



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/2009/3  
17 December 2008

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Семьдесят первая сессия

Женева, 24-26 февраля 2009 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

**ОБЗОР СИТУАЦИИ НА ТРАНСПОРТЕ И НАМЕТИВШИХСЯ ТЕНДЕНЦИЙ  
В ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ В СТРАНАХ - ЧЛЕНАХ ЕВРОПЕЙСКОЙ  
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОРГАНИЗАЦИИ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

**Записка секретариата**

**Введение**

1. На своей пятьдесят пятой сессии в феврале 1993 года Комитет по внутреннему транспорту принял круг ведения, который предусматривает, в частности, анализ тенденций развития транспорта и транспортной политики и экономики транспорта (ECE/TRANS/97, приложение 2).
2. На своей семидесятой сессии (19-21 февраля 2008 года) Комитет по внутреннему транспорту принял к сведению обзор ситуации на транспорте и наметившихся тенденций в области развития в 2007 году (ECE/TRANS/200, пункт 14). В документе ECE/TRANS/2009/3 содержится оценка транспортной ситуации в регионе Европейской экономической

комиссии (ЕЭК) в 2008 году, а также наметившихся тенденций и прогнозов развития. Этот документ был подготовлен секретариатом на основе данных по состоянию на начало декабря 2008 года.

3. В настоящем документе приводится краткое описание основных экономических тенденций и изменений в области внутреннего транспорта в регионе ЕЭК, последствий глобального финансового кризиса и колебаний цен на топливо для транспортного сектора, а также некоторых ответных мер в области политики. Национальные сообщения, представленные государствами - членами ЕЭК, имеются на вебсайте Отдела транспорта: <http://www.unece.org/trans/Welcome.html>.

## **I. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РЕГИОНЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ**

4. Углубляющийся финансовый кризис и все более тяжелые условия кредитования во второй половине 2008 года привели к значительному замедлению экономической деятельности по всему региону ЕЭК. Комбинированные опережающие показатели, обнародованные Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), а также различные критерии, позволяющие определить индексы предпринимательских и потребительских настроений, свидетельствуют о том, что в 2009 году во всех субрегионах ЕЭК, т.е. в Северной Америке, Западной Европе, Юго-Восточной Европе и Восточной Европе (рис. 1), рост, по всей видимости, будет ограниченным или отрицательным. Масштабы финансового кризиса можно проиллюстрировать тем фактом, что ряд стран ЕЭК, в том числе Беларусь, Венгрия, Исландия, Латвия и Украина, в последнем квартале 2008 года начали переговоры с Международным валютным фондом (МВФ) о заключении кредитных соглашений.

5. В высокодоходных экономиках Западной Европы и Северной Америки, на долю которых приходится более половины мирового ВВП, расширение производства прекратилось. Прогнозы экспертов для Северной Америки, Великобритании и еврозоны варьируются от умеренного U-образного экономического спада до длительной L-образной рецессии или депрессии, которой не было с 1930-х годов. С учетом масштабов экономического ущерба для банковского сектора в результате распространения комплексных ипотечных деривативов и ожиданий инвесторов экономическая стагнация вполне может затянуться на среднесрочный период, несмотря на массивную помощь правительств крупным финансовым учреждениям и специальную поддержку некоторых особенно пострадавших "стратегических" нефинансовых компаний.

6. В 2008 году в странах Центральной Европы и Юго-Восточной Европы (ЮВЕ) наблюдалось замедление роста, а в двух балтийских государствах<sup>1</sup> ВВП, по всей видимости, сократился. По своим показателям страны Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии стран (ВЕКЦА) по-прежнему опережали другие субрегионы ЕЭК: в первые три квартала 2008 года по сравнению с тем же периодом предыдущего года рост ВВП в этих странах составил 7%, а рост грузовых перевозок - 4%. Несмотря на замедление в последнем квартале 2008 года, во всех странах ВЕКЦА рост в годовом исчислении оставался позитивным. Однако, по прогнозам, в 2009 году в секторе товаров широкого потребления ВЕКЦА, включая строительные материалы, сталелитейное производство и энергетику, произойдет стагнация спроса. Транспорт, по всей вероятности, будет эволюционировать в этом же направлении.

7. Согласно имеющимся статистическим данным, по всему региону ЕЭК рост грузовых перевозок замедлится в большей степени, чем рост ВВП. Динамика замедления различается в зависимости от конкретных рынков и видов транспорта. Квартальные данные Международного транспортного форума (МТФ) демонстрируют, что в первой половине 2008 года рост автомобильных перевозок грузов в регионе ЕЭК продолжался. Однако за тот же период интенсивность движения индивидуального пассажирского транспорта и объемы поставок топлива, очевидно, снизились<sup>2</sup>. Статистика Международного союза железных дорог (МСЖД) за первую половину 2008 года свидетельствует о том, что грузооборот железнодорожного транспорта в Западной Европе (ЕС+ЕЗСТ) снизился на 2%. Напротив, объем железнодорожных грузовых перевозок увеличился на 6,6% в России и на 1,9% в Соединенных Штатах Америки, тогда как в Турции этот показатель стагнировал<sup>3</sup>. За тот же период пассажирооборот на железнодорожном транспорте увеличился в Западной Европе, России, Турции, Соединенных Штатах на 3,2%, 1,4%, 11,5% и 1,9%, соответственно.

8. Последние имеющиеся данные Бюро транспортной статистики Соединенных Штатов Америки демонстрируют, что в третьем квартале 2008 года ситуация заметно ухудшилась и в годовом исчислении объем грузовых и пассажирских перевозок снизился<sup>4</sup>. Как реакция на относительно высокие цены на топливо, движение

---

<sup>1</sup> Латвия и Эстония.

<sup>2</sup> См. <http://www.internationaltransportforum.org/shorttermrends/>.

<sup>3</sup> Подробную информацию см. <http://www.uic.asso.fr/stats/spip.php?article2>.

<sup>4</sup> Подробную информацию см. [http://www.bts.gov/press\\_releases/2008/bts053\\_08/html/bts053\\_08.html#table\\_01](http://www.bts.gov/press_releases/2008/bts053_08/html/bts053_08.html#table_01).

пассажирских легковых автомобилей сократилось, а использование общественного транспорта возросло<sup>5</sup>. Имеющиеся национальные данные указывают на аналогичную динамику в Западной Европе<sup>6</sup>. В последнем квартале 2008 года объем грузовых перевозок начал резко снижаться и в регионе ВЕКЦА<sup>7</sup>.

9. Согласно статистическим данным Международного союза компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП), в 2007 году объем автомобильно-железнодорожных интермодальных перевозок в Европе резко возрос, увеличившись на 9% по сравнению с предыдущим годом. В первые же восемь месяцев 2008 года рост интермодальных перевозок замедлился до 5,4%<sup>8</sup>. Качество услуг улучшилось весьма незначительно: по графику прибыло менее 60% международных интермодальных поездов<sup>9</sup>.

10. Рост контейнерных перевозок по евро-азиатским наземным транспортным маршрутам продолжался. В 2007 году объем международных контейнерных отправок на Российских железных дорогах (РЖД) впервые превысил 1 млн. двадцатифутовых единиц (ТЕУ), увеличившись на 33% (в годовом исчислении), включая импортные перевозки (42% от общего показателя), экспортные перевозки (44%) и транзитное движение (14%).

---

<sup>5</sup> По данным Федерального управления автомобильных дорог США, "по сравнению с сентябрем 2007 года в сентябре 2008 года жители Америки на 4,4% реже пользовались легковым автомобилем, в результате чего показатель "транспортное средство-миля" (тс-м) снизился на 10,7 млрд., причем этот показатель снижался одиннадцатый месяц подряд". <<http://www.fhwa.dot.gov/pressroom/fhwa0824.htm>>

<sup>6</sup> Например, предварительные данные Министерства транспорта Соединенного Королевства показывают, что по сравнению с аналогичным периодом 2007 года за три квартала 2008 года общий объем автомобильного движения снизился на 2,2%. См. *Transport Statistics Bulletin - Road Traffic and Congestion in Great Britain: Quarter 3 2008* <<http://www.dft.gov.uk/162259/162469/221412/221546/224925/224965/368305/roadtraffgbq308.pdf>>.

<sup>7</sup> По оценкам Российских железных дорог, резкий спад в секторе грузовых перевозок в течение последних двух с половиной месяцев 2008 года, по всей видимости, прекрывает рост, наблюдавшийся в предыдущие девять с половиной месяцев. См. *МЖД-Партнер*, РБК, 1 декабря 2008 года.

<sup>8</sup> Объем сопровождаемых перевозок возрос на 13,4%, а несопровождаемых увеличился на 4,2%.

<sup>9</sup> С опозданием менее чем на 30 минут.

Объем контейнерных перевозок только по Транссибирской железнодорожной магистрали достиг в 2007 году 620 000 TEU, феноменально увеличившись на 48% (в годовом исчислении). За первые три квартала 2008 года темпы роста объемов международных контейнерных перевозок по маршрутам РЖД замедлились до 9,6%, что объясняется снижением темпов роста объемов отправок в Европейский союз и в обратном направлении.

## **II. ОТДЕЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ВОПРОСЫ И ОТВЕТНЫЕ МЕРЫ В ОБЛАСТИ ПОЛИТИКИ**

### **A. Воздействие глобального финансового кризиса**

11. За последний год перспективы роста мировой экономики резко сузились. По мере замедления глобальной экономической активности цены на сырьевые товары начали снижаться, а уровень безработицы - расти. Фондовые рынки продолжало трясти, а показатели делового и потребительского доверия ухудшились во всех частях региона ЕЭК, даже если первоначальные последствия финансового кризиса в некоторых развивающихся рыночных экономиках ЕЭК ощущались в относительно незначительной степени, что свидетельствует об их более слабой интеграции в глобальную экономику. Макроэкономические последствия, по всей видимости, оказались намного серьезнее, вызвав отток капиталов и беспорядочную активную распродажу долгов и финансовых инструментов на фондовых рынках, что свидетельствует о все большем нежелании инвесторов принимать на себя риски. Каким образом неблагоприятные условия кредитования и снижение темпов роста повлияют на транспортные услуги, производство транспортных средств и инвестиции в инфраструктуру?

12. В 2009 году, впервые с 1982 года, международные организации прогнозируют в мировой торговле снижение или стагнацию, что, в частности, отражает беспрецедентную нехватку стандартных источников кредитования<sup>10</sup>. Снижение объемов торговли товарами, по всей видимости, приведет к сокращению внутренних транспортных потоков. Слабеющий потребительский и инвестиционный спрос будет продолжать оказывать негативное влияние на все виды транспорта. Во второй половине 2008 года международные фрахтовые ставки резко упали и, несомненно, будут оставаться на низком уровне в 2009 году, причем это происходит при постоянном уменьшении перевозимых объемом (как наливных, так и навалочных грузов).

---

<sup>10</sup> Согласно обзору *"Мировое экономическое положение и перспективы на 2009 год"* ООН, в 2009 году объем мировой торговли может снизиться в пределах 3%. Подробную информацию см. <http://www.un.org/esa/policy/wess/wesp2009files/wesp2009pr.pdf>.

13. Продажи автомобилей резко упали в Соединенных Штатах Америки и Западной Европе и заметно уменьшились в других частях региона ЕЭК. После предварительного одобрения государственной поддержки для американской автомобилестроительной промышленности осенью 2008 года (25 млрд. долл. США гарантированных правительством займов для разработки экологически более чистых легковых автомобилей) европейские автомобильные производители запросили 40 млрд. евро низкопроцентных займов у Европейского инвестиционного банка (ЕИБ), которые должны им помочь создавать транспортные средства, отвечающие более жестким требованиям по CO<sub>2</sub>. Как американские, так и европейские автомобилестроители просили предоставить им доступ к программам рекапитализации банков для своих финансовых структур. В секторе морского транспорта после обвала фрахтовых ставок судовладельцы минимизировали свои потери путем отмены ряда заказов, в том числе заказов на крупные балкеры<sup>11</sup>.

14. Негативные психологические последствия финансового кризиса, по всей видимости, приведут к снижению объемов выделяемых средств для финансируемых в частном порядке инфраструктурных проектов, особенно в Восточной Европе. Например, по федеральной программе "Развитие транспортной системы в России (2010-2015 годы)" более 50% финансирования должно было быть получено из внебюджетных источников. Однако вследствие глобального финансового кризиса частные инвесторы вряд ли захотят прийти на рынки, которые считаются рискованными. Между тем Российский банк развития (ВТБ), который, как ожидалось, будет осуществлять значительные капиталовложения в транспортные инфраструктурные проекты, переориентировал свою основную деятельность на рефинансирование зарубежных долгов крупных отечественных корпораций, включая производителей алюминия и энергетические компании.

15. В краткосрочной перспективе ключевой вопрос состоит в защите инфраструктурного инвестирования, особенно в странах со слабыми фискальными позициями. Обычно публичные инфраструктурные расходы вследствие ухудшающегося финансового положения урезаются, в то время как текущие расходы и уровень занятости сохраняются. Такая динамика может поставить под угрозу транспортное инфраструктурное инвестирование для будущего развития, особенно в развивающихся рыночных экономиках ЕЭК. Некоторые из этих экономик зависят от официальной

---

<sup>11</sup> См. *Financial Times*, 10.11.2008, p. 15.

помощи на цели развития, которая может быть существенно увеличена для нейтрализации негативного воздействия замедленного роста на инвестиции<sup>12</sup>.

16. В среднесрочной перспективе расходы на транспортную инфраструктуру вполне могут увеличиться. После массированных финансовых операций для рекапитализации стратегических банков и страховщиков кредитные условия по-прежнему трудны. Во избежание ловушки ликвидности<sup>13</sup> вялую денежно-кредитную политику необходимо усилить за счет мощного фискального стимулирования для повышения спроса на товары и услуги. Этой цели можно достичь с помощью крупных государственных инфраструктурных программ, которые были бы выгодны для экономики в целом благодаря уменьшению числа хронических узких мест на сетях внутреннего транспорта.

17. Ряд стран, в том числе Франция, Германия и Соединенные Штаты Америки, уже приняли или в скором времени намерены принять относительно небольшие пакеты финансовых стимулирующих мер, направленных на преодоление ловушки ликвидности. Такие пакеты бюджетных мер включают некоторое ускорение запланированных государственных инвестиций в транспортную инфраструктуру (например, в автомобильные и железные дороги, а также дополнительные ассигнования)<sup>14</sup>. В случае длительной рецессии в рамках более экспансионистской финансовой политики в транспортную инфраструктуру могут быть осуществлены дополнительные капиталовложения. С учетом временных лагов, связанных с реализацией программ развития общественных сооружений, увеличения расходов в транспортную инфраструктуру можно ожидать приблизительно во второй половине 2009 года и в 2010 году.

18. В посткоммунистических государствах - членах ЕС, странах ВЕКЦА и ЮВЕ расходы в транспортную инфраструктуру из государственных бюджетов будут

---

<sup>12</sup> Подробную информацию см. "Global Financial Crisis: Responding Today, Securing Tomorrow". World Bank, 15 November 2008 <<http://go.worldbank.org/TM8VAV33P0>>.

<sup>13</sup> Ловушка ликвидности относится к ситуации, при которой монетарная политика становится неэффективной, когда денежный спрос остается слабым при низких процентных ставках. Этот случай подробно анализировался Кейнсом в его "*Общей теории*", в которой также изложены логически увязанные доводы для использования направленной на стимулирование роста фискальной политики в целях преодоления такой ловушки.

<sup>14</sup> В случае Германии новые капиталовложения в транспортную инфраструктуру на 2009/10 год достигают 2 млрд. евро. *Central European Weekly*, 05.11.2008, p. 2.

дополняться займами и вложениями в акционерный капитал со стороны международных финансовых учреждений. Будущий портфель кредитных проектов Всемирного банка и Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) включает приблизительно 30 транспортных проектов на протяжении следующих двух-трех лет в размере 8 млрд. долл. США. Кроме того, оба учреждения сообщили о дополнительных инфраструктурных инвестициях в 2009 году в целях устранения негативных последствий тяжелых условий кредитования.

19. В долгосрочной перспективе на форме и динамике предоставления транспортных услуг, очевидно, отразится растущий скептицизм по поводу желательности и эффективности конкурентоспособных рынков. Хотя жесткое регулирование и даже государственный контроль в течение ограниченного периода времени, возможно, в финансовом секторе желательны во избежание чрезмерного разрушения кредитных и реальных активов, нет никаких аналогичных веских доводов в пользу более жесткого регулирования и государственного вмешательства в сектор транспортных услуг, промышленность и строительство. Тем не менее в общественном мнении произошли значительные сдвиги, что может трансформироваться в ориентированные на вмешательство стратегии на транспорте и в других ключевых секторах экономики<sup>15</sup>.

## **В. Последствия изменчивых цен на топливо**

20. Цены на нефть достигли исторического пика в июле 2008 года и впоследствии в ответ на изменяющиеся условия предложения и спроса стали снижаться, когда начали преобладать ожидания крупного экономического замедления или рецессии (рис. 2). Добыча нефти из нового месторождения в Саудовской Аравии увеличила глобальное предложение, однако спрос начал снижаться, по мере того как потребители стали реагировать на ценовой шок. Столкнувшись с беспрецедентным ростом цен на бензин и дизельное топливо, американские и европейские водители начали меньше покупать горючего, переключаясь на более экономичные легковые автомобили, проводя меньше времени за рулем и чаще пользуясь общественным транспортом. Пока трудно сказать, являются ли эти поведенческие изменения временными или постоянными.

---

<sup>15</sup> Например, недавно проведенный опрос общественного мнения выявил, что значительное большинство избирателей Германии приветствовали бы национализацию транспортного, энергетического и финансового секторов (*Financial Times*, 29.10.2009). Обследования общественного мнения в Соединенных Штатах Америки продемонстрировали резкое снижение публичной поддержки принципов свободной торговли, иными словами - глобализации.



21. Несмотря на отмечающуюся в последнее время волатильность цен, согласно влиятельной публикации *World Energy Outlook 2008* (Прогноз мировой энергетики на 2008 год) Международного энергетического агентства, в период до 2015 года цены на импортируемую сырую нефть будут в среднем составлять 100 долл. США за баррель (в долларах базового 2007 года) и к 2030 году возрастут до 120 долл. США. Высокие цены на нефть оказывают значительное влияние на многие отрасли, включая транспортный сектор, особенно в силу его зависимости от нефтепродуктов. В большинстве стран ЕЭК для нефтяной продукции применяются акцизный налог и налог на добавленную стоимость (НДС). Акцизы обычно устанавливаются в абсолютном значении на единицу топлива, тогда как НДС представляет собой налог в виде процента от стоимости товара. Даже хотя эффект изменения дохода и наличие заменителей топлива и снижают спрос на горючее при высоких ценах на нефть, увеличение доходов от НДС, как правило, с избытком компенсирует потери из-за уменьшения спроса, что приводит к более высоким налоговым поступлениям. Поэтому автомобильная промышленность часто ставит под сомнение использование этого непредвиденного источника дохода, настаивая на том, что дополнительные налоговые суммы следует возвращать тем, кто их выплачивал, или инвестировать с выгодой для них, например направляя их на развитие или поддержание автотранспортной сети.
22. Перераспределение или использование таких дополнительных доходов относится к компетенции правительства. В идеале власти должны использовать эти дополнительные доходы для повышения благосостояния общества. Следует ли это делать через увеличение расходов или снижение налогов либо уменьшение государственного долга, можно оценивать только в зависимости от каждого конкретного случая. Если принимать во внимание внешние эффекты транспорта, в частности автомобильного, то можно аргументировать, что сбор более высоких налогов благодаря более высоким ценам на топливо является первым - непреднамеренным с точки зрения государственной политики - шагом на пути к их интернализации, что было бы желательно в плане эффективности.
23. С учетом нынешних транспортных издержек и различий в заработной плате минимизация издержек иногда влечет за собой контринтуитивное экономическое поведение. Примером, часто упоминаемым специалистами в области охраны окружающей среды, являются перевозка креветок грузовыми автомобилями из Скандинавии в Марокко с одной лишь целью их низкочувствительной очистки и их обратная доставка. Стоимость топлива является не единственным фактором, обуславливающим такую практику (существенную роль играют различия в зарплате и налогах). В любом случае фактические издержки для окружающей среды и здоровья, вызванные такими транспортными операциями, не в полной мере оплачиваются выполняющими их компаниями. Некоторые страны уже пытаются интернализировать ряд внешних эффектов

с помощью гибких схем налогообложения. Хорошим примером является Швейцария, где в 2001 году был введен сбор за использование большегрузных транспортных средств, который рассчитывается с учетом расстояния, а также стандартов веса и выбросов.

24. Более высокие расходы на топливо оказывают разнообразное воздействие на логистическую цепочку, включая более широкое использование интермодальных перевозок и изменения в системе управления запасами. На автомобильном транспорте пока еще нет жизнеспособной альтернативы дизельному топливу, другие же виды транспорта предлагают ограниченные возможности для его замены. Перевозка грузовым автотранспортом обладает значительным сравнительным преимуществом, когда речь идет о скорости и гибкости. Железнодорожные составы и суда внутреннего плавания нельзя назвать адекватным способом доставки "от двери до двери", однако они могут играть более значительную роль при перевозках на большие расстояния в случае сохранения структуры перераспределения перевозок по видам транспорта, обусловленного относительно высокими ценами на горючее.

25. Сегодня автомобилестроительная промышленность занимается разработкой транспортных средств, использующих альтернативные источники энергии. Это может снизить зависимость от ископаемых видов топлива и улучшить качество воздуха, особенно в городских районах. На большинстве развитых рынках появились гибридные пассажирские транспортные средства, отвечающие требованиям качества воздуха и топливной экономичности. Гибридные двигатели продемонстрировали свою эффективность на транспортных средствах до определенного размера, тогда как технологические инновации позволили создать более чистые дизельные двигатели для более крупных транспортных средств. Обычно дизельные автомобили приблизительно на 30% экономичнее по сравнению с сопоставимыми бензиновыми легковыми автомобилями<sup>16</sup>. Новое поколение дизельных двигателей, появившихся в конце 2006 года, будет выбрасывать в атмосферу меньшее количество твердых частиц, чем предыдущие модели. Снижению уровня выбросов загрязняющих веществ и CO<sub>2</sub> будут способствовать и другие новые чистые технологии, например транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах.

---

<sup>16</sup> С другой стороны, относительно низкая цена на дизельное топливо по сравнению с бензином в большинстве стран ЕЭК ООН служит стимулом для более активного использования дизельных легковых автомобилей их владельцами. Этот нежелательный эффект (с социальной точки зрения) можно устранить путем изменения соотношения цен на дизельное топливо и бензин с помощью акцизных сборов, как это, например, происходит в Швейцарии и Соединенном Королевстве.

26. Все большее число экспертов считают, что высокие цены на топливо в конечном счете обратят вспять процесс глобализации вследствие повышения стоимости контейнерных перевозок из Восточной Азии в места конечного назначения в Европе и Северной Америке<sup>17</sup>. В результате этого у европейских и американских производителей появляются стимулы, для того чтобы во все большей степени полагаться на менее удаленные производственные мощности по сравнению с азиатскими поставщиками. Даже если цены на сырую нефть, которые недавно снизились до уровня менее 50 долл. США за баррель, сохранятся, экономия за счет роста производства в Соединенных Штатах Америки, связанная с контейнерными перевозками, возможно, в значительной степени себя исчерпала и существенный выигрыш в производительности маловероятен, если с помощью массивованных инвестиций не будет заметно увеличена пропускная способность соединений между портами и внутренними регионами<sup>18</sup>. Ситуация в Европе во многом похожа, даже если там, по крайней мере в принципе, имеется больше возможностей для повышения эффективности перевозок во внутренние регионы за счет создания конкурентоспособного режима железнодорожной транспортировки, включая оптимальный доступ к контейнерным терминалам на основе концепции "последней мили".

27. В результате неравномерной реализации первого пакета мер Европейской комиссии в области железнодорожного транспорта в некоторых частях Западной Европы появились конкурентоспособные сети железнодорожных грузовых перевозок. Ряд правительств стран ЕЭК ООН также продолжают осуществлять национальные меры по стимулированию интермодальных перевозок<sup>19</sup>. Некоторые страны по-прежнему применяют дискриминационные меры для обеспечения того, чтобы грузоперевозчики чаще задействовали национальные порты. Хотя это имеет смысл с геополитической точки зрения, национальные преференции обычно не приводят к повышению эффективности цепочек поставок.

---

<sup>17</sup> Подробное описание этой концепции и некоторые справочные материалы см. "Port Competition and Hinterland Connections: Summary and Conclusions", p. 14. *OECD/ITF Joint Transport Research Centre Discussion Papers*, No. 2008-19, October 2008 <<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP200819.pdf>>.

<sup>18</sup> См. M. Levinson, "Freight Pain: The Rise and Fall of Globalization". *Foreign Affairs*, Volume 87, No. 6, November-December 2008.

<sup>19</sup> Подробную информацию о положении в 12 странах ЕЭК ООН см. в документе ECE/TRANS/WP.24/2008/5 и добавлениях 1–6 <<http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-official-docs/24docs.html>>.

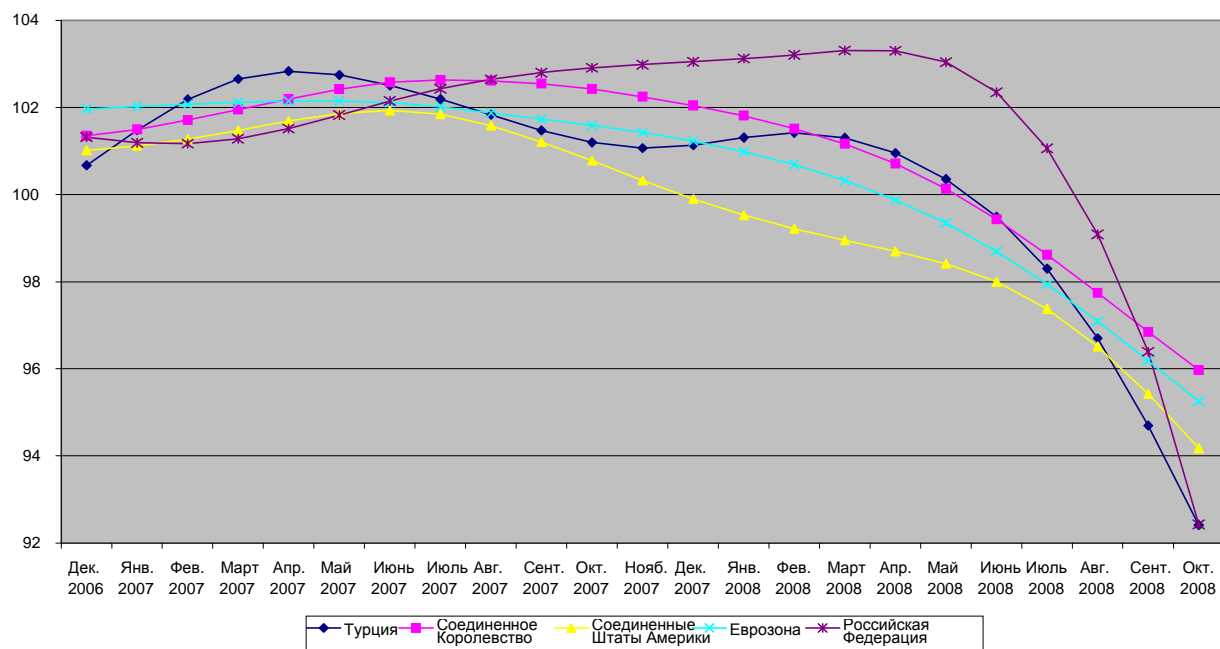
### III. ВЫВОДЫ

28. Предполагаемая затяжная рецессия в крупных экономиках региона ЕЭК будет иметь различные последствия для транспортного сектора. Рост транспортных услуг будет в целом снижаться в зависимости от тенденции ВВП. На грузовых перевозках будет негативно отражаться прогнозируемый спад или стагнация в секторе торговли товарами. На пассажирском транспорте произойдет перераспределение перевозок в пользу общественного транспорта при условии его наличия. Автомобилестроительный сектор столкнется с серьезными трудностями в результате падения потребительского и предпринимательского спроса на автотранспортные средства. Инвестирования в транспортную инфраструктуру может быть ускорено правительствами, которые используют программы развития общественных сооружений в целях стимулирования совокупного спроса для преодоления ловушки ликвидности.

29. Высокие цены на нефть выгодны получателям экспортных доходов в странах-производителях и нефтяным компаниям. Для стран, импортирующих нефть, нет оснований для того, чтобы рассматривать дополнительные доходы от НДС в результате скачков цен на нефть отдельно от других налоговых поступлений. Налоговые доходы наилучшим образом используются там, где создаются оптимальные условия для экономики в целом, что необязательно подразумевает прямую компенсацию для основных налогоплательщиков. Если нельзя найти замены для дизельного топлива, высокие цены на горючее должны стимулировать перераспределение перевозок на большие расстояния с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт.

30. Ожидаемое исчерпание возможностей экономии за счет роста производства в секторе интерконтинентальных перевозок морских контейнеров, а также нехватка пропускной способности и/или отсутствие конкуренции на маршрутах, соединяющих порты с внутренними регионами, может в определенной степени обратить вспять процессы глобализации, что приведет к перебазированию производства из Восточной Азии на предприятия Северной Америки и Восточной Европы. Обусловленное этим сокращение цепочек поставок, вероятно, будет иметь положительные экологические последствия.

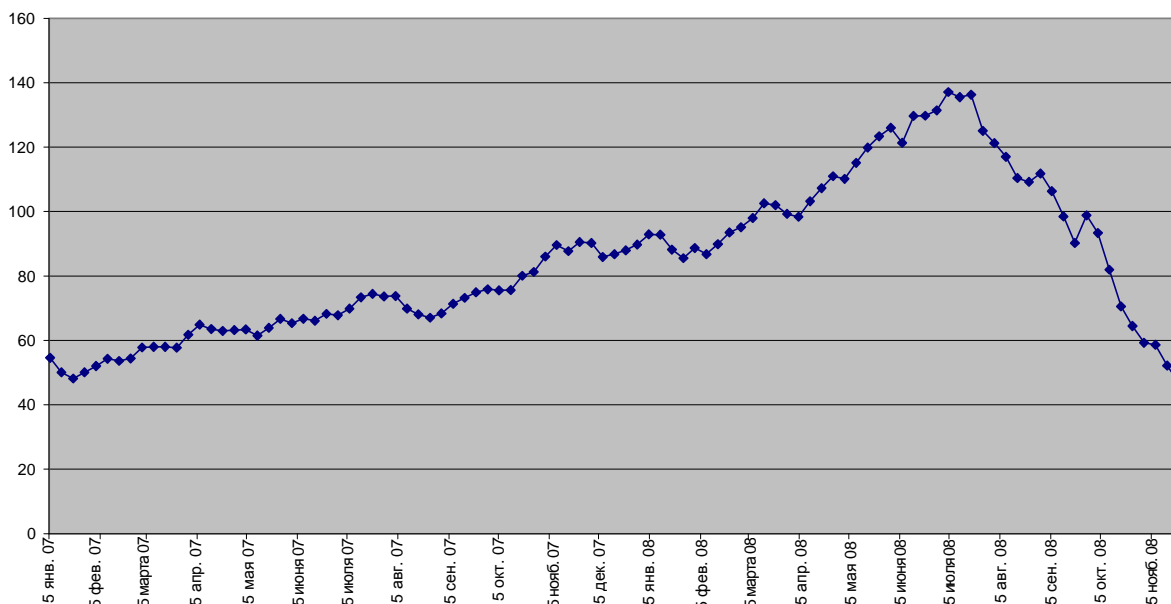
**Рис. 1. Комбинированные опережающие индикаторы  
декабрь 2006 года - октябрь 2008 года**



Примечание: Средний многолетний показатель = 100.

Источник: ОЭСР < [http://stats.oecd.org/wbos/Index.aspx?datasetcode=MEI\\_CLI](http://stats.oecd.org/wbos/Index.aspx?datasetcode=MEI_CLI) >.

**Рис. 2. Цены на импортируемую сырую нефть (долл. США за баррель)  
5 января 2007 года - 21 ноября 2008 года**



*Примечание:* Средневзвешенная недельная спотовая цена FOB по всем странам с учетом расчетного объема экспортных поставок.

*Источник:* Energy Information Administration, Official Energy Statistics from the U.S. Government < [http://tonto.eia.doe.gov/dnav/pet/pet\\_pri\\_wco\\_k\\_w.htm](http://tonto.eia.doe.gov/dnav/pet/pet_pri_wco_k_w.htm) >.

-----