



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2000/4
10 July 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта
(Тринадцатая сессия, 18-20 сентября 2000 года,
пункт 5 b) повестки дня)

ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

Реализация принципов рыночной экономики в транспортном секторе:
последующая деятельность

Записка секретариата, основанная на информации, полученной от Беларуси,
Боснии и Герцеговины, Болгарии, Венгрии и Латвии

1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

В настоящем документе приводится резюме ответов стран переходного периода на документ "*Анализ проблем, возникающих в ходе реализации принципов рыночной экономики в транспортном секторе*" (TRANS/WP.5/2000/3), который был подготовлен и распространен секретариатом в соответствии с просьбой Рабочей группы, высказанной на ее двенадцатой сессии (TRANS/WP.5/26, пункты 16 и 19). Представленные странами ответы приводятся в приложении к настоящему документу.

Странам переходного периода было предложено представить свои замечания по документу TRANS/WP.5/2000/3 с уделением особого внимания следующим темам:

- Стратегии приватизации оставшихся крупных государственных предприятий (главным образом тех, которые занимаются международными перевозками). Как представляется, в связи с этими предприятиями возникнут крайне серьезные проблемы: нерентабельность услуг, существование крупных организационных структур, субсидирование.
- Развитие конкуренции, включая лицензирование иностранных операторов (каботажные перевозки), и создание транспарентных, недискриминационных систем налогообложения внутренних и иностранных перевозчиков.
- Развитие конкуренции между разными видами транспорта с уделением особого внимания стимулированию железнодорожных и комбинированных перевозок и ограничению роста объема автомобильных перевозок.
- Обновление парка транспортных средств в целях обеспечения соблюдения правил ЕС, касающихся транспортных средств, и более эффективного реагирования на рыночные потребности (более широкое использование большегрузных автотягачей, автомобилей-фургонов малой грузоподъемности на легковом шасси и транспортных средств, пригодных для несопровождаемых комбинированных перевозок).
- Меры по поддержке мероприятий, связанных с обновлением подвижного состава железнодорожных предприятий.
- Развитие возможностей для комбинированных перевозок.
- Введение социальных и технических стандартов в автомобильном секторе.
- Повышение надежности национальной статистики транспорта.
- Развитие новых ориентированных на потребителя услуг, предоставляемых железными дорогами, в частности для международных перевозок.

2. РЕЗЮМЕ ПОЛУЧЕННЫХ ОТВЕТОВ И ПЕРСПЕКТИВЫ БУДУЩЕЙ РАБОТЫ

Согласно полученным ответам, процесс приватизации в автомобильном секторе продолжается. Как представляется, наиболее значительных успехов удалось добиться на грузовом транспорте, причем в некоторых странах, например в Венгрии, этот процесс был завершен. Вместе с тем в ходе приватизации автомобильного пассажирского транспорта возникают серьезные проблемы: компании передаются региональным или местным органам власти, однако есть основания полагать, что полная приватизация может привести к отказу от нерентабельных услуг и в еще большей степени уменьшить долю общественного транспорта в системе распределения перевозок по видам транспорта.

Целесообразно тщательно изучить возможности развития концессионных систем для пассажирского транспорта в странах переходного периода и создания современных эталонных систем для общественного транспорта.

Конкуренция в секторе автомобильных перевозок, по всей видимости, наиболее успешно развивается в сфере международных услуг. В странах, являющихся кандидатами на присоединение, национальные правила приводятся в соответствии с "достижениями" ЕС, однако дискриминация иностранных перевозчиков с применением разных средств (специальные разрешения, специальные налоги...) по-прежнему существует. С учетом позитивного влияния конкуренции со стороны зарубежных операторов в сфере международных перевозок целесообразно оценить реальное значение доступа к каботажным перевозкам иностранных перевозчиков и рассмотреть вопрос о возможности использования более легких условий доступа внутренних перевозчиков к международным услугам (включая каботажные перевозки за рубежом) в качестве одного из средств стимулирования модернизации этого сектора и обновления парка транспортных средств.

Рабочая группа могла бы подготовить доклад об ожидаемом воздействии лицензирования зарубежных операторов для оказания услуг по каботажным перевозкам с учетом опыта ЕС и нынешней ситуации в странах переходного периода и путем обеспечения более гибких условий доступа к международным перевозкам.

Перспективы ограничения развития автомобильных перевозок неясны. Как отмечает венгерское правительство, реформа экономических структур и рост объема торговли с Западной Европой (что касается дорогостоящих товаров) благоприятствуют развитию автомобильного транспорта. Этой тенденции способствует также модернизация системы управления автомобильным транспортом в отличие от железнодорожного транспорта, где возникают трудности при любой серьезной попытке проведения реформ.

Полученные замечания, касающиеся железнодорожных и комбинированных перевозок, позволяют предположить, что главная стратегия их стимулирования по-прежнему строится на основе значительного государственного инвестирования в инфраструктуру и оборудование.

Доля грузовых перевозок на единицу ВВП в странах переходного периода по-прежнему значительно выше, чем в Западной Европе. Это позволяет предположить, что правительствам следует дополнить свои программы инвестирования в инфраструктуру мерами по повышению эффективности перевозочной деятельности и сокращению транспортного спроса.

Рабочая группа могла бы следить за стратегиями, применяемыми в странах переходного периода в целях повышения эффективности транспорта и сокращения спроса на грузовые перевозки, а также разработать комплекс рекомендаций в сфере политики.
