регулирования в этой области не предпринимались. Вместе с тем в настоящее время рассматривается вопрос о введении более жестких пределов ограничения скорости.

Уже были приняты или в настоящее время рассматриваются соответствующие меры регулирования, направленные на сокращение негативного воздействия морских и воздушных перевозок на окружающую среду: портовые сборы и провозные платежи не учитывают экологические характеристики судов, кроме того, в настоящее время проводится работа по пересмотру экологических критериев, определяющих размеры платежей за взлет и посадку в рамках воздушных перевозок. Продолжается строительство нового железнодорожного моста



между Швецией и Данией, на который приходилась почти четверть всего объема капиталовложений в транспортную инфраструктуру в 1997 году. Еще одним проектом в этой области является завершение строительства окружной железнодорожной линии вокруг озера Мёларен.

## **ШВЕЙЦАРИЯ**

Проблемы заторов дорожного движения на национальных автомагистралях вызываются чрезмерными объемами дорожного движения (26%), дорожно-транспортными происшествиями (37%) и дорожными работами (21%). Помимо совершенствования инфраструктуры в настоящее время внедряются информационные системы для участников дорожного движения и осуществляются меры по контролю за дорожным движением. Большинство реализуемых в настоящее время проектов в области создания систем VBS будут завершены к 2005 году.

В 1997 году (последний год, за который имеются данные) наметилось сокращение количества дорожно-транспортных происшествий (на 3,3%), количества смертельных случаев на дорогах (на 4,7%) и увеличение количества раненых (на 2,8%). Дорожно-транспортные происшествия в основном затрагивают молодых людей (20-24), причем складывается впечатление, что наибольшая опасность представляет собой езда в темное время суток (до 4 часов утра). Основной причиной дорожно-транспортных происшествий является превышение скорости, отсутствие достаточного внимания и употребление алкогольных напитков. В декабре 1998 года правительство представит в палаты федерального парламента записку о пересмотре Закона о дорожно-транспортном движении.

В 1998 году население Швейцарии одобрило ряд инициатив, связанных с транспортом, в том числе новую систему налогообложения тяжеловесных транспортных средств (*Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, RPLP*), которая позволяет учитывать внешние затраты, связанные с движением тяжеловесных транспортных средств, и программу проектов в области железнодорожной инфраструктуры, включая строительство двух новых трансальпийских туннелей, модернизацию железнодорожного подвижного состава и строительство новых железнодорожных линий, обеспечивающих связь с Европейской сетью высокоскоростных железнодорожных путей, а также меры по борьбе с шумом. Проводится также реформа железнодорожного транспорта, в ходе которой обеспечивается отделение инфраструктуры от оперативной деятельности и изменение правового статуса ЖДШК.

## **СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО**

В 1997 году (последний год, за который имеются данные) на долю сектора "транспорт и хранение" в ВВП приходилось 5,5%. В этом же году объем перевозок увеличился на 1,4% (в транспортных средствах-км) при аналогичном увеличении объема

пассажирских перевозок и при чуть большем увеличении (1,7%) грузовых перевозок. Автомобильный (увеличение с 65% в 1996 году до 67% в 1997 году) и железнодорожный (увеличение с 6% до 7%) транспорт увеличили свою долю в общем объеме грузовых перевозок, что привело к сокращению доли водных перевозок (с 24 до 21%).

Показатель дорожно-транспортных происшествий со смертельными исходами в 1997 году остался на уровне 1996 года. Общее число раненых увеличилось на 2%. В рамках правительственной программы "Новый курс в области транспорта" предусматривается сокращение количества жертв дорожно-транспортных происшествий в 2010 году. Выражается надежда, что такие меры, как изменение практического экзамена по вождению, сокращение уровня допустимого содержания алкоголя в крови и осуществление мер по борьбе с употреблением алкогольных напитков водителями, а также ограничение скорости движения в населенных пунктах будут способствовать достижению этой цели. Местные органы власти призваны сыграть основную роль в этой стратегии.

В октябре 1998 года началось строительство железнодорожной линии, обеспечивающей связь с туннелем под Ла-Маншем (CTRL), объем которого составляет 4,2 млрд. фунтов стерлингов. Это строительство позволит удвоить пропускную способность и сократить продолжительность международной поездки на 30 минут. Этот проект осуществляется на основе сотрудничества государственного и частного секторов. Первый участок (1,7 млрд. фунтов стерлингов) от туннеля под Ла-Маншем до Северного Кента должен быть завершен к 2003 году. Вся железнодорожная линия может быть открыта в 2007 году. Другим основным проектом в области транспортной инфраструктуры, реализация которого была начата в 1998 году, является модернизация и повышение качества существующей основной железнодорожной линии на западном побережье (WSML) от Лондона до Манчестера/Ливерпуля и Глазго. Ожидается, что этот проект будет завершен к 2006 году и что его общая стоимость составит приблизительно 2,2 млрд. фунтов стерлингов.

"Белая книга по комплексной политике в области транспорта" правительства включает ряд предложений по повышению эффективности перевозок в основном в населенных пунктах, например улучшение автобусных перевозок (меры, обеспечивающие приоритетность движения автобусов, улучшение информации и совершенствование сетей, объединение систем тарифов и продажи билетов); улучшение взаимодействия различных видов транспорта; разработка закона, позволяющего местным органам власти взимать с участников дорожного движения плату с целью сокращения заторов дорожного движения, и поощрение предприятий, разрабатывающих "планы перевозок" своего персонала (регулярные перевозки): правительственные департаменты и агентства сыграют ведущую роль в деле введения планов перевозок к марту 2000 года. В этом документе также предусматривается сокращение использования легковых автомобилей для поездок в школу и из школы (обеспечение более безопасных поездок в школу и из школы).

## **ЕВРОПЕЙСКАЯ КОМИССИЯ (ЕК)**

После продолжительных переговоров Совет министров транспорта ЕС единогласно утвердил проект соглашения между Европейским сообществом и Швейцарией о грузовых и пассажирских железнодорожных и автомобильных перевозках. Это соглашение было затем принято на встрече на высшем уровне ЕС в Вене в контексте более широкого двухстороннего соглашения. Основными элементами этого транспортного соглашения являются: взимание налога за автомобильные перевозки по Швейцарии, введение транзитного режима для автотранспортных средств, взимание платы за массу, которая превышает максимально допустимую массу, и сохранение в силе режима запрещения движения грузовых транспортных средств в Швейцарии в ночное время. Совет также единогласно принял соглашение о введении налогов на тяжеловесные коммерческие грузовые транспортные средства, которые используются на отдельных инфраструктурах, так называемая евровиньетка, и принял новые положения, направленные на дальнейшее развитие комбинированных перевозок. Эта и другая информация будет более подробно изложена на шестьдесят первой сессии Комитета.

---

## Приложение 2

### Деятельность международных финансовых учреждений в транспортном секторе

#### **ЕВРОПЕЙСКИЙ БАНК РЕКОНСТРУКЦИИ И РАЗВИТИЯ (ЕБРР)**

В 1998 году ЕБРР подписал 10 дополнительных контрактов в транспортном секторе на общую сумму 227 млн. ЭКЮ, в результате чего общий объем обязательств по транспортным контрактам, охватывающим более 40 проектов, составил 1,3 млрд. ЭКЮ. В течение этого года Банк добился существенных результатов в деле реализации проектов частного сектора, включая строительство зерновых терминалов в портах Констанца, Румыния, и Гданьск, Польша. Банк также подписал соглашение о займе для городского транспорта Кракова, который входит в число нескольких проектов развития городского транспорта в Польше.

Железные дороги по-прежнему являются основным направлением деятельности Банка в области транспорта, и в течение этого года им было подписано четыре новых соглашения по железным дорогам Венгрии, Латвии, Хорватии и Грузии. Два железнодорожных проекта будут финансироваться совместно с Европейским инвестиционным банком (Хорватия) и ЕС-ТАКИС (Грузия). В число обязательств по этому году входят также три проекта в области авиационного транспорта, включая один проект в области управления воздушными полетами на Украине и проект, предусматривающий обновление аэропорта в Кишиневе, Республика Молдова.

На страны Центральной Европы и балтийские страны приходится более 70% обязательств за 1998 год. Однако в 1999 году основные усилия, как ожидается, будут направлены на страны Закавказья и Средней Азии. Эта деятельность будет включать проекты в области железнодорожного транспорта и портов по коридору ТРАСЕСА в Грузии и Азербайджане и крупные проекты по изменению структуры железнодорожного транспорта в Казахстане и Узбекистане. В течение этого года планируется также реализация проектов в области портовых терминалов частного сектора. В Банке также разрабатываются два проекта в области управления полетами в Российской Федерации, работа над которыми, как ожидается, будет завершена в 1999 году. Ожидается, что общий объем обязательств в 1999 году сохранится на уровне 200 млн. ЭКЮ.

#### **ЕВРОПЕЙСКИЙ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ БАНК (ЕИБ)**

С 1993 года Банк утвердил займы на сумму более 49,6 млрд. ЭКЮ для общеевропейских сетей и связанных с ними проектов. На сегодняшний день общая сумма капиталовложений по финансируемым ЕИБ проектам составляет более 160 млрд. Кроме того, на пятилетний период 1993-1997 годов из этой общей суммы займов 37 млрд. ЭКЮ выделено для сетей инфраструктуры Сообщества в области транспорта,

телекоммуникаций и передачи энергии. К этому следует добавить, что Банк в течение первых 10 месяцев 1998 года утвердил выделение дополнительных займов для реализации в рамках Союза на сумму 7,4 млрд. В 1998 году (январь-ноябрь) были подписаны финансовые контракты на сумму, превышающую 6,3 млрд., для реализации проектов в рамках Союза, т.е. около 40% выделенных средств будет использовано в 15 государствах-членах.

Сумма банковских займов, подписанных центральноевропейскими странами в целях оказания им помощи в деле развития транспортных коридоров, систем телекоммуникаций и энергетических сетей, составила более 3,3 млрд. ЭКЮ за период 1993-1997 годов, причем сумма, выделенная для финансирования строительства газопроводов и линий электропередач между странами Магриба и Испанией, превысила 900 млн. В 1998 году сумма утвержденных займов составила 1,4 млрд. в рамках проектов, являющихся составной частью 11 центральноевропейских транспортных коридоров, которые были определены на общеевропейских конференциях по транспорту на Крите и в Хельсинки.

В будущем в соответствии с реальными сценариями объем банковских займов в области транспортного сектора будет составлять около 10 млрд. ЭКЮ ежегодно в течение следующих нескольких лет. Это означает, что соотношение займов и общих капиталовложений в секторе достигнет исторически максимальной величины. Вместе с тем эти капиталовложения в транспорт являются неотъемлемой частью финансирования ЕИБ с учетом их важного значения для экономического развития ЕС, сохранения ведущей роли государственного сектора, незначительных финансовых поступлений (в случаях их наличия) и их временных рамок. Ожидается, что возникшие в последнее время экономические трудности не скажутся существенно на этой программе.

#### **ВСЕМИРНЫЙ БАНК (МБРР)**

После того как в 1996 и 1997 годах Всемирный Банк существенно расширил объем своих займов в области транспорта и их географическое применение в Европе и Средней Азии, его деятельность в 1998 году была в основном направлена на реализацию начатых ранее проектов. В 1998 году Банк утвердил займы для трех проектов в области транспорта на общую сумму 300 млн. долл. США в виде займов МБРР и 56 млн. долл. США в виде кредитов ИДА, что можно сравнить с 1997 годом, когда было утверждено семь проектов в области транспорта на общую сумму 400 млн. долл. США. В 1999 году ожидается, что Банк примет участие в финансировании восьми проектов и что общая сумма займов, по оценкам, составит более 700 млн. долл. США, причем эти средства будут выделены для достижения тех же целей и в основном в тех же видах транспорта, для укрепления полученных результатов в европейских и среднеазиатских странах.

-----