



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2008/4  
9 June 2008

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Двадцать первая сессия

Женева, 9-10 сентября 2008 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

**НОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РЕГИОНЕ ЕЭК**

Обзор транспортной ситуации в регионе ЕЭК

Записка секретариата

**I. МАНДАТ**

1. На своей шестьдесят девятой сессии (6-8 февраля 2007 года) Комитет по внутреннему транспорту провел обзор транспортной ситуации и новых тенденций развития (ECE/TRANS/2007/5) и просил секретариат вновь подготовить аналогичный обзор в 2008 году. Настоящий документ содержит обзор транспортной ситуации в регионе ЕЭК в 2007 году, а также изложение некоторых основополагающих тенденций и прогнозов. Он был подготовлен секретариатом на основе имеющихся статистических данных и материалов, представленных Бельгией, Венгрией, Германией, Ирландией, Польшей, Турцией, Хорватией, Швейцарией, Европейским инвестиционным банком (ЕИБ), Международным союзом железных дорог (МСЖД) и Международным союзом компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП).

2. В следующем разделе записки изложены основные экономические и транспортные тенденции в регионе ЕЭК. В нем обсуждаются проблемы в деле развития транспорта,

а также принимаемые меры директивного и нормативного характера. Затем следует завершающий раздел. После него приводятся таблицы и приложение, содержащее краткие резюме сообщений по странам. **Полные тексты представленных материалов имеются на вебсайте Отдела транспорта (<http://www.unece.org/trans/welcome.html>).**

## II. ПОСЛЕДНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

3. После ухудшения условий кредитования в общемировом масштабе в связи с событиями на американском рынке ипотечного кредитования непервоклассных заемщиков, в большинстве стран региона ЕЭК произошло снижение темпов прироста экономики, которые в 2007 году составили в среднем около 3%. Темпы прироста ВВП значительно различались по субрегионам, что отражает быстрое выравнивание показателей производительности труда и доходов на душу населения. Ожидается, что в большинстве стран ЕЭК в 2008 году экономический рост еще более замедлится (таблица 1).

4. Восточная Европа, Закавказье и Центральная Азия (СНГ) продолжали обгонять по своим показателям другие субрегионы ЕЭК. Несмотря на некоторое замедление во второй половине года, высокие темпы роста по-прежнему наблюдались также в новых государствах - членах Европейского союза (ЕС) и в Юго-Восточной Европе (ЮВЕ)<sup>1</sup>. По понятным причинам в странах Западной Европы и Северной Америки с высоким доходом производство росло медленнее.

5. Показатели роста отличались в зависимости от рынка и вида транспорта. В Соединенных Штатах индекс услуг в области грузовых перевозок за первые 11 месяцев 2007 года увеличился на 1,2%, в то время как индекс пассажирских перевозок - лишь на 0,7%<sup>2</sup>. За исключением отдельных стран, в Западной Европе, СНГ и ЮВЕ темпы прироста услуг в области внутреннего транспорта в основном соответствовали показателям макроэкономической деятельности. По данным Статистического комитета Содружества Независимых Государств (СНГ) (<http://www.cisstat.com/>), объем внутренних перевозок в тонно-километрах (за исключением трубопроводного транспорта) за первые три квартала 2007 года по сравнению с аналогичным периодом 2006 года вырос в этом регионе примерно на 6%. За тот же период показатель междугородних пассажирских

---

<sup>1</sup> Подробный анализ тенденций роста в 2006 году и в первой половине 2007 года в странах ЕЭК с формирующейся рыночной экономикой см. в документе ЕБРР "Transition Report" ("Доклад о переходе к рыночной экономике"), Лондон, 2007 год.

<sup>2</sup> Индексы услуг в области грузовых и пассажирских перевозок ежемесячно обновляются Бюро статистики транспорта, см <http://www.bts.gov/xml/tsi/src/index.xml>.

перевозок (за исключением частных автотранспортных средств) увеличился на 3%. Предполагается, что частный автомобильный транспорт развивался более высокими темпами<sup>3</sup>.

6. Статистические данные МСЖД за первую половину 2007 года свидетельствуют о том, что в ЕС грузовые перевозки, измеряемые в тонно-километрах, по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года увеличились примерно на 2%; в отличие от этого в Российской Федерации этот показатель возрос почти на 9%, а в Турции он остался на прежнем уровне<sup>4</sup>. Объем железнодорожных пассажирских перевозок, измеряемый в пассажиро-километрах, за тот же период увеличился в ЕС примерно на 1,6%; в Российской Федерации он снизился на 0,5%, а в Турции увеличился почти на 7%.

7. Имеющиеся данные по странам свидетельствуют о том, что в 2007 году продолжал развиваться автомобильный транспорт. Объем пассажирских автомобильных перевозок вновь возрос во всех странах, хотя его прирост в Западной Европе был менее значительным, чем в СНГ и ЮВЕ. В ЕС, а также в странах ЮВЕ основным средством перевозки грузов оставался автомобильный транспорт. В СНГ, напротив, больше всего грузов перевозилось по железным дорогам (таблица 2). Наряду с этим, в девяти странах СНГ производительность труда на железнодорожном транспорте вновь оказалась значительно ниже уровня 1989 года, что предполагает раздутость кадров. В трех остальных странах СНГ (Грузия, Казахстан и Российская Федерация) производительность труда по сравнению с уровнем 1989 года выросла на 18-25%. Напротив, производительность труда железнодорожников Эстонии по сравнению с 1989 годом увеличилась более чем в 3 раза (диаграмма 1)<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> Если в 1990 году в СНГ на 1 000 жителей приходилось 64 пассажирских автомобиля, в 2003 году этот показатель достиг 141. В 2003 году количество пассажирских автомобилей на 1 000 жителей составляло от 38 в Кыргызстане до 161 автомобиля в Российской Федерации (в которой наблюдался наибольший прирост - с 60 в 1990 году до 161 в 2003 году).

<sup>4</sup> Более подробную информацию см. по адресу [http://www.uic.asso.fr/stats/article.php3?id\\_article=2](http://www.uic.asso.fr/stats/article.php3?id_article=2).

<sup>5</sup> Пассажирский железнодорожный транспорт ("Юго-западные железные дороги") был приватизирован в конце 2000 года, а грузовой транспорт ("Эстонские железные дороги") - в августе 2001 года. В январе 2007 года правительство выкупило у частных инвесторов большую часть акций "Эстонских железных дорог". В период 2001-2006 годов производительность труда на железных дорогах Эстонии почти удвоилась. Сведения о годовых показателях производительности труда имеются по адресу <http://www.ebrd.com/country/sector/econo/stats/sci.xls>.

8. Статистические данные МСККП свидетельствуют о том, что в 2007 году в Европе продолжал высокими темпами расти объем автомобильно-железнодорожных комбинированных перевозок, которые резко - на 15% - увеличился в 2006 году, когда он достиг 2,7 млн. партий грузов, или 5,4 млн. единиц двадцатифутового эквивалента (ТЕУ). В пределах этого международные несопровождаемые комбинированные перевозки по-прежнему были сконцентрированы в трансальпийских коридорах. Темпы развития смешанных перевозок были особенно высокими в новых странах - членах ЕС, что отражает перемещение с запада на восток значительных по объему прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и увеличение торговых потоков в обоих направлениях. Как представляется, аналогичные тенденции наблюдаются и в европейской части СНГ, где произошло существенное увеличение прямых иностранных инвестиций в обрабатывающую промышленность, включая автомобильный сектор<sup>6</sup>. К числу важнейших факторов, объясняющих увеличение объема международных смешанных перевозок, относится постепенная либерализация рынка услуг железнодорожного транспорта. Наряду с этим качество обслуживания в области железнодорожных перевозок улучшилось лишь незначительно. В первые месяцы 2007 года по графику прибыло лишь 55% международных поездов, задействованных в смешанных перевозках<sup>7</sup>.

### **III. ВОПРОСЫ ТРАНСПОРТА И ДИРЕКТИВНЫЕ МЕРЫ**

#### **A. Инвестиции и финансирование**

9. После снижения доли инвестиций в транспортную инфраструктуру в 90-х годах до 0,8% ВВП в первой половине нынешнего десятилетия данный показатель по Западной Европе составил в среднем 1%. Объем таких инвестиций увеличился также в странах - членах ЕС из Центральной Европы и в странах-кандидатах, расположенных в Юго-Восточной Европе (бывшая югославская Республика Македония, Турция и Хорватия), где их доля в ВВП к середине нынешнего десятилетия достигла 1,5%. На автомобильный

---

<sup>6</sup> По сообщениям компании "Российские железные дороги", в 2007 году "по транссибирской [магистральной] были осуществлены пробные поставки компонентов для автомобилей "Тойота", см.

<[http://www.eng.rzd.ru/news.html?action=view&nav\\_id=15&ti\\_id=2618](http://www.eng.rzd.ru/news.html?action=view&nav_id=15&ti_id=2618)>

<sup>7</sup> При опоздании менее 30 мин.

сектор приходилось более 60% предназначенных для внутреннего транспорта инвестиций в Западной Европе и около 80% в новых странах-членах и странах-кандидатах<sup>8</sup>.

10. Регионы, отстающие по показателям дохода на душу населения, для совместного финансирования объектов транспортной инфраструктуры смогли воспользоваться средствами, выделяемыми ЕС на цели структурных преобразований и выравнивания. Новые государства-члены, а также страны-кандидаты получили значительные выгоды от наличия у них доступа к финансированию по линии ЕИБ и другим формам помощи со стороны ЕС, стремясь преодолеть прежнюю нехватку инвестиций в автодорожную, железнодорожную инфраструктуру и инфраструктуру городского транспорта перевозок.

11. Как и в регионе ЕС, с начала нынешнего десятилетия увеличился объем инвестиций в транспортную инфраструктуру в СНГ. Особенно впечатляют показатели объема инвестиций в инфраструктуру, достигнутые располагающими ресурсами странами субрегиона. Так, в период 2000-2006 годов в Российской Федерации на инвестиции в транспортную инфраструктуру приходилось 18% капиталовложений, что составляло в среднем 3% от объема ВВП<sup>9</sup>. Благодаря этому доля инвестиций в транспортную инфраструктуру в ВВП в три раза превышает аналогичный показатель в Западной Европе и в два раза - показатель новых государств - членов ЕС и стран-кандидатов. Несмотря на такие изменения в финансировании, трудно рассчитывать на то, что в ближайшее время удастся преодолеть огромный разрыв в показателях размеров инфраструктуры в этих группах стран и ее качества.

12. Важную роль в развитии инфраструктуры стран с формирующейся рыночной экономикой в регионе ЕЭК продолжают играть международные финансовые учреждения. В 2007 году объем финансирования по линии Всемирного банка (МБРР и МАР) на цели развития транспорта в Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европе составил 722 млн. долл. США, а новые обязательства в отношении финансирования достигли 455 млн. долл. США. Крупные займы на осуществление проектов в области создания инфраструктуры выделил Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР). Благодаря продлению мандата ЕИБ в отношении внешнего финансирования на период 2007-2013 годов, уже подписаны договоры об осуществлении проектов в Республике Молдова (30 млн. евро - на восстановление сети магистральных автодорог), Турции

---

<sup>8</sup> Более подробную информацию см. по адресу: <http://internationaltransportforum.org/statistics/investment/invindex.html> и в национальных статистических документах.

<sup>9</sup> Более подробную информацию см. по адресу: <http://www.gks.ru/wps/portal/english>.

(630 млн. евро - на создание высокоскоростной железнодорожной линии) и Украине (200 млн. евро - на ремонт автомагистрали, соединяющей столицу страны Киев и Западную Европу). В финансировании украинского проекта участвует также ЕБРР, а молдавский проект осуществляется на основе совместного финансирования ЕБРР и Всемирного банка. Кроме того, ряд стран ЕЭК с формирующейся рыночной экономикой обеспечил финансирование проектов создания транспортной инфраструктуры путем привлечения займов Азиатского банка развития и Исламского банка развития. Несмотря на это, финансовых средств по-прежнему не хватает, если принимать во внимание потребности в обслуживании и создании базовой инфраструктуры наименее развитых стран региона ЕЭК, для которых характерны тяжелые оперативные условия и ограничение возможности по привлечению заемных средств.

13. В странах СНГ и ЮВЕ реформы в области инфраструктуры по-прежнему осуществляются медленными темпами. Согласно последним данным ЕБРР по обоим субрегионам, в 2007 году реформы в железнодорожном секторе проводились лишь в одной стране (Российская Федерация), а в автомобильном секторе - в двух странах (Босния и Герцеговина, Казахстан). Кроме того, было начато или продолжено осуществление ряда крупных проектов создания инфраструктуры, направленных на преодоление наиболее проблемных узких мест и строительство недостающих транспортных звеньев. Правительства некоторых стран приступили к осуществлению широкомасштабных проектов в рамках партнерств между государственным и частным секторами, которые помогут им модернизировать важные участки транспортной инфраструктуры. В Турции эти проекты уже осуществляются, а в ряде стран СНГ и ЮВЕ нормативные документы, регулирующие выдачу соответствующих разрешений, были приняты совсем недавно. Кроме того, степень проработки этих нормативных документов по-прежнему является недостаточной - от весьма низкой (три страны) и низкой (пять стран) до средней (семь стран)<sup>10</sup>. Ликвидация недостатков инфраструктуры и привлечение дополнительных частных инвестиций, включая прямые иностранные инвестиции, в сектор транспорта в странах СНГ и ЮВЕ будут, по-видимому, оставаться в числе важнейших стратегических вопросов.

---

<sup>10</sup> Более подробную информацию см. в документе ЕБРР о показателях переходного процесса за 2007 год по адресу: <<http://www.ebrd.org/country/sector/econo/stats/sib.xls>>.

## **В. Сокращение масштабов нищеты и развитие транспорта**

14. Несмотря на упомянутые выше некоторые положительные тенденции в области инвестиций, обеспечение эффективными транспортными услугами не представляется возможным в странах ЕЭК с низким доходом, в которых отсутствие необходимого финансирования по-прежнему серьезно препятствует обновлению устаревшей инфраструктуры и парка транспортных средств. В условиях, когда большинство населения по-прежнему с трудом находит работу, общественный транспорт и дороги, прежде всего сельские, имеют крайне важное значение. Наличие транспорта создает различные возможности и, таким образом, является важным компонентом мер, направленных на сокращение масштабов нищеты.

15. Капиталовложения в строительство и ремонт сельских дорог способны привести к значительному повышению производительности сельского хозяйства и заработков сельских жителей, содействовать переходу от натурального сельского хозяйства к коммерческой деятельности и внести вклад в социальное развитие благодаря повышению доступности услуг в области базового образования и здравоохранения<sup>11</sup>. Примером передовых методов решения более общих проблем через развитие транспорта может служить проект развития сельской инфраструктуры в Армении, осуществление которого началось в прошлом году при поддержке со стороны Корпорации США по решению проблем тысячелетия. Соответствующая программа инвестиций предусматривает улучшение условий жизни 75% сельских жителей Армении на основе безвозмездной субсидии в размере 67 млн. долл. США, предназначенной для ремонта свыше 900 км сельских дорог.

## **С. Развитие транзитных перевозок и торговли**

16. С учетом трудностей с финансированием инфраструктуры в ряде стран СНГ необходимо добиться оптимального использования уже имеющихся маршрутов. До новых капиталовложений следует в приоритетном порядке реализовать проекты, направленные на ремонт и переоборудование существующих транспортных сетей. Тем не менее неразрешенные конфликты по-прежнему препятствуют проведению многосторонних и региональных консультаций по вопросам инвестиционного планирования. Кроме того, проведенное недавно ЕЭК и ЭСКАТО обследование евро-азиатских транспортных связей показало, что в ряде стран Кавказа и Центральной Азии

---

<sup>11</sup> Дополнительную информацию см. по адресу: <[http://www.cuts-citee.org/DI-  
enewsletter1-08.htm](http://www.cuts-citee.org/DI-<br/>enewsletter1-08.htm)>.

существуют значительные *нефизические препятствия* для развития транспорта<sup>12</sup>. Отсутствие развитых рынков транспортных услуг ведет к повышению операционных издержек не имеющих выхода к морю стран при осуществлении ими международной торговли по евро-азиатскому сухопутному коридору. Так, по последним оценкам Всемирного банка, расходы на обработку экспортных и импортных грузов в странах Центральной Азии в 5-6 раз выше, чем в странах ЕЭК, располагающих эффективным законодательством<sup>13</sup>. В странах Центральной Азии на внутреннюю транспортировку приходится около трех четвертей издержек, связанных с международной торговлей.

17. Во многих странах региона ЕЭК по-прежнему действует сложный порядок пересечения границы. Так, на территории ЕС пока что не установлена единая трансграничная сигнальная система для железнодорожного транспорта и по-прежнему используется свыше 20 различных сигнальных систем и систем контроля скоростного режима. Несмотря на некоторый прогресс в этой области, большинство международных пассажирских и грузовых поездов до сих пор останавливаются на пограничных станциях для смены локомотивов и машинистов. Дополнительные трудности при пересечении границы зачастую возникают по причине отсутствия соглашений о совместной эксплуатации железнодорожных путей и из-за необходимости тратить время на сортировку поездов.

18. Еще одним серьезным препятствием на пути повышения эффективности внутреннего транспорта в регионе ЕЭК является наличие норм, регулирующих конкуренцию. В прошлогоднем обзоре было отмечено, что отсутствие конкуренции препятствует эффективному предоставлению услуг в области железнодорожного транспорта. Непродуктивным является также ограничение конкуренции в секторах автомобильного транспорта и внутреннего судоходства. Наличие здоровой конкуренции препятствуют также значительная стоимость виз для профессиональных водителей и длительные сроки их выдачи, что приводит к возникновению дополнительных операционных расходов и, в конечном итоге, росту потребительских цен. В частности, включение в декабре 2007 года в шенгенскую зону дополнительных стран привело к ужесточению визового режима для профессиональных водителей грузовых автотранспортных средств из ряда стран СНГ и ЮВЕ. Кроме того, удлинлись очереди грузовых автомобилей, ожидающих получения разрешения на внешней границе ЕС с

---

<sup>12</sup> Это исследование имеется по адресу:  
<[http://www.unece.org/trans/main/eatl/in\\_house\\_study.pdf](http://www.unece.org/trans/main/eatl/in_house_study.pdf)>.

<sup>13</sup> Более подробную информацию см. по адресу:  
<<http://www.doingbusiness.org/ExploreTopics/TradingAcrossBorders>>.



Российской Федерацией<sup>14</sup>, что свидетельствует о наличии узких мест, а также о низком уровне межправительственного сотрудничества.

#### **D. Либерализация и приватизация**

19. На состоянии международного автомобильного транспорта во многих частях региона ЕЭК по-прежнему отрицательно сказываются ужесточение протекционизма в отношении квот на пользование автомобильными дорогами, а также необходимость прохождения обременительных административных процедур в пунктах пересечения границ, включая тщательный осмотр груза, обязательное сопровождение и неудобные часы работы. Кроме того, правила и положения, регулирующие транзитное и трансграничное движение в ряде стран ЕЭК с низким доходом, по-прежнему являются неоднозначными и часто меняются без какого-либо предупреждения. Помимо Северной Америки, единственным крупным субрегионом ЕЭК, добившимся высокой степени либерализации транспортных услуг, является Европейский союз.

20. В рамках ЕС относительно либеральный режим в транспортном секторе в 2007 году был распространен и на другие области в результате создания неограниченных условий для конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок (включая внутренние перевозки). Кроме того, третий пакет мер в отношении железнодорожного транспорта ЕС предусматривает создание к 2010 году рынка услуг в области международного пассажирского железнодорожного транспорта (не включая внутренние перевозки). Тем не менее, даже полномасштабная либерализация железнодорожного сектора ЕС не способна дать новый толчок его развитию без обновления инфраструктуры для достижения эксплуатационной совместимости, без чего невозможна подлинная конкуренция. Подписание властями стран добровольных соглашений уже привело к снижению бремени сертификации железнодорожных транспортных средств в пяти странах ЕС и Швейцарии. На настоящий момент Европейская система управления железнодорожным движением (ЕСУЖД) действует в отношении 1 700 км железных дорог в девяти странах ЕС. В ближайшие годы органы, занимающиеся железнодорожным транспортом, будут расширять сферу действия ЕСУЖД.

21. На настоящий момент те страны ЕС, которые создали условия для конкуренции на своих рынках грузовых железнодорожных перевозок (Германия, Соединенное

---

<sup>14</sup> Для примера: очередь на контрольно-пропускном пункте Терехова на границе между Латвией и Россией в декабре 2007 года достигала 1 500 грузовых автомобилей (около четырех дней ожидания). Более подробную информацию см. в номере газеты "European Voice" ("Голос Европы") от 8 января 2008 года.

Королевство, Швеция), добились большей экономии средств и снижения цен на транспортные услуги по сравнению со странами, рынки которых не были дерегулированы. Важным элементом институциональных преобразований как в странах - членах ЕС, так и в ряде стран, не входящих в ЕС, стало создание органов, регулирующих работу железнодорожного транспорта. При этом приходилось, в частности, делать выбор между вариантом создания единого многосекторального органа, который отвечал бы сразу за несколько рынков (например, за рынки услуг в области энергетики, водоснабжения, транспорта), и вариантом создания нескольких независимых органов, регулирующих конкретные виды деятельности. Другим новшеством в транспортном секторе, в котором традиционно преобладали государственные предприятия (ГП), стала приватизация. В результате недавнего приобретения консорциумом "Рэйл Карго Австрия" (грузовым железнодорожным оператором Австрийской национальной железнодорожной компании (ФЖДА)) и компанией ГИСЕВ (независимой австро-венгерской железнодорожной компанией, известной также под названием "Рабербан") компании "МАВ Карго" (венгерского национального оператора грузовых железнодорожных перевозок в составе группы "МАВ ГП") в ЕС возник третий по размерам оператор грузовых железнодорожных перевозок, имеющий непосредственный доступ к субрегионам СНГ и ЮВЕ. Ожидается, что все эти тенденции приведут к повышению эффективности транспортных услуг.

## **Е. Безопасность дорожного движения**

22. Безопасность дорожного движения по-прежнему является серьезной проблемой во всем регионе ЕЭК в силу того, что ежегодно в автодорожных авариях гибнет более 140 000 человек. После улучшения ситуации в этой области в предыдущие годы в 2007 году произошло заметное увеличение количества смертей в автодорожных авариях во многих странах этого региона. Данные за первую половину указанного года свидетельствуют о том, что в субрегионах ЕС, СНГ и ЮВЕ количество случаев гибели людей на дорогах по сравнению с тем же периодом 2006 года возросло более чем на 10%<sup>15</sup>. Причины такой неблагоприятной тенденции еще предстоит выяснить. Наряду с этим имеются заслуживающие внимания положительные примеры, в частности взятие в 2001 году ЕС обязательства сократить к 2010 году число случаев гибели людей в автомобильных авариях в два раза. И хотя к 2010 году эту трудную задачу скорее всего не удастся выполнить, количество смертельных случаев будет значительно ниже уровня 2001 года.

---

<sup>15</sup> Данные о количестве случаев гибели и получения увечий за 2007 год по некоторым странам - членам ЕЭК, включая Канаду и Соединенные Штаты, пока отсутствуют.

23. В большинстве стран важной стратегической задачей стало достижение устойчивой мобильности. Безопасность дорожного движения остается одним из основных вопросов политики в регионе ЕЭК. Показатели дорожной безопасности (количество случаев гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий в расчете на одно автотранспортное средство) по данной группе стран весьма различаются: от высокого в Северной Америке и Западной Европе и среднего в новых государствах - членах ЕС и странах - кандидатах ЕС до низкого в странах СНГ и ЮВЕ. По-видимому, простые пути решения проблемы безопасности дорожного движения отсутствуют.

24. В первые месяцы после введения летом 2006 года в Чешской Республике более серьезных наказаний за нарушение правил, включая жесткую систему штрафных очков, смертность в результате дорожно-транспортных происшествий в этой стране заметно снизилась. Однако эту тенденцию не удалось сохранить, и в 2007 году, по предварительным данным, количество смертельных случаев по сравнению с предыдущим годом значительно возросло. В январе 2008 года в связи с ухудшением положения в области безопасности дорожного движения по сравнению с позитивной тенденцией, наблюдавшейся в 2007 году, более серьезные штрафы за нарушение правил дорожного движения ввели российские власти. И хотя первые результаты представляются обнадеживающими, еще предстоит убедиться в том, насколько новые стимулы повлияют на поведение водителей на дорогах в долгосрочном плане.

25. Что касается законодательной сферы, то в 2007 году Европейская комиссия приняла ряд связанных с безопасностью дорожного движения директив, в том числе директивы "Фронтальная защита уязвимых пользователей", "Общие условия применения ремней безопасности и детских удерживающих систем", директиву в отношении зеркал для "слепой зоны" (новые грузовые автомобили). К 2012 году вступит в силу Положение о водительском удостоверении ЕС (третья директива), что позволит заменить 110 видов различных водительских удостоверений, используемых в государствах - членах ЕС, единым документом.

26. Проведение в апреле 2007 года первой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций сыграло важную роль в повышении уровня осведомленности участников дорожного движения во многих странах мира. Согласно проведенному в регионе ЕЭК обследованию, оно оказало положительное воздействие в 12 странах (в частности, в Беларуси, Болгарии, Испании, Италии, Латвии и Российской Федерации) и дало возможность ряду стран создать новые или укрепить имеющиеся организационные структуры в области безопасности дорожного движения.

## **Е. Конструкция автотранспортных средств**

27. Основные усовершенствования в конструкции автотранспортных средств, произведенные в 2007 году, касались повышения уровня безопасности автомобилей и их топливной экономичности при одновременном снижении токсичности выбросов. Во многих странах мира в качестве новейших технических средств предупреждения аварий на автомобилях стали устанавливаться системы предупреждения о выходе за пределы полосы движения (СПВП) и системы предупреждения об опасности переднего столкновения (СППС), известные также под названием систем предупреждения об опасности фронтального столкновения (СПФС), и системы предупреждения об опасности заднего столкновения, которые относятся к саморегулирующимся транспортным системам (СТС). Установлено, что в 91% случаев аварий по вине водителей причиной является отвлечение внимания. В конце 2006 года в Северной Америке правительства и ведущие компании по производству автомобилей создали программу "Передовые технологии недопущения столкновений" (ПТНС), цель которой определить степень безопасности и эффективности новых технологий, предназначенных для оказания водителям содействия в безаварийной эксплуатации автотранспортных средств. Эти системы располагают разнообразными возможностями - от простых звуковых и световых сигналов до усовершенствованных контактных и кинетических устройств, предупреждающих водителей касанием или вибрацией об изменении дорожной ситуации, систем подготовки к столкновению посредством корректировки регулировок ремней безопасности и другого оборудования обеспечения безопасности и даже таких систем, которые вмешиваются в управление автотранспортным средством, например систем автоматического срабатывания тормозов. Эти технологии, благодаря в определенной степени программе ПТНС, с 2007 года стали широко распространяться на рынках Северной Америки, Японии и Европы.

28. После подписания Европейским союзом и производителями автомобилей соответствующего соглашения на новых автомобилях стали устанавливать антиблокировочные тормозные системы (АТС). АТС и электронные системы контроля за устойчивостью транспортного средства (ЭКУТС) относятся к числу крупнейших достижений прошлого года в области безопасности автотранспортных средств. Две эти системы обеспечивают повышенную устойчивость автомобиля в аварийной ситуации, автоматически защищая водителя и пассажиров, а также других участников дорожного движения. Законодательное внедрение таких технологий позволит распространить их в общемировом масштабе.

29. В результате все более широкого использования дизельного топлива с низким содержанием серы (не более 0,25%) и неэтилированного бензина, которые поставляются и

в развивающиеся страны, резко сократились объемы выбросов вредных веществ, образующихся при эксплуатации автомобилей. В 2007 году производители автомобилей обратились с просьбой разработать стандарты качества топлива, что необходимо для дальнейшего сокращения выбросов, благодаря введению более жестких требований к ним. Более совершенные технологии контроля за выбросами предполагают наличие у потребителей возможности приобретать соответствующие виды топлива. Отсутствие согласованных стандартов качества топлива способно препятствовать разработке новых автомобильных технологий в интересах сокращения токсичности выхлопных газов. К числу других возможных мер по повышению энергоэффективности автомобилей относятся распространение эковожждения (проведение соответствующих кампаний и обучение водителей), внедрение саморегулирующихся систем управления дорожным движением для недопущения заторов на дорогах и налоговое стимулирование скорейшего внедрения экологически чистых транспортных средств (ЭТС).

30. Помимо этого, автомобильная промышленность разрабатывает транспортные средства, использующие альтернативные виды энергии и двигатели. Это способно снизить зависимость от природных видов топлива и улучшить качество воздуха, особенно в городских районах. В большинстве развитых стран было налажено производство пассажирских автомобилей с гибридными двигателями, что позволяет одновременно добиваться снижения масштабов загрязнения воздуха и повышать топливную экономичность. В то время как гибридные двигатели доказали свою эффективность в автомобилях до определенного размера, технические достижения позволили создать экологически более чистые дизельные двигатели для большегрузных автомобилей. Как правило, дизельные автомобили примерно на 30% экономичнее аналогичных автомобилей с бензиновым двигателем. В выхлопе нового поколения дизельных двигателей, о выпуске которых было сообщено в конце 2006 года, содержится меньше частиц по сравнению с предыдущими моделями. К числу других экологически чистых технологий относятся автотранспортные средства с двигателями на водороде и на топливных элементах, внедрение которых будет способствовать сокращению выбросов загрязняющих веществ и CO<sub>2</sub>.

## **Г. Заторы и регулирование дорожного движения**

31. С начала нынешнего десятилетия по всему региону ЕЭК наблюдается увеличение инвестиций в транспортную инфраструктуру. Тем не менее в некоторых районах на дорогах по-прежнему скапливается большое число автомобилей, что частично обусловлено неоптимальным использованием имеющейся инфраструктуры.

32. В Канаде и Соединенных Штатах заторы на дорогах в крупнейших портах и вокруг них стали более редким явлением, что обусловлено совершенствованием снабженческой деятельности и замедлением темпов роста контейнерных перевозок<sup>16</sup>. В отличие от этого, заторы в крупнейших европейских портах по-видимому участились, что свидетельствует об их неготовности принимать дополнительные грузы и о быстром росте контейнерных перевозок.

33. Во всех основных городских районах Америки существует хроническая проблема дорожных пробок, вызванная прежде всего относительно низкими ценами на автомобили и топливо, а также такими вторичными факторами, как физические препятствия, недостаточно оптимальный режим работы сигнальных систем и т.д.<sup>17</sup> Проблема дорожных заторов в некоторых европейских странах решается более успешно в силу высокой стоимости автомобильных поездок (по причине значительных регистрационных сборов и акциза на топливо, а также распространения практики взимания платы за пользование автомагистралями и за въезд в места скопления автомобильного транспорта в городских районах) и наличия относительно развитой сети пассажирских железнодорожных перевозок.

34. Важным компонентом решения проблемы дорожных заторов в европейских центрах с точки зрения потребителя является необходимость обеспечить предсказуемость продолжительности поездок. Как и в Соединенных Штатах, на непериодические заторы приходится 40-60% всех случаев заторов на городских автомагистралях, значительная часть которых обусловлена дорожно-транспортными происшествиями. Сотрудники директивных органов европейских стран признают, что быстрота реагирования на аварии позволяет избегать заторов, снижая опасность вторичных аварий и создавая возможности для удовлетворения в первую очередь потребностей лиц, пользующихся дорожными системами. Кроме того, они осознают, что ограничение скорости на участках, страдающих от заторов, не только позволяет улучшить общие показатели, но и снижает вероятность первичных аварий.

35. Во всех регионах ЕЭК по-прежнему растет число заторов на дорогах, что обусловлено взрывообразным ростом числа владельцев автомобилей в Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европе, а также на Кавказе и в Центральной Азии.

---

<sup>16</sup> Дополнительную информацию см. по адресу <http://www.scdigest.com/assets/newsViews/07-08-23-2.php?cid=1196>.

<sup>17</sup> Более подробную информацию см. в документе Министерства транспорта США "National Strategy to Reduce Congestion on America's Transportation Network" ("Национальная стратегия сокращения заторов в транспортной сети Америки"), 2007 год.

Во многих странах с переходной экономикой в течение первых десяти лет переходного периода темпы роста числа автотранспортных средств были не ниже зафиксированных за предыдущие 30 лет темпов увеличения этого показателя в странах Западной Европы. Все еще не решена проблема регулирования дорожного движения в крупнейших городах. Некоторые большие города в регионе ЕЭК приступили к осуществлению программ инвестиций в совершенствование систем управления дорожным транспортом, при этом ряд муниципалитетов продолжает пересматривать свою политику в отношении стоянок. Другие города, которые уже исчерпали возможности традиционного регулирования дорожного движения, по примеру Лондона и Стокгольма ввели плату за въезд в места скопления автомобильного транспорта (например, Милан - в январе 2008 года). В результате введения такой платы начинают меняться порядок регулирования дорожного движения и структура транспорта - в пользу общественного транспорта. Наряду с этим, в городском транспортном потоке значительно возросла доля мотоциклов. Это ведет к возникновению новых проблем в области безопасности дорожного движения.

## **Н. Глобальное потепление**

36. Загрязнение воздуха в результате эксплуатации транспортных средств отрицательно влияет на здоровье человека. По оценкам, в регионе ЕЭК примерно 100 000 случаев смерти в год связано с загрязнением воздуха на улицах городов, что ведет к сокращению ожидаемой продолжительности жизни в среднем на один год. Транспортный сектор, будучи основным загрязнителем воздуха на улицах городов, по-прежнему является одним из факторов изменения климата. И хотя больше половины обусловленных деятельностью человека выбросов CO<sub>2</sub> все еще приходится на энергетический сектор, доля транспортного сектора продолжает расти, приближаясь к 30% всего их объема. Наибольшая часть этих выбросов (почти 85%) приходится на автотранспортные средства.

37. В автодорожном секторе, как представляется, введение платы за использование инфраструктуры оказывает заметное воздействие на дорожные потоки. По данным Федерального министерства транспорта Германии, введение на автомагистралях сборов с большегрузных транспортных средств (с 2005 года) способствовало снижению дальних порожних рейсов и распространению смешанных перевозок, а также увеличению объемов продаж экологически более чистых БТС<sup>18</sup>. Аналогичная плата за пользование автомагистралями была введена в Австрии (2004 год), Швейцарии (2005 год), Чешской

---

<sup>18</sup> Помимо введения платы за дороги на данный показатель повлияли такие смежные факторы, как повышение качества услуг железнодорожного транспорта, более высокие цены на топливо, нехватка квалифицированных водителей грузовых автомобилей и временные субсидии на приобретение экологически более чистых БТС.

Республике (2007 год) и в других странах - членах ЕЭК, при этом ряд государств - членов ЕС планирует в ближайшее время перейти на электронный сбор таких платежей<sup>19</sup>. Введение платы за автодороги должно способствовать повышению эффективности регулирования дорожного движения и, возможно, будет стимулировать переход от автомобильного к железнодорожному транспорту. Отдача от введения платы за пользование инфраструктурой в значительной степени будет зависеть от соотношения источников и направлений использования средств, с одной стороны, и от эксплуатационной совместимости электронных систем взимания платы в разных странах. Хотя состыкование уже существующих в европейских странах электронных систем платежей является технически возможным и власти некоторых стран обсуждают пути сотрудничества в данной области, предприятия, занимающиеся международными грузовыми перевозками, как представляется, обеспокоены операционными издержками, обусловленными несовместимостью устанавливаемых на автотранспортных средствах устройств и платежных процедур. Кроме того, в результате несогласованных действий в законодательной сфере некоторые международные коммерческие компании могут пересмотреть свои маршруты, с тем чтобы они проходили по тем странам, которые еще не ввели электронную плату за пользование автомагистралями, что приведет к возникновению заторов на бесплатных автомагистралях и загрязнению окружающей среды в этих районах.

38. В Западной Европе и Северной Америке для обеспечения более экологически устойчивой мобильности в среднесрочном плане необходимы, в частности, значительные усилия по сокращению на транспорте объема выбросов CO<sub>2</sub>. В Соединенных Штатах будет весьма трудно снизить остроту проблемы хронических заторов, от которой страдает федеральная система автомагистралей, без ликвидации основной причины такого положения, а именно - значительного разрыва между стоимостью поездок по автомагистралям и издержками, связанными с заторами. В Западной Европе скорейшее достижение полной эксплуатационной совместимости дерегулированного железнодорожного сектора и введение разумной платы за пользование инфраструктурой в автодорожном секторе относятся к числу основных проблем в среднесрочном плане.

#### **IV. ВЫВОДЫ**

39. Ожидается, что во многих районах региона ЕЭК ООН страны по-прежнему будут вкладывать значительные средства в инфраструктуру, тем самым стимулируя свою

---

<sup>19</sup> В пяти странах ЕС (Испания, Италия, Португалия, Словения и Франция) системы электронного сбора платежей за пользование автомагистралями обслуживают одновременно большегрузные транспортные средства и пассажирские автомобили.



экономику, при одновременном расширении транспортных возможностей для обслуживания растущей торговли между Европой и Азией. Для сухопутных транспортных маршрутов, связывающих Европу и Азию, по-прежнему характерны низкий уровень конкурентоспособности, значительная концентрация рынков и почти полное отсутствие конкуренции. Странам СНГ и ЮВЕ необходимо наращивать реформы в целях либерализации рынков и проведения структурных преобразований, с тем чтобы снизить относительно высокую стоимость торговых операций. Без этого невозможно поддержать быстрый процесс выравнивания показателей доходов и производительности в странах со средним доходом и дать не имеющим выхода к морю странам - членам ЕЭК с низким доходом возможность участвовать в процессе глобализации, пользуясь выгодами торговли.

40. В результате дальнейшего увеличения объема автодорожных перевозок в регионе ЕЭК положение с точки зрения возникновения дорожных заторов и глобального потепления может еще более ухудшиться. Наряду с этим в Западной Европе нынешнее обновление автомобильного парка и корректировка относительных цен, обусловленные быстрым ростом цен на топливо и высоким уровнем акцизов, а также введением платы за использование транспортной инфраструктуры, способны частично компенсировать снижение количественных показателей. В странах ЮВЕ пересмотр законодательства и положений в транспортном секторе в результате проведения переговоров о присоединении к ЕС, а также нынешние работы по улучшению инфраструктуры должны способствовать снижению нагрузки на окружающую среду и, возможно, сокращению числа автомобильных аварий. В странах СНГ, если не будут приняты радикальные меры, дорожные заторы скорее всего станут еще более частым явлением. Эта проблема во все большей степени будет затрагивать и другие области, ведя к увеличению числа автотранспортных средств и налаживанию национального производства нового поколения доступных пассажирских автомобилей.

41. Вполне возможно, что в 2008 году и в последующие годы, после неожиданного обращения вспять в 2007 году тенденции к сокращению числа дорожных аварий, положение в области безопасности дорожного движения вновь улучшится, при условии пересмотра стратегических приоритетов в свете новых фактов и более последовательного соблюдения принятых правил дорожного движения. Сокращению числа и снижению тяжести дорожно-транспортных происшествий должно также способствовать использование в конструкции автотранспортных средств новых технологий.

**Таблица 1. Темпы прироста реального ВВП**

Ежегодные темпы прироста в процентах

<b>Страна</b>	<b>2003 год</b>	<b>2004 год</b>	<b>2005 год</b>	<b>2006 год</b>	<b>2007 год</b>	<b>2008 год</b>
Албания	5,7	5,9	5,5	5,0	6,0	6,0
Босния и Герцеговина	3,5	6,1	5,0	6,0	5,8	6,5
Хорватия	5,3	4,3	4,3	4,8	5,6	4,7
Македония, бывшая югославская Республика	2,8	4,1	4,1	3,0	5,0	5,0
Черногория	2,4	4,2	4,0	6,5	6,0	5,0
Сербия	2,5	8,4	6,2	5,7	6,0	5,0
Турция	5,8	8,9	7,4	6,1	5,1	4,9
ЮВЕ	5,4	8,2	6,9	5,9	5,3	5,0
Армения	14,0	10,5	14,0	13,3	11,1	10,0
Азербайджан	10,5	10,4	24,3	31,0	29,3	23,2
Беларусь	7,0	11,4	9,3	9,9	7,8	6,4
Грузия	11,1	5,9	9,6	9,4	11,0	9,0
Казахстан	9,3	9,6	9,7	10,7	8,7	7,8
Кыргызская Республика	7,0	7,0	-0,2	2,7	7,5	7,0
Молдова	6,6	7,4	7,5	4,0	5,0	5,0
Российская Федерация	7,3	7,2	6,4	6,7	7,0	6,5
Таджикистан	10,0	10,1	7,3	6,8	7,2	8,2
Туркменистан	17,1	14,7	9,0	9,0	10,0	10,0
Украина	9,6	12,1	2,7	7,1	6,7	5,4
Узбекистан	4,2	7,7	7,0	7,3	8,8	7,5
СНГ	7,9	8,4	6,5	7,6	7,7	7,0
Австрия	1,2	2,3	2,0	3,3	3,3	2,5
Бельгия	1,0	2,8	1,4	3,0	2,6	1,9
Финляндия	1,8	3,7	2,9	5,0	4,3	3,0
Франция	1,1	2,5	1,7	2,1	1,9	2,0
Германия	-0,3	1,1	0,8	3,0	2,4	2,0
Греция	4,9	4,7	3,7	4,3	3,9	3,6
Ирландия	4,3	4,3	5,9	5,7	4,6	3,0
Италия	0,0	1,2	0,1	1,9	1,7	1,3
Люксембург	1,3	3,6	4,0	6,2	5,4	4,2
Нидерланды	0,3	2,2	1,5	3,0	2,6	2,5
Португалия	-0,7	1,5	0,5	1,3	1,8	1,8

Страна	2003 год	2004 год	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год
Испания	3,1	3,3	3,6	3,9	3,7	2,7
Словения	2,8	4,4	4,1	5,7	5,4	3,8
Зона евро	0,8	2,0	1,5	2,8	2,5	2,1
Дания	0,4	2,1	3,1	3,5	1,9	1,5
Швеция	1,7	4,1	2,9	4,7	3,6	2,8
Соединенное Королевство	2,8	3,3	1,8	2,8	3,1	2,3
ЕС-16	1,2	2,3	1,6	2,9	2,6	2,2
Болгария	5,0	6,7	6,2	6,1	6,0	5,9
Кипр	1,8	4,2	3,9	3,8	3,8	3,7
Чешская Республика	3,6	4,6	6,5	6,4	5,6	4,6
Эстония	7,2	8,3	10,2	11,2	8,0	6,0
Венгрия	4,2	4,8	4,2	3,9	2,1	2,7
Латвия	7,2	8,7	10,6	11,9	10,5	6,2
Литва	10,3	7,3	7,6	7,5	8,0	6,5
Мальта	-0,3	0,1	3,3	3,3	3,3	2,6
Польша	3,9	5,3	3,6	6,1	6,6	5,3
Румыния	5,2	8,5	4,1	7,7	6,3	6,0
Словакия	4,2	5,4	6,0	8,3	8,8	7,3
ЕС-11	4,4	5,8	4,8	6,4	6,0	5,1
ЕС-27	1,5	2,7	2,0	3,3	3,0	2,5
Исландия	2,7	7,6	7,2	2,6	2,1	-0,1
Норвегия	1,0	3,9	2,7	2,8	3,5	3,8
Швейцария	-0,2	2,5	2,4	3,2	2,4	1,6
Израиль	2,3	5,2	5,3	5,2	5,1	3,8
Европа-31	1,5	2,7	2,0	3,3	3,0	2,5
Канада	1,9	3,1	3,1	2,8	2,5	2,3
Соединенные Штаты	2,5	3,6	3,1	2,9	1,9	1,9
Северная Америка	2,5	3,6	3,1	2,9	2,0	2,0
ЕЭК-52	2,4	3,6	2,9	3,5	3,0	2,7

Источник: МВФ, "World Economic Outlook Database" (октябрь 2007 года) и расчеты ЕЭК ООН.

Примечание: Субрегиональные и региональные совокупные показатели рассчитаны с использованием валютных курсов ИПС.

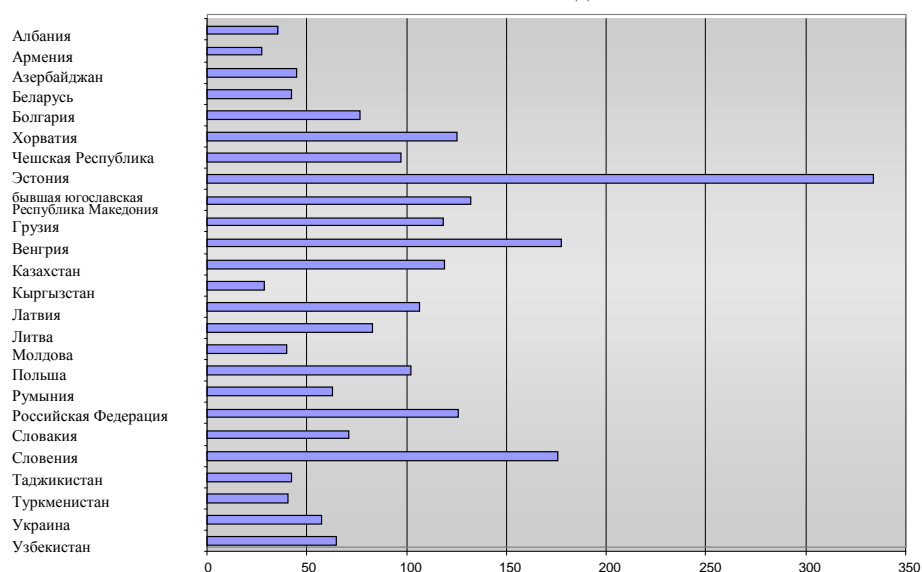
**Таблица 2. Показатели внутреннего грузового транспорта с разбивкой по видам транспорта**

Субрегион	Тонно-километры, темпы прироста в процентах			Доля видов транспорта в процентах		
	2005 год	2006 год	2007 год	2005 год	2006 год	2007 год
<b>ЕС-27</b>						
Все виды транспорта	2,4	4,6	..	100,0	100,0	100,0
Железнодорожный транспорт	0,1	5,2	..	17,6	17,7	..
Автомобильный транспорт	3,0	4,9	..	76,6	76,7	..
Внутренний водный транспорт	1,4	0,0	..	5,9	5,6	..
<b>ВЕКЦА</b>						
Все виды транспорта	2,9	5,2	6,3	100,0	100,0	100,0
Железнодорожный транспорт	2,7	5,8	7,1	85,5	85,9	86,5
Автомобильный транспорт	7,9	7,3	3,5	10,5	10,7	10,4
Внутренний водный транспорт	-4,1	-11,7	-4,3	4,1	3,4	3,1
<b>ЮВЕ</b>						
Все виды транспорта	6,4	6,8	6,0	100,0	100,0	100,0
Железнодорожный транспорт	2,2	11,4	5,9	8,0	8,3	8,3
Автомобильный транспорт	6,6	6,5	5,4	91,2	91,0	90,4
Внутренний водный транспорт	30,8	-9,9	80,3	0,9	0,7	1,3

*Источник:* Статистические управления Беларуси, Казахстана, Российской Федерации, Турции, Украины, оценки Европейской комиссии, Международного транспортного форума и ЕЭК ООН.

*Примечание:* ВЕКЦА - Азербайджан, Беларусь, Казахстан, Российская Федерация, Украина; ЮВЕ - Сербия, Турция, Хорватия, Черногория.

**Диаграмма 1. Производительность труда в железнодорожном секторе, 2006 год  
1989 год = 100**



Источник: ЕБРР, "Structural and institutional change indicators", 2007 год.

<http://www.ebrd.com/country/sector/econo/stats/sci.xls>.

## Приложение

### РЕЗЮМЕ СООБЩЕНИЙ ПО СТРАНАМ

#### **Бельгия**

1. В стране наблюдается устойчивый рост пассажирских перевозок всеми видами общественного транспорта, что отражает результаты капиталовложений в создание дополнительных мощностей. Тем не менее в городах по-прежнему существует серьезная проблема дорожных заторов и загрязнения воздуха, обусловленная большим количеством автомобилей, находящихся в частном владении, и активным их использованием, а также постепенным переходом на автомобили с дизельным двигателем. В 2007 году увеличились общие показатели грузовых перевозок, при этом ожидается, что они будут продолжать расти по всем видам транспорта. Основными препятствиями на пути быстрого увеличения объема транспортных услуг являются такие факторы, как дорожные заторы, наличие экологических проблем, малая пропускная способность некоторых загруженных железнодорожных линий, низкий уровень эксплуатационной совместимости международного железнодорожного транспорта, низкая доходность внутреннего судоходства и отсутствие единой транспортной, экологической и налоговой политики.

2. Соответствующие органы стремятся улучшить структуру транспорта путем субсидирования тарифов на общественном транспорте, создания благоприятных условий для использования велосипедов, укрепления режима дорожной безопасности, внедрения правил ЕС в отношении либерализации использования инфраструктуры железнодорожного транспорта и создания налоговых стимулов для приобретения экологически более чистых автомобилей. Принятые в последнее время планы инвестиций в инфраструктуру преследуют цель улучшить автомобильное и речное сообщение основных портов с внутренними районами страны. Вокруг внутренних судоходных портов и основных сортировочных центров создаются терминальные системы с использованием различных видов транспорта. Ряд железнодорожных проектов был отнесен ЕС к числу приоритетных проектов ТЕН.

#### **Хорватия**

3. За первые девять месяцев 2007 года объем грузовых перевозок железнодорожным, автомобильным и внутренним водным транспортом возрос соответственно на 3,1%, 7,8% и 2%. За тот же период число пассажиров железнодорожного транспорта сократилось на 1,4%. Развитию транспорта по-прежнему препятствует неадекватная инфраструктура. В автодорожном секторе в последние годы при распределении капиталовложений в

инфраструктуру предпочтение отдавалось автомагистралям в ущерб национальным, районным и местным дорогам, качество которых остается неудовлетворительным. В 2007 году было завершено строительство и ремонт ряда участков сети дорог категории E. Плохая инфраструктура и нехватка подвижного состава по-прежнему отрицательно сказываются на показателях железнодорожного сектора. Инфраструктура портов на Дунае и Саве такова, что они все еще не в состоянии предоставлять качественные услуги.

4. К числу законодательных мер, принятых в 2007 году, относится новый закон о безопасности железнодорожного транспорта, который отвечает совокупным правовым нормам Сообщества, и частичная либерализация внутреннего водного транспорта. Однако перевозки между национальными портами (каботаж) будут ограничены до присоединения страны к ЕС.

## **Германия**

5. По прогнозам Федерального статистического управления, темпы прироста грузовых перевозок снизятся с 7,5% в 2007 году до 4,9% в 2008 году. Ожидается, что автомобильный и железнодорожный виды транспорта будут развиваться быстрее, чем внутренний водный транспорт. В отличие от этого, объем пассажирских перевозок возрастет незначительно - на 1% в год. В нем по-прежнему будет преобладать частный автомобильный транспорт. Не удастся решить проблемы международных автомобильных перевозок на границе со Швейцарией, где в результате закрытия таможен в ночное время возникают длинные очереди автомобилей. В железнодорожном секторе развитию международных перевозок по-прежнему препятствует низкий уровень эксплуатационной совместимости, а также отсутствие единых процедур сертификации локомотивов.

6. Федеральное правительство разрабатывает всеобъемлющий пакет технических и законодательных мер, направленных на поощрение экологически чистой и ресурсосберегающей мобильности лиц и грузов. В мае 2007 года началось осуществление совместного партнерского проекта с целью заложить основы взаимодействия государственного и частного секторов в области строительства федеральных магистральных дорог.

## **Венгрия**

7. В течение первых трех кварталов 2007 года быстрыми темпами рос объем грузовых перевозок. Наблюдалось сокращение числа пассажиров, пользующихся междугородным железнодорожным транспортом и автобусным сообщением, при незначительном

увеличении показателя пассажиро-километров. На протяжении первых трех кварталов 2007 года продолжалось увеличение количества пассажирских автомобилей при дальнейшем сокращении числа выдаваемых новых регистрационных документов. В 2007 году продолжали расти смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий.

8. В целях преодоления препятствий на пути развития транспорта продолжалось применение таких мер, как расширение инвестиций в инфраструктуру и принятие нормативных положений. В последние годы ежегодный объем инвестиций в транспортную инфраструктуру превышал 1% ВВП. Строительство автомагистралей финансируется в основном из государственного бюджета. Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта обеспечивается за счет средств государственного бюджета и фондов ЕС. Власти стремятся обратить вспять тенденцию к увеличению числа травм в результате дорожно-транспортных происшествий с помощью новой системы штрафных очков и более жестких мер по обеспечению выполнения требований.

### **Ирландия**

9. В период 2002-2006 годов наблюдался быстрый рост грузовых автомобильных перевозок, при этом грузовой транспорт опередил другие виды транспорта по показателю потребления топлива. Наблюдаемые в последние годы высокие темпы роста численности населения и занятости привели к изменению соотношения долей различных видов транспорта, при этом бóльшая часть дополнительных потребностей в пассажирских перевозках удовлетворялась за счет автомобильного транспорта.

10. Состояние дорожной инфраструктуры в силу недостаточных капиталовложений при высоких темпах экономического роста, наблюдавшихся за последние 15 лет, стало сдерживать развитие. В ответ на это правительство выдвинуло ряд стратегических инициатив, включая существенное увеличение государственных расходов на такую инфраструктуру, объем которых в период 2006-2015 годов должен составить 16 млрд. евро. В 2007 году правительство стало инициатором первичного законодательства, направленного на повышение роли Национального дорожного управления, которое отвечает за осуществление государственной программы в области строительства дорог.

### **Польша**

11. В 2006 году объем грузовых перевозок (в тоннах) всеми видами транспорта по сравнению с 2005 годом увеличился на 4,1%, при этом соответствующий показатель (в тонно-километрах) вырос на 9,1%. В железнодорожном секторе объем грузовых



перевозок в 2006 году увеличился на 8,1%, а показатель в тонно-километрах - на 7,3%. Количество пассажиров, воспользовавшихся железнодорожным транспортом, которое на протяжении ряда лет сокращалось, возросло на 2,8%. По-прежнему основной объем грузовых перевозок осуществлялся автомобильным транспортом, на который в 2006 году приходилось свыше 60% перевозок в расчете на тонно-километры. В указанном году на 3,9% снизилось число пассажиров поездов дальнего следования, при этом количество частных автомобилей продолжало расти.

12. Для преодоления препятствий на пути развития транспорта использовались такие меры, как инвестиции в инфраструктуру и изменение законодательства. Так, в 2007 году было построено 127 км новых дорог категории E и еще 323 км дорог было отремонтировано. Одновременно с этим Национальная дорожная администрация приступила к осуществлению программы обеспечения дорожной безопасности.

### **Швейцария**

13. В Швейцарии в 2006 году объем грузовых железнодорожных перевозок (в тонно-километрах) компании "ФЖД Карго", которая является основным перевозчиком, увеличился на 6,5%. Объем перевозок второго по размерам перевозчика грузов - БЛС - увеличился на 15%. Трансальпийские грузовые железнодорожные перевозки в 2006 году возросли на 6%, комбинированные перевозки на 11%, при этом тоннаж автомобильных перевозок остался на прежнем уровне, а количество грузовых автомобилей уменьшилось на 2%. За первые восемь месяцев 2007 года объем трансальпийских грузовых железнодорожных перевозок увеличился на 3%, при этом комбинированный транспорт и автомобильный транспорт развивались еще более высокими темпами. Показатель железнодорожных перевозок в пассажиро-километрах в 2006 году увеличился на 3%.

14. Продолжалось осуществление крупных инфраструктурных проектов, что привело, в частности, к открытию Лёчбергского тоннеля длиной 34 км, в результате чего значительно повысится качество и скорость трансальпийского железнодорожного сообщения в пределах страны и между Швейцарией и Италией. В 2006 году федеральные расходы на транспорт составили 1,5% от ВВП. Эти расходы по видам транспорта распределялись следующим образом: общественный транспорт - 61,8%; автодорожный транспорт - 36,9%; гражданская авиация - 1,4%.

### **Турция**

15. Преобладающую роль как в пассажирских, так и в грузовых перевозках продолжал играть автомобильный транспорт. К числу основных препятствий относились

ограничительные квоты, усложнение процедур получения виз для профессиональных водителей и повышение их стоимости и увеличение срока ожидания на границах. Железнодорожному сообщению по-прежнему препятствует ряд инфраструктурных проблем. В некоторых портах, имеющих склады для хранения контейнеров, успешно развиваются комбинированные транспортные операции.

16. В автомобильном секторе осуществляются законодательные реформы, направленные на повышение его эффективности и безопасности в соответствии с общими нормами ЕС, международными соглашениями и положениями. На состоянии железнодорожного сектора положительно сказалось осуществление большого числа государственных инвестиционных проектов, отражающих приоритетность этого сектора в рамках транспортной стратегии правительства. Планируется продолжить развитие комбинированных перевозок путем объединения ряда контейнерных терминалов в строящиеся новые транспортные зоны.

-----