



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2002/1/Add.9
19 June 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта
(Пятнадцатая сессия, 2-4 сентября 2002 года,
пункт 5 повестки дня)

ОТВЕТЫ НА ВОПРОСНИК ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Добавление 9

Представлено правительством Германии

Примечание: На своей пятьдесят девятой сессии Комитет по внутреннему транспорту в соответствии с решением, принятым ранее на его сороковой сессии (ECE/TRANS/42, пункт 45), решил распространить вопросник о наиболее значительных критериях определения новых важных изменений в области внутреннего транспорта в странах-членах, которые представляют общий интерес для правительств (ECE/TRANS/119, пункт 52).

* * *

Основные тенденции в транспортной политике Германии

I. Инвестиционная политика

II. Основой инвестирования в транспортный сектор является утвержденный в 1992 году Федеральный план транспортной инфраструктуры на 1991-2012 годы, который (по ценам 1998 года) предусматривает инвестирование средств в объеме около 251 млрд. евро в проекты модернизации и нового строительства, а также сохранения инфраструктуры и обновления федеральных железных дорог, автострад и внутренних водных сетей.

В 1991-2001 годах в Германии было инвестировано около 127 млрд. евро федеральных средств, т.е. около половины объема инвестиций, предусмотренных Федеральным планом транспортной инфраструктуры. С учетом почти 50 млрд. евро - или 40% от объема инвестиций, - новые федеральные земли получили непропорционально высокую долю этих средств.

Несмотря на необходимую консолидацию бюджета, инвестирование в модернизацию транспортной инфраструктуры продолжается на высоком уровне. Вплоть до 2003 года на эти цели из федерального бюджета будет ассигновано около 11,5 млрд. евро в год, а начиная с 2004 года - около 9,8 млрд. евро в год.

Особое внимание уделяется 17 транспортным проектам единой Германии (VDE) при общем объеме инвестирования около 35 млрд. евро. В рамках всех транспортных проектов единой Германии ведутся строительные работы, и к концу 2001 года в них было инвестировано более 19 млрд. евро; около 55% этих средств было инвестировано в 9 железнодорожных проектов. Уже освоено более половины от запланированного объема инвестиций в железнодорожные проекты, причем 6 маршрутов введены в строй после модернизации, нового строительства и электрификации. Что касается автодорожных проектов VDE, то к концу 2001 года было построено или модернизировано около 1 150 км шестиполосных автострад и чуть меньше 400 км находится в стадии строительства. Не считая двух небольших участков, в 1999 году была открыта для движения автострада А 2 Ганновер-Берлин, а также было завершено строительство автострады А 14 Халле-Магдебург, став в начале 2000 года первым проектом строительства новых автодорог из числа проектов VDE. К тому же были открыты для движения большие участки автострады А 4 Айзенах-Гёрлиц и автострады А 9 Берлин-Нюрнберг.

III. Политика регулирования

Ее основой является концепция единой транспортной системы, задача которой состоит в оптимизации взаимной связи всех видов транспорта. Поэтому важными элементами политики регулирования являются взаимная увязка транспортной инфраструктуры и видов транспорта, перераспределение перевозок по видам транспорта, недопущение неоправданных перегрузок сети, а также разумная организация перевозок и контроля за ними.

Железнодорожный транспорт позволит в будущем снова осуществлять большую часть транспортных перевозок, с этой целью значительно увеличены инвестиции в систему обслуживания, модернизацию и новое строительство железнодорожной инфраструктуры. Однако увеличение железнодорожных перевозок предполагает также усиление межвидовой конкуренции. Организационные меры призваны гарантировать разграничение сетевой и оперативной сфер, а создание независимого маршрутного агентства призвано обеспечить функционирование системы недискриминационной тарификации маршрутов и распределения ресурсов. Устав призван усилить контроль за конкуренцией на железнодорожном транспорте.

Производится пересмотр Федерального плана транспортной инфраструктуры, и в нем должна найти более широкое отражение рационализация, взаимодействие между всеми видами транспорта. Это должно обеспечить важные предварительные условия для объединения всей транспортной системы, в которой каждый вид транспорта может более эффективно использовать свои конкретные преимущества. Железные дороги, автострады, внутренние водные пути, а также каботажные и морские перевозки должны быть более полно интегрированы в транспортные цепи, и переход с одного вида транспорта на другой должен быть облегчен, а комбинированные перевозки расширены.

С введением сборов за пользование скоростными автомагистралями в привязке к пробегу для тяжелых грузовиков, системный переход от финансирования за счет бюджета к финансированию за счет пользователей начнет действовать с 2003 года, что приведет к более справедливому распределению расходов на инфраструктуру. Большая часть этих поступлений должна реинвестироваться в инфраструктуру всех видов транспорта, особенно, согласно регулирующим аспектам политики, через какую-либо финансовую компанию.

III. Телематика на транспорте

Современные системы связи, управления и информации позволяют значительно расширить применение телематических систем и услуг. Это обеспечивает устойчивую поддержку политики федерального правительства в области регулирования и капиталовложений, стремящегося добиться своих целей в транспортной политике. Федеральное правительство ожидает, что активизация использования телематических систем и расширение применения телематических услуг внесет вклад в совершенствование транспортной системы в целом.

И политики, и промышленники согласны с тем, что - если только речь не идет о прямой ответственности государства - планирование, организация и прикладное использование телематики относятся к числу первоочередных задач частного сектора. Конкурентная борьба должна показать, какие прикладные телематические разработки и услуги преобладают на рынке. Основной задачей государственного сектора станет оказание поддержки процессу их внедрения. В первую очередь и главным образом, это вопрос создания основ, необходимых для оказания телематических услуг, т.е. технической, организационной и правовой структуры, форму которой эти услуги должны принять. Сотрудничество между государственным и частным секторами (государственно-частное партнерство) должно сыграть в данном случае основную роль, например, в развитии управления общими данными о перевозках, использовании инфраструктуры общественного транспорта третьими сторонами (лицензионные соглашения) и передаче автоматических и поэтому самых свежих сообщений о плотности движения по СРД/КТС (системе радиоданных/каналу транспортных сообщений).

Одной из основных задач Европейского сообщества в области телематики является внедрение взаимосвязанных прикладных разработок и услуг путем создания необходимых для этого основ. Это было еще раз подчеркнуто в резолюции, принятой Советом министров транспорта в марте 1997 года. Чтобы содействовать внедрению дорожно-транспортной телематики в Европе, Комиссия представила план действий, в котором на уровне ЕС первоочередное внимание уделяется следующим вопросам: СРД/КТС, автоматический сбор платы за проезд, управление данными о перевозках, проблемы, касающиеся безопасного и эргономичного дизайна информационно-коммуникационного оборудования внутри транспортных средств, и создание архитектуры европейской системы.

Помимо совершенствования связи с имеющимися спутниками Европейское космическое агентство (ЕКА) приступило к осуществлению прикладной исследовательской программы (ГалилеоСат) с целью разработки независимой

гражданской спутниковой навигационной системы. Этой мере предшествовало принятие 26 марта 2002 года Советом Европейского союза решения о разработке подобной системы (Галилео).

Производство телематических систем и деятельность информационных служб откроют коммерчески привлекательный рынок для европейской промышленности. Только в области автодорожной телематики последние прогнозы предсказывают, что за период, начиная с сегодняшнего дня до 2010 года, объем товарооборота в Европе составит 80 миллиардов немецких марок. Таким образом, ожидаемый экономический эффект от использования телематики на транспорте несколько ниже, чем ожидалось ранее при проведении начальных грубых оценок. Тем не менее, даже такой порядок величин, который ближе к реальному положению вещей, позволит за счет будущего прикладного применения телематики на транспорте серьезно повысить безопасность и стимулировать создание рабочих мест. Содействие широкому внедрению телематики на транспорте является, таким образом, также частью промышленной политики.

Отдельные экономические данные

Тема	Единица						Источник:	
Ожидаемый экономический рост					2002			Федеральное министерство финансов Годовой экономический отчет за 2002 год
Германия	%				0,75			
Изменение потребительских цен	%				1,50			
Рынок труда		1999 ¹⁾	2000 ¹⁾	2001 ¹⁾	Фев.-02	Изменения за 1999/2001 год соотв. за 2002 год		Федеральное управление труда
						свод.	в %	
Число безработных	в тысячах	4 099,2	3 888,7	3 851,6	4 296,2	197	4,8	
Уровень безработицы	%	11,3	10,5	10,4	10,4			
Занятые неполный рабочий день	в тысячах	118,6	86,1	122,9	246,4	127,8	107,8	
Вакансии	в тысячах	456,3	514	506,1	486,5	30,2	6,6	
¹⁾ Среднегодовой показатель								
Новые заказы		1999	2000	Окт.-01				Федеральное статистическое управление
Обрабатывающая промышленность	1995=100	113,9	129,0	125,4		11,5	10,1	
- внутри страны	1995=100	103,2	11,2	108,3		5,1	4,9	
- за рубежом	1995=100	133,1	161,1	156,2		23,1	17,4	
Производители полуфабрикатов	1995=100	106,9	121,4	116,9		10	9,4	
- внутри страны	1995=100	100,4	109,8	106,8		6,4	6,4	
- за рубежом	1995=100	120,4	145,3	137,5		17,1	14,2	
Производители капитального оборудования	1995=100	124,0	144,2	137,9		13,9	11,2	
- внутри страны	1995=100	109,5	119,4	113,1		3,6	3,3	
- за рубежом	1995=100	143,3	178,1	171,6		28,3	19,7	
Производители потребительских товаров длительного пользования	1995=100	99,5	106,4	115,3		15,8	15,9	
- внутри страны	1995=100	96,1	99,0	107,2		11,1	11,6	
- за рубежом	1995=100	109,1	126,1	138,9		29,8	27,3	
Производители потребительских товаров	1995=100	102,7	104,6	110,7		8	7,8	
- внутри страны	1995=100	96,1	94,8	97,6		1,5	1,6	
- за рубежом	1995=100	123,8	135,3	151,9		28,1	22,7	

Тема	Единица						Изменения за 1999/2001 год соотв. за 2002 год		Источник:
		1999	2000	Окт.-01		свод.	в %		
Производство в производственном секторе								Федеральное статистическое управление	
Производственный сектор ²⁾	1995=100	108,3	113,5	119,9		11,6	10,7		
- производители полуфабрикатов	1995=100	111,3	117,0	123,0		11,7	10,5		
Производители капитального оборудования	1995=100	118,8	131,0	138,8		20	16,8		
Производители потребительских товаров длительного пользования	1995=100	101,8	105,7	114,6		12,8	12,6		
Производители потребительских товаров ²⁾ вкл. строительную промышленность	1995=100	104,4	105,8	112,2		7,8	7,5		
Автомобильная промышленность		1999	2000	2001				VDA (Ассоциация автопроизводителей Германии)	
Производство	1000	5 277,6	5 256,6	5 691,7		414,1	7,8		
Количество новых регистраций	1000	3 808,4	3 693,2	3 638,3		-170,1	-4,5		
Экспорт	1000	3 375,0	3 745,1	3 915,8		540,8	16,0		
Платежный баланс		1999	2000	2001				Deutsche Bundesbank (Центральный банк Германии)	
Дефицит текущих статей платежного баланса	в млн. евро	-18 261,0	-59 865,0	2 805,0		21 066	-115,4		
вкл. излишки/дефицит по торговым счетам	в млн. евро	75 633,0	35 576,0	9 278,0		-66 355	-87,7		

Тема	Единица						Изменения за 1999/2001 год соотв. за 2002 год		Источник: Prognos AG
		1999	2000	2001	свод.	в %			
Производительность транспорта, выраженная в перевозках товаров и пассажиров в соответствии с новой разбивкой									
Перевозка товаров		1999	2000	2001					
Автотранспортные перевозки	в млрд. т/км	341,7	346,3	353,3	11,6	3,4			
- отечественные грузовики	в млрд. т/км	249,4	250,6	252,9	3,5	1,4			
- автотранспортные перевозки по дорогам местного значения	в млрд. т/км	31,7	29,8	27,3	-4,4	-13,9			
- автотранспортные перевозки по дорогам регионального значения	в млрд. т/км	49,1	43,3	48,6	-0,5	-1,0			
- автотранспортные перевозки на дальние расстояния	в млрд. т/км	165,5	171,5	177,0	11,5	6,9			
- иностранные грузовики	в млрд. т/км	92,3	95,7	99,9	7,6	8,2			
(информация: мелкие перевозки местного значения)	в млрд. т/км	3,3	4,2	4,7	1,4	42,4			
Железнодорожные перевозки	в млрд. т/км	71,4	76,0	75,2	3,8	5,3			
Судоходные перевозки по внутренним водным путям	в млрд. т/км	62,0	66,5	64,2	2,2	3,5			
Трубопроводы	в млрд. т/км	15,0	15,0	15,8	0,8	5,3			
перевозки всеми видами наземного транспорта	в млрд. т/км	490,7	503,8	508,5	17,8	3,6			
Пассажирские перевозки		1999	2000	2001					
Частным транспортом	в млрд. пас.-км	762,0	740,0	728,0	-34	-4,5			
Общественным транспортом	в млрд. пас.-км	150,0	153,0	155,0	5	3,3			
- автотранспортом	в млрд. пас.-км	76,0	78,0	79,0	3	3,9			
- регулярное транспортное обслуживание	в млрд. пас.-км	51,0	52,0	53,0	2	3,9			
- попутным транспортом	в млрд. пас.-км	25,0	26,0	26,0	1	4,0			
- железнодорожным транспортом	в млрд. пас.-км	74,0	75,0	76,0	2	2,7			
- местным транспортом	в млрд. пас.-км	39,0	39,0	40,0	1	2,6			
- поездами дальнего следования	в млрд. пас.-км	35,0	36,0	36,0	1	2,9			
Местным общественным транспортом	в млрд. пас.-км	90,0	91,0	93,0	3	3,3			
Общественным транспортом дальнего следования	в млрд. пас.-км	59,0	62,0	62,0	3	5,1			
всеми видами наземного транспорта	в млрд. пас.-км	911,0	893,0	880,0	-31	-3,4			

Тема	Единица						Изменения за 1999/2001 год соотв. за 2002 год		Источник:
		1999	2000	2001			свод.	в %	
Объем воздушных перевозок		1999	2000	2001					Prognos AG
Внутренние перевозки	в млн. человек	20,3	21,5	20,8			0,5	2,5	
Международные перевозки	в млн. человек	92,4	99,9	96,0			3,6	3,9	
все транспортные сообщения	в млн. человек	112,7	120,4	116,9			4,2	3,7	