



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/2000/8/Add.1
19 November 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

(Шестидесят вторая сессия, 15-17 февраля 2000 года,
пункт 9 с) повестки дня)

ТЕНДЕНЦИИ И ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА И ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

Исследования в области экономики транспорта и стоимости транспортной
инфраструктуры, осуществляемые другими организациями

Добавление 1

Представлено Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)

Примечание: Настоящий документ воспроизводится в том виде, в каком он был получен секретариатом.

* * *

Просьба иметь в виду, что распространение документов Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) более не является "ограниченным". В связи с этим секретариат принял новую систему нумерации, в соответствии с которой все рабочие документы будут иметь следующее обозначение: TRANS/год/порядковый номер. Доклады, предварительные повестки дня, резолюции и основные публикации будут обозначаться в соответствии с прежней системой нумерации (например, ECE/TRANS/126).

Программа сотрудничества ОЭСР по исследованиям в области
автомобильного транспорта и интермодальных связей

Деятельность, связанная с расходами на инфраструктуру
и экономикой транспорта

Существующие рабочие группы

Последствия капиталовложений в инфраструктуру транспорта для регионального развития
и/или развития периферийных районов

Хорошо известно, что капиталовложения в инфраструктуру транспорта могут оказывать значительное воздействие на региональную экономику с точки зрения занятости и промышленного и коммерческого развития. Многие страны осуществляют крупномасштабные капиталовложения, исходя из того, что они будут способствовать интеграции региональной экономики или повышению жизненного уровня в периферийных районах. Зачастую оценка проектов развития инфраструктуры оказывается недостаточной для обоснования социально-экономических интересов государственного или частного секторов, поскольку она не полностью учитывает вероятные региональные последствия этих капиталовложений. Кроме того, такие оценки часто осуществляются в рамках какого-либо одного вида транспорта, в результате чего не всегда принимается во внимание эффективность затрат, связанных с альтернативными вариантами развития транспортной инфраструктуры. Разработка комплексных методологий оценки является одним из ключевых требований для обоснования и обеспечения эффективности значительных капиталовложений в инфраструктуру транспорта во всех странах-членах.

Цель настоящего исследования заключается в том, чтобы глубже понять последствия развития транспорта и капиталовложений в его инфраструктуру для региональной экономики и, в конечном счете, повысить эффективность капиталовложений в инфраструктуру транспорта посредством более четкого определения приоритетов.

Этот проект был начат в 1999 году в рамках рабочей группы и, как ожидается, будет завершен в декабре 2000 года.

Управление активами

В большинстве стран ОЭСР дороги являются одним из крупнейших государственных активов. Правительственные ведомства, несущие ответственность за инфраструктуру транспорта, обязаны содержать, улучшать, заменять и сохранять эти активы. В то же время они должны оптимизировать использование недостаточных финансовых и людских ресурсов для достижения целей, стоящих перед дорожной сетью (т.е. обеспечить ее эксплуатационные качества). Вся эта работа выполняется под критическим взором общества, которое платит за транспортные системы, регулярно использует эти активы и вправе ожидать определенного уровня качества обслуживания на используемых дорогах в плане безопасности, эксплуатационной пригодности и т.д. Именно по этим причинам

правительства многих стран изучают возможности внедрения концепций управления активами, применяемых частными компаниями, в системах управления государственными активами.

В рамках этого проекта будет представлена конкретная информация о ходе создания систем управления активами (СУА) и реализации программ в странах – членах ОЭСР, будут определены преимущества таких систем, рассмотрены требования к дорожной сети и изучены проблемы, возникающие при создании таких систем. Основное внимание будет уделено не текущему управлению активами, а демонстрации преимуществ таких систем для основных директивных органов, принимающих решения по вопросам бюджета. Этот проект был начат в 1998 году, и окончательный доклад будет издан в конце 2000 года.

Опробование в реальных условиях показателей эффективности работы автомобильного сектора

В 1997 году ОЭСР издала доклад "Показатели эффективности работы автомобильного сектора". Одна из основных рекомендаций, содержащихся в этом докладе, заключалась в том, чтобы провести опробование в реальных условиях отдельных показателей для оценки их применимости и полезности для использования дорожными администрациями. Поэтому за последние два года дорожные администрации приблизительно 10 стран ОЭСР опробовали в реальных условиях 15 отобранных показателей эффективности.

К этим 15 показателям относятся следующие: средний размер расходов пользователя дорог, степень удовлетворенности с точки зрения продолжительности поездок, их надежности и качества информации для пользователей дорог; уровень риска защищенных пользователей дорог; уровень риска незащищенных пользователей дорог; экологическая политика/программы; применяемые методы рыночных исследований и информирование потребителей; долгосрочные программы; распределение ресурсов на дорожную инфраструктуру; программа управления качеством/аудиторских проверок; прогнозные оценки издержек на дорожную инфраструктуру по сравнению с фактическими издержками; процентная доля накладных расходов; стоимость активов; приблизительность оценок; состояние инженерных сооружений; степень удовлетворенности дорожной системой.

Целевая группа ОЭСР завершит свою работу к концу 1999 года, и в начале 2000 года будет издан доклад, обобщающий результаты вышеупомянутого опробования в реальных условиях.

Смешанные грузовые перевозки

Решения, основанные на развитии интермодальных/смешанных перевозок, потенциально могут повысить эффективность и содействовать использованию экологически чистых транспортных средств. Несмотря на готовность директивных органов в большинстве стран ОЭСР поощрять развитие интермодальных перевозок, по-прежнему существует ряд препятствий, мешающих внедрению комплексных транспортных решений, и рост объема перевозок по-прежнему наблюдается главным образом на автомобильных дорогах.

Для выявления направлений будущих исследований в области интермодальных перевозок без дублирования деятельности, проводимой другими международными организациями, была создана специальная консультативная группа. Были определены следующие четыре направления исследований: институциональные аспекты, определение критериев, экономические инструменты и коридоры грузовых перевозок. Работа по первым двум проектам уже началась.

В задачу подгруппы по институциональным аспектам входят сопоставление и оценка эффективности организационных структур правительственных учреждений при разработке комплексных транспортных стратегий. Политика в области транспорта и усилия транспортных организаций сконцентрированы главным образом на изучении отдельных видов транспорта, что может затруднить использование согласованного мультимодального подхода. В рамках этого проекта планируется сравнить существующие в странах-членах транспортные организации и проводимые там реформы в области нормотворчества и подготовить рекомендации по наиболее эффективным структурам. Окончательный доклад будет издан в 2000 году.

Подгруппа по определению критериев занимается разработкой критериев для оценки относительной эффективности видов транспорта/комплексного использования разных видов транспорта и перехода с одного вида транспорта на другой, а также выявлением источников неэффективности, что могло бы способствовать правильному выбору вида транспорта. Окончательный доклад будет подготовлен в конце 2000 года.

Работа по другим направлениям будет осуществляться в рамках следующей трехлетней программы RTR на 2001–2003 годы (при условии одобрения Советом ОЭСР).

Регулирование спроса на автомобильные перевозки

На протяжении последних десятилетий транспортный спрос возрастал быстрыми темпами во всех странах ОЭСР, и, если сегодня не изменить стратегии, этот рост будет продолжаться. Во многих странах ОЭСР рост объема движения приводит к обострению проблемы перегруженности и задержек, особенно в дорожной сети. Повышение перегруженности сопряжено со значительными издержками для промышленности и общества вследствие ухудшения состояния окружающей среды. Каждая минута задержки легкового или грузового автомобиля на дороге влечет за собой дополнительные издержки, связанные, в частности, с нерациональным использованием времени водителя, неэффективным использованием капитала, использованием дополнительного топлива, а также издержки, возникающие в результате недовоза того или иного продукта в место назначения в максимально сжатые сроки. Посредством воздействия на общий уровень спроса на автомобильные перевозки можно уменьшить потери времени и снизить связанные с этим издержки. От функционирования транспортного сектора зависят все секторы экономики (промышленность, торговля, сельское хозяйство и т.д.). Более эффективная транспортная система способна содействовать росту ВВП стран, а также снижению экологических издержек транспорта.

Цель исследования ОЭСР по регулированию спроса на автомобильные перевозки заключается в определении стратегии и практики, которые могли бы помочь странам-членам содействовать развитию устойчивых транспортных систем посредством более широкого использования альтернативных видов транспорта и регулирования интенсивности автомобильного движения. Основное внимание в ходе этого исследования будет уделено стратегиям и мерам, которые успешно применяются для снижения спроса на автомобильные перевозки и повышения эффективности использования существующей дорожной инфраструктуры в различных странах ОЭСР. Окончательный доклад планируется подготовить в конце 2000 года.

Недавно опубликованные материалы

Проект по исследованию динамики взаимодействия транспортных средств и инфраструктуры (DIVINE)

Проект DIVINE представляет собой международный совместный исследовательский проект, инициированный ОЭСР в 1993 году в свете результатов работы, которой занималась до этого группа научных экспертов ОЭСР по изучению воздействия динамических нагрузок на дорожные покрытия (ОЭСР, 1992 год). Активное участие в этом проекте принимали национальные дорожные администрации, национальные организации, занимающиеся дорожными исследованиями, и представители частного сектора из 17 стран - членов ОЭСР. Проект DIVINE был призван установить научные доказательства воздействия динамических нагрузок тяжелых транспортных средств на дорожные покрытия и мосты.

Этот проект охватывал шесть элементов исследований: ускоренная процедура динамического испытания дорожного покрытия; испытание на определение основных характеристик дорожного покрытия; дорожное испытание с использованием метода моделирования и оценка степени воздействия на дорогу; компьютерное моделирование; пространственная повторяемость; испытание на динамическое воздействие на мосты.

Были опубликованы следующие доклады: технический доклад, в котором содержится подробное описание различных проведенных экспериментов и их результатов; и доклад по вопросам политики, в котором анализируются технические выводы для определения стратегических последствий реализации проекта DIVINE. Результаты проекта DIVINE действительно имели важные стратегические последствия для управления значительными инвестициями, осуществляемыми странами - членами ОЭСР в дорожную инфраструктуру. В свете выводов DIVINE может быть принят целый ряд регламентирующих и экономических мер. Все возможные решения связаны с конструкцией автомобиля и/или функционированием дорожных систем. Все эти меры призваны способствовать более широкому использованию автомобильных подвесок, оказывающих меньшее негативное воздействие на дорожное покрытие.
