



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Семьдесят вторая сессия**

Женева, 23–25 февраля 2010 года

Пункт 7 с) предварительной повестки дня

#### **Обзор ситуации на транспорте в странах – членах**

#### **ЕЭК ООН и наметившихся тенденций в области развития**

### **Обзор ситуации на транспорте и наметившихся тенденций в регионе ЕЭК ООН**

#### **Сообщение секретариата<sup>1</sup>**

## **I. Введение**

1. На пятьдесят пятой сессии в феврале 1993 года Комитет по внутреннему транспорту принял свои положения о круге ведения, которые включают, в частности, анализ тенденций развития транспорта, транспортной политики и экономики транспорта (ECE/TRANS/97, приложение 2). На своей семьдесят первой сессии (24–26 февраля 2009 года) Комитет по внутреннему транспорту рассмотрел обзор ситуации на транспорте и наметившихся тенденций в 2008 году и просил секретариат представить аналогичный доклад в 2010 году (ECE/TRANS/206, пункт 25).

2. В настоящем документе приводится краткий обзор основных экономических тенденций и изменений на внутреннем транспорте в регионе ЕЭК ООН, а также ответных мер в области политики. Он был подготовлен секретариатом на основе данных, имеющихся по состоянию на декабрь 2009 года, и ответов государств – членов ЕЭК ООН на краткий вопросник, который содержится по адресу: <http://www.unec.org/trans/main/wp5/wp5.html?expandable=99>.

---

<sup>1</sup> Настоящий документ был передан после истечения срока представления официальной документации ввиду ограниченности ресурсов.

## II. Экономические и транспортные тенденции в регионе ЕЭК ООН

3. В 2009 году во всех крупных экономиках региона ЕЭК ООН был зарегистрирован негативный рост (в годовом исчислении) ВВП, товарной торговли и транспортных услуг. Составные опережающие показатели, обнародованные Организацией экономического сотрудничества (ОЭСР), а также различные критерии, позволяющие определить индексы предпринимательских и потребительских настроений, свидетельствуют о том, что в 2010 году, по всей видимости, незначительное оживление производства произойдет во всех субрегионах ЕЭК ООН, т.е. в Северной Америке, Западной Европе, Юго-Восточной Европе и Восточной Европе (диаграмма 1). В ряде экономик ЕЭК ООН, несмотря на позитивный экономический рост в 2010 году, ожидается повышение уровня безработицы.

4. В 2009 году объем международной торговли сократился более чем на 10%. Во втором квартале 2009 года объемы торговли в странах Европы и Северной Америки стабилизировались на значительно более низких уровнях по сравнению с годом ранее. Затем торговля начала медленно восстанавливаться<sup>2</sup>. Поскольку во время экономической рецессии торговые и транспортные потоки сокращались значительно быстрее, чем ВВП, и темпы выхода из кризиса в основных экономиках ЕЭК ООН остаются медленными, восстановление объемов грузовых перевозок до уровней 2008 года вполне возможно лишь в 2011 или 2012 годах.

5. В большинстве стран ЕЭК ООН с формирующейся рыночной экономикой произошло существенное снижение совокупного объема производства и транспортной деятельности. В первые три квартала 2009 года в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА) ВВП снизился в среднем на 9%, а объемы грузовых перевозок упали на 19% (в годовом исчислении). Экономические показатели в течение этого периода в странах ВЕКЦА были неоднородными: от резкого снижения производства в Армении, Украине и Российской Федерации до позитивного роста в ряде более мелких экономик, включая Азербайджан и Узбекистан<sup>3</sup>. Большинство стран Юго-Восточной Европы (ЮВЕ) столкнулись в 2009 году с экономическим спадом, когда ВВП в среднем сократился приблизительно на 6%. В Центральной Европе и Балтийских государствах (ЦЕБ) снижение ВВП составило в среднем около 3,5%, однако отмечались значительные различия по странам. В 2010 году в большинстве стран ЕЭК ООН с формирующейся рыночной экономикой ожидается слабое восстановление. Согласно прогнозам Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), в 2010 году темпы прироста ВВП составят приблизительно 3% в ВЕКЦА и около 1% в ЮВЕ и ЦЕБ (таблица 1).

6. Вследствие резкого замедления промышленного производства и торговли с последнего квартала 2008 года объемы грузовых перевозок стремительно снизились по всему региону ЕЭК ООН. Динамика замедления в зависимости от рынков и видов транспорта различалась. Последние имеющиеся данные, полученные от Бюро транспортной статистики Соединенных Штатов Америки, по-

<sup>2</sup> Подробную информацию см. OECD, "Trade flows stabilise in second quarter 2009", 23 October 2009, at <http://www.oecd.org/dataoecd/29/42/43935946.pdf>.

<sup>3</sup> См. Межгосударственный статистический комитет СНГ "Основные макроэкономические показатели стран СНГ" по адресу: [http://www.cisstat.com/eng/mac1\\_ann.htm](http://www.cisstat.com/eng/mac1_ann.htm).

казывают, что после резкого падения объемы грузовых и пассажирских перевозок в середине 2009 года стабилизировались (диаграмма 2). Существующие данные свидетельствуют о том, что с третьего квартала 2009 года стабилизация или слабое восстановление транспортного сектора наблюдается в Западной Европе и некоторых странах с переходной экономикой.

7. В результате быстрого сокращения торговых потоков объем автомобильных перевозок в первой половине 2009 года упал по всему региону ЕЭК ООН. С учетом конкурентной структуры автомобильного сектора, состоящего в основном из нескольких крупных фирм и большого количества мелких подрядчиков, этот шок удалось амортизировать за счет снижения тарифов на грузовые перевозки и быстрого сокращения штатов. Приблизительно 200 000 подрядчиков потеряли работу в Северной Америке, около 140 000 – в Европейском Союзе (ЕС), и 120 000 чел. было уволено в странах ВЕКЦА<sup>4</sup>. Ожидаемое медленное восстановление промышленного производства и торговли предполагает и медленное восстановление сектора автомобильных перевозок.

8. Статистические данные Международного союза железных дорог (МСЖД) за первые три квартала 2009 года показывают, что грузооборот на железнодорожном транспорте в Западной Европе (ЕС плюс ЕЗСЭ) по сравнению с тем же периодом предыдущего года снизился на 27%. Объем грузовых перевозок в Восточной Европе, Турции и Соединенных Штатах Америки также заметно сократился<sup>5</sup>. Пассажирооборот на железнодорожном транспорте за тот же период в Западной Европе и Соединенных Штатах Америки упал на 2% и 5%, соответственно, и несколько возрос в Турции. Значительных увольнений в железнодорожном секторе, где уровни занятости, как правило, поддерживаются за счет соглашений о работе неполный рабочий день, не произошло<sup>6</sup>.

9. Объемы перевозок между портами и внутренними регионами в первой половине 2009 года в Западной Европе сократились примерно на 20% (в годовом исчислении). Объемы комбинированных перевозок (автомобильный плюс железнодорожный транспорт) в Европе за тот же период снизились на 20–25% в секторе несопровождаемых перевозок и до 15% – в секторе сопровождаемых перевозок.

10. Международные контейнерные перевозки по линиям, эксплуатируемым Российскими железными дорогами (РЖД), сократились в первой половине 2009 года на 31% (в годовом исчислении). Объем контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали за тот же период уменьшился на 59%, что является следствием снижения объемов торговли и чрезвычайно низких тарифов на конкурирующих морских маршрутах между Восточной Азией и Европой.

<sup>4</sup> Эти оценочные данные были предоставлены Международным союзом автомобильного транспорта. Подробную информацию см. по адресу: <http://unece.org/trans/doc/2009/wp5/ECE-TRANS-WP5-2009-22-inf01e.pdf>

<sup>5</sup> Подробную информацию см. по адресу: <http://www.uic.org/spip.php?article1348>.

<sup>6</sup> Например, согласно президенту компании "Российские железные дороги" (РЖД), в 2009 году около 500 000 сотрудников согласились на сокращение часов работы и заработной платы. Это позволило РЖД избежать увольнения приблизительно 170 000 чел. и сохранить свою рабочую силу на предкризисном уровне в 1,2 млн. чел. (Рейтер, 17 сентября 2009 года).

### III. Отдельные транспортные вопросы

#### A. Меры в области политики для реагирования на экономический спад

11. Глобальный экономический кризис 2008–2009 годов вызвал масштабный рост государственных расходов и значительные сокращения налоговых поступлений, что привело к резкому увеличению государственного дефицита и уровня задолженности во всех крупных экономиках ЕЭК ООН. Размер государственного финансирования, использованного только для стабилизации крупных финансовых учреждений, превысил объем общей помощи на цели развития за последние 50 лет<sup>7</sup>.

12. Крупные финансовые стимулы в экономиках ЕЭК ООН включали некоторые компоненты, которые имеют прямое отношение к транспортному сектору, главным образом государственную поддержку для инфраструктурного инвестирования и государственную помощь автомобилестроительному сектору, а также субсидии на прикладные исследования в области мобильности, в частности на инновации в сфере транспортных и автомобильных технологий<sup>8</sup>.

13. Инфраструктурное инвестирование имеет важное значение для эффективного предоставления услуг и долгосрочного роста. В целях поддержки этого вида инвестиций ряд правительств с относительно сильными фискальными позициями выдавали субсидии на капитальные расходы, ускорили темпы реализации инфраструктурных проектов и оказали государственную помощь автомобилестроителям. Страны со слабыми фискальными показателями не смогли предоставить какую-либо сопоставимую поддержку, столкнувшись с заметным замедлением инвестирования.

14. Большинство правительств стран ЕЭК ООН не принимали каких-либо целенаправленных краткосрочных фискальных, финансовых или регулятивных мер поддержки транспортных операторов. Возможно, это объясняется широким географическим разнообразием и малой осведомленностью о положении в сфере занятости в секторе транспортных услуг. Напротив, стратегические и более краткосрочные политико-экономические соображения благоприятствовали мерам по оказанию государственной помощи широко известным автомобилестроительным компаниям. Такая помощь использовалась для содействия реструктуризации американских автопроизводителей-банкротов с филиалами в Канаде и Западной Европе и для предоставления временных стимулов покупателям новых автомобилей в различных частях Европы и Соединенных Штатах Америки.

15. В регионе ЕЭК ООН автомобили выпускаются приблизительно на 350 предприятиях, включая заводы, принадлежащие иностранным компаниям. Около 300 из них разбросаны по территории 29 стран по всему европейскому региону, включая большое число стран ЕС, Россию, Сербию, Турцию, Украину и Узбекистан. Остальные заводы расположены в Северной Америке, главным

<sup>7</sup> Подробную информацию см. *United Nations, World Economic Situation and Prospects: Update as of mid-2009*, New York, 2009 (<http://www.un.org/esa/policy/wesp/wesp2009files/wesp09update.pdf>).

<sup>8</sup> Краткое описание пакетов национальных фискальных стимулов см., например, в ответе правительства Германии на вопросник ЕЭК ООН по ситуации на транспорте в 2009 году: <http://www.unece.org/trans/Welcome.html>.

образом в Соединенных Штатах. Хотя, по всей видимости, проблема избыточных производственных мощностей существует по обе стороны Атлантики, предприятия закрылись или планируется закрыть только в Соединенных Штатах Америки<sup>9</sup>.

16. В 2009 году объем продаж автомобилей резко сократился в Северной Америке, Восточной Европе и Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, что в некоторой степени обусловлено ограничениями на доступ к кредитам<sup>10</sup>. Напротив, в континентальной Западной Европе уровень продаж и производства поддерживался за счет временных стимулов. В 2010 году эти тенденции могут обратиться вспять. Проблема избыточных мощностей может стать еще более актуальной в Западной Европе, где, как ожидается, в отсутствие программ премиривания за утилизацию старых автомобилей объем продаж снизится. В среднесрочной перспективе в странах ЕЭК ООН с высоким уровнем доходов и перенасыщенными рынками объем продаж легковых автомобилей, по всей видимости, не изменится либо будет расти медленно, тогда как в странах, стремящихся сократить разрыв с развитыми экономиками, включая новые государства – члены ЕЭС, ВЕКЦА и страны ЮВЕ, в этом секторе будет наблюдаться резкий рост.

## **В. Изменение динамики выбросов CO<sub>2</sub>, связанных с транспортом**

17. Экономический спад привел, в частности, к снижению связанных с транспортом выбросов CO<sub>2</sub> в большинстве экономик ЕЭК ООН. Возникает вопрос, можно ли сохранить эту тенденцию в период экономического возрождения и в более долгосрочной перспективе.

18. В результате экономического спада произошло снижение связанных с транспортом выбросов CO<sub>2</sub> в большинстве стран ЕЭК ООН и во всех субрегионах ЕЭК ООН. Можно спорить о том, способны ли упомянутые выше пакеты правительственных стимулирующих мер направить эволюцию транспортных выбросов в нужное русло, в частности в посткризисный период. В своих планах по восстановлению ряд стран планирует добиться улучшений в сфере энергоэффективности, стремясь не только стимулировать экономическую активность, но и повысить ее устойчивость. Наглядным примером такого подхода является "Европейская инициатива в поддержку "зеленых" автомобилей"<sup>11</sup>.

19. Перспективное согласование стратегий "зеленого восстановления" с долгосрочным ростом предполагает инвестирование в общественный транспорт, а также проведение исследований и разработок в области экономичных автомобилей и другие инновации, которые способны снизить уровень выбросов CO<sub>2</sub> в

<sup>9</sup> Согласно Отделу экономической разведки, ожидается, что в 2009-2010 годах в Соединенных Штатах Америки будут закрыты 9 заводов компании "Дженерал моторс" и 7 предприятий компании "Крайслер". (*EIU Business Eastern Europe, 26 octobre 2009.*) Согласно канадским источникам, за тот же период в Канаде планируется закрыть два предприятия компании "Дженерал Моторс".

<sup>10</sup> Подробную информацию см. в анализе автомобилестроительного сектора в главе 2 обзора *OECD Economic Outlook, volume 2009/2, No. 86, preliminary edition, November 2009.*

<sup>11</sup> European Commission, *Communication from the Commission to the European council – a European economic recovery plan*. Brussels, April. Этот документ имеется по адресу: [http://ec.europa.eu/commission\\_barroso/president/pdf/Comm\\_20081126.pdf.2](http://ec.europa.eu/commission_barroso/president/pdf/Comm_20081126.pdf.2).

транспортном секторе и сделать его более устойчивым<sup>12</sup>. Кроме того, национальные пакеты стимулирующих мер в поддержку автомобилестроительной промышленности, по всей видимости, направлены на замену, а не на расширение национальных парков транспортных средств.

20. В частности, временные программы премирования за утилизацию старых автомобилей оказались полезными по разным причинам. Во-первых, топливная экономичность двигателей легковых автомобилей со временем постепенно возрастает, поэтому сегодня легковые автомобили значительно более экономичны по сравнению с аналогичными транспортными средствами, выпускавшимися 10–15 лет назад. Таким образом, замена старых автомобилей новыми безусловно улучшит экологические показатели обновленного парка. Во-вторых, некоторые программы премирования за утилизацию старых автомобилей предусматривают применение максимально жестких стандартов в отношении выбросов новых автомобилей, при приобретении которых покупатель получает право на правительственные субсидии. И наконец, что немаловажно, фиксированные бонусы за утилизацию старых автомобилей, как правило, благоприятствуют приобретению меньших по размеру и менее дорогих легковых автомобилей, которые обычно имеют относительно хорошие показатели топливной экономичности.

21. В связи с техническим прогрессом следует отметить, что в правилах ЕЭК ООН рассматриваются вопросы конструкции новых транспортных средств и что период освоения нового типа пассажирского легкового автомобиля (от разработки конструкции до фактического производства) составляет около трех лет. К 2015 году у потребителей будет большой выбор между различными типами экологически чистых транспортных средств (ЭТС). Однако необходимо учитывать, что в случае обычной замены парка транспортных средств для проникновения новых автомобилей на рынок (в Европе) требуется около 10–15 лет (в странах с формирующейся рыночной экономикой даже больше). Правительства могут уменьшить этот период с помощью налоговых стимулов для таких ЭТС. Диапазон имеющихся возможностей во временном плане показан на диаграмме 3.

22. Еще одним важным фактором, который может повысить устойчивость в посткризисный период, является переход в ряде стран ЕЭК ООН к интегрированной транспортной политике. Помимо традиционных задач, таких как финансирование и предоставление транспортной инфраструктуры, подобные стратегии охватывают также вопросы установления оптимальных цен за доступ к инфраструктуре, инновации, способствующие снижению выбросов, и эффективную координацию всех видов транспорта. Кроме того, некоторые транспортные операторы добровольно берут на себя экологические обязательства<sup>13</sup>. Хотя все эти факторы должны улучшить экологические показатели транспортного сектора, конечный результат зависит от комбинированного воздействия снижения выбросов на единицу грузовых или пассажирских перевозок и расширение такой деятельности.

<sup>12</sup> См. OECD, *Strategies for aligning stimulus measures with long term growth. Technical report*, Paris, 2009 (<http://www.oecd.org/dataoecd/12/62/42555546.pdf>).

<sup>13</sup> Например, на Генеральной ассамблее Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), состоявшейся 6 ноября 2009 года, объединения – члены МСАТ единодушно приняли резолюцию "30–30", предусматривающую добровольное обязательство автотранспортной отрасли сократить выбросы CO<sub>2</sub> к 2030 году на 30%.

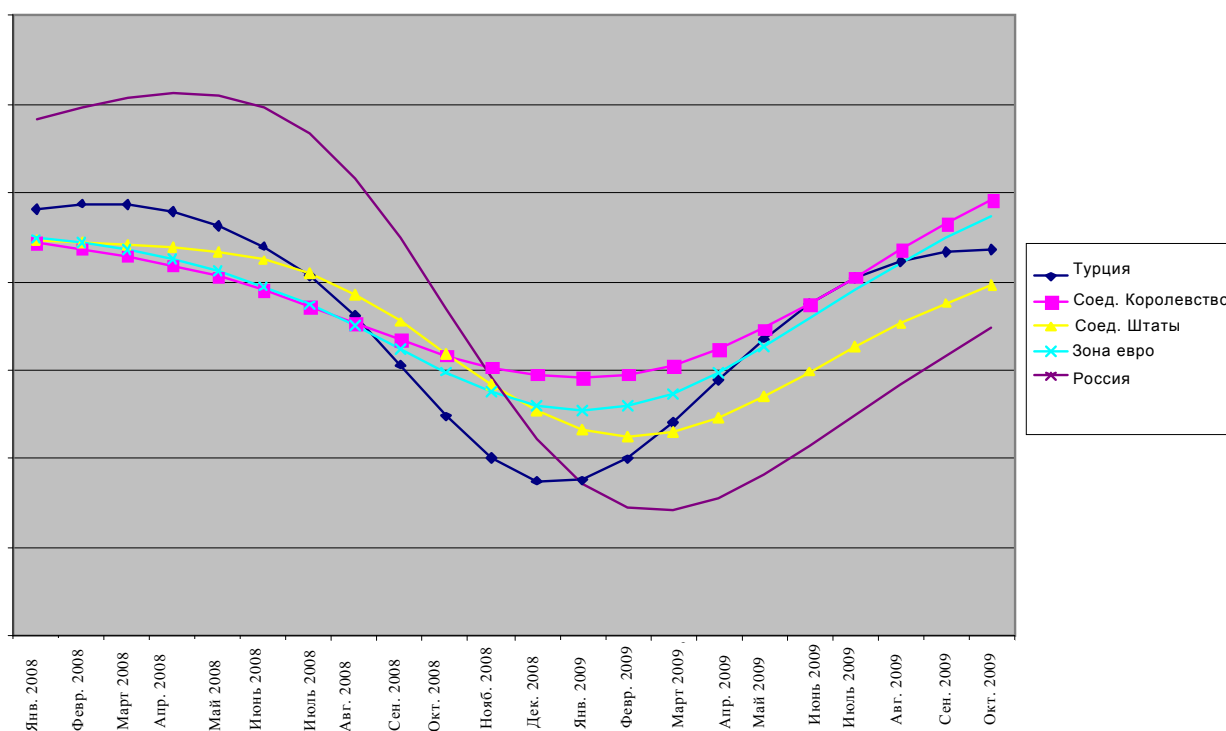
## IV. Выводы

23. Экономический спад в регионе ЕЭК ООН отразился на всех видах наземного транспорта. Объем грузовых транспортных услуг сократился больше, чем ВВП, тогда как объем пассажирских перевозок снизился в меньшей степени. Автомобилестроительный сектор сильно пострадал в Восточной Европе и Северной Америке в результате снижения спроса на автотранспортные средства со стороны потребителей и предприятий. Государственная помощь в виде программ премирования за утилизацию старых автомобилей способствовала сохранению объемов продажи и производства в Западной Европе. Инвестирование в транспортную инфраструктуру ускорилось в тех странах, которые обладают широкими фискальными возможностями, но резко сократилось в странах, которые были вынуждены заниматься консолидацией бюджетов.

24. В краткосрочной перспективе экономический кризис позволил сократить выбросы CO<sub>2</sub> в транспортном секторе, однако средне- и долгосрочная тенденция по-прежнему неясна. Уровень выбросов CO<sub>2</sub> в результате транспортной деятельности, по всей видимости, будет снижаться и впредь, что объясняется технологическим прогрессом и применением интегрированной транспортной политики. Однако продолжающийся рост экономической активности может снизить эффект от сокращения выбросов, связанных с транспортной деятельностью.

Диаграмма 1

Составные опережающие показатели, январь 2008 года - октябрь 2009 года



Источник: ОБСЕ [http://stats.oecd.org/Index.aspx?datasetcode=MEI\\_CLI&lang=e](http://stats.oecd.org/Index.aspx?datasetcode=MEI_CLI&lang=e).

Примечание: Долгосрочный средний показатель = 100.

Таблица 1  
Рост реального ВВП (в %)

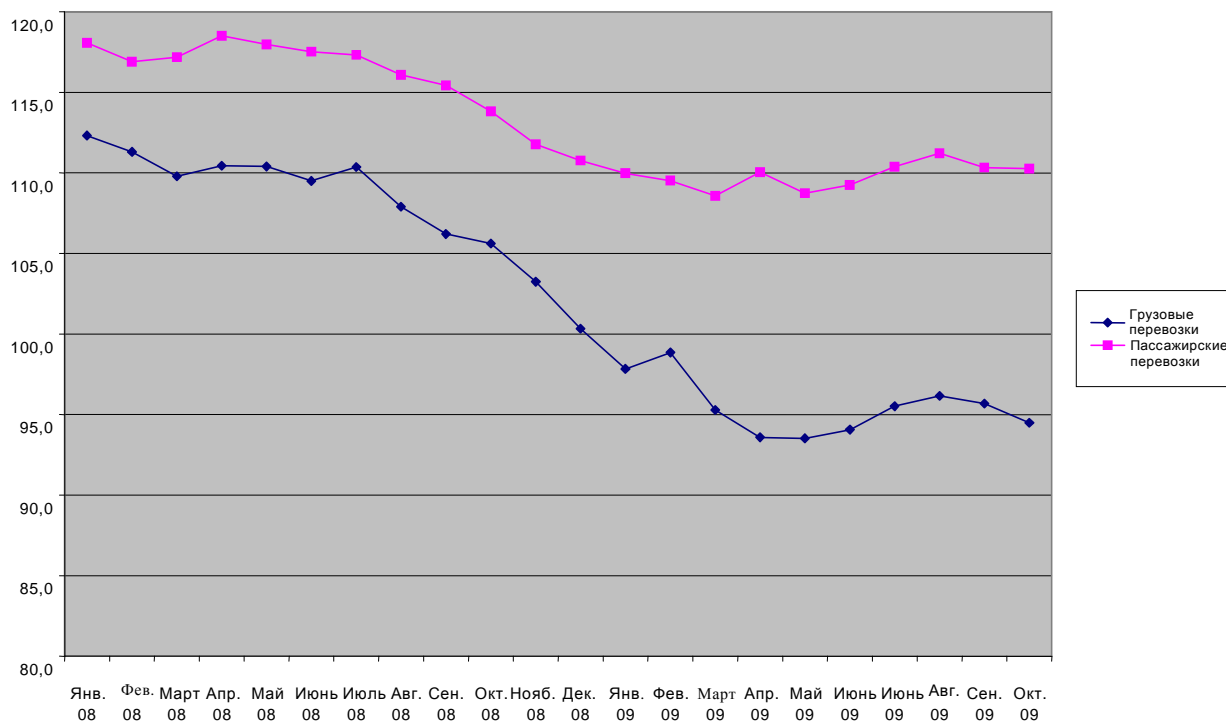
	2007	2008	2009	2010	<i>Предполагаемый уровень реального ВВП в 2008 году</i>
	<i>Оценка</i>		<i>Прогноз</i>		
<b>Центральная Европа и Балтийские государства</b>					
Хорватия	5,5	2,4	-5,4	1,5	<b>111</b>
Чешская Республика	6,1	2,7	-4,3	1,3	<b>142</b>
Эстония	7,2	-3,6	-13,2	-0,9	<b>147</b>
Венгрия	1,2	0,6	-6,5	-0,9	<b>136</b>
Латвия	10,0	-4,6	-16,0	-1,2	<b>118</b>
Литва	9,8	2,8	-18,4	-3,0	<b>120</b>
Польша	6,8	4,9	1,3	1,8	<b>178</b>
Словацкая Республика	10,4	6,4	-6,0	3,5	<b>164</b>
Словения	6,8	3,5	-7,8	2,6	<b>156</b>
<i>Средний показатель<sup>1</sup></i>	<i>6,3</i>	<i>3,3</i>	<i>-3,6</i>	<i>1,2</i>	<i>156</i>
<b>Юго-Восточная Европа</b>					
Албания	6,0	6,8	3,0	1,6	<b>163</b>
Босния и Герцеговина	6,8	5,4	-3,1	0,8	<b>84</b>
Болгария	6,2	6,0	-6,0	-1,5	<b>114</b>
Бывшая югославская Республика Македония	5,9	4,9	-1,6	2,0	<b>102</b>
Черногория	10,7	7,5	-4,1	0,1	<b>92</b>
Румыния	6,0	7,1	-8,0	1,0	<b>128</b>
Сербия	6,9	5,4	-4,0	1,0	<b>72</b>
<i>Средний показатель<sup>1</sup></i>	<i>6,3</i>	<i>6,5</i>	<i>-6,2</i>	<i>0,7</i>	<i>114</i>
<b>Восточная Европа и Кавказ</b>					
Армения	13,8	6,8	-14,3	1,3	<b>153</b>
Азербайджан	23,4	10,8	5,0	7,1	<b>177</b>
Беларусь	8,2	10,0	-3,0	0,9	<b>161</b>
Грузия	12,4	2,1	-5,5	2,0	<b>61</b>
Молдова	3,0	7,2	-8,5	1,5	<b>55</b>
Украина	7,9	2,1	-14,0	3,0	<b>70</b>
<i>Средний показатель<sup>1</sup></i>	<i>10,0</i>	<i>5,0</i>	<i>-8,7</i>	<i>3,1</i>	<i>100</i>
<b>Турция</b>	4,7	1,1	-6,0	3,0	<b>221</b>
<b>Российская Федерация</b>	8,1	5,6	-8,5	3,1	<b>108</b>
<b>Центральная Азия</b>					
Казахстан	8,9	3,2	-1,3	1,6	<b>141</b>
Кыргызская Республика	8,2	7,6	1,5	3,0	<b>102</b>
Монголия	10,2	8,9	1,0	5,0	<b>167</b>
Таджикистан	7,8	7,9	2,0	3,0	<b>61</b>
Туркменистан	11,6	10,5	6,0	13,0	<b>226</b>
Узбекистан	9,5	9,0	7,0	7,0	<b>163</b>
<i>Средний показатель<sup>1</sup></i>	<i>9,2</i>	<i>5,0</i>	<i>0,8</i>	<i>3,6</i>	<i>149</i>
<b>Все страны переходного периода</b>					
<i>Средний показатель<sup>1</sup></i>	<i>7,0</i>	<i>4,2</i>	<i>-6,2</i>	<i>2,5</i>	<i>140</i>

Источник: ЕБРР.

Примечание: Данные за 2008 год являются предварительной оценкой. Данные за 2009 и 2010 годы отражают прогнозы ЕБРР, за исключением Чешской Республики (IMF, World Economic Outlook, Oct. 2009).



Диаграмма 2  
**Индекс транспортных услуг, Соединенные Штаты Америки**  
 (2000 год = 100, с учетом сезонных колебаний)

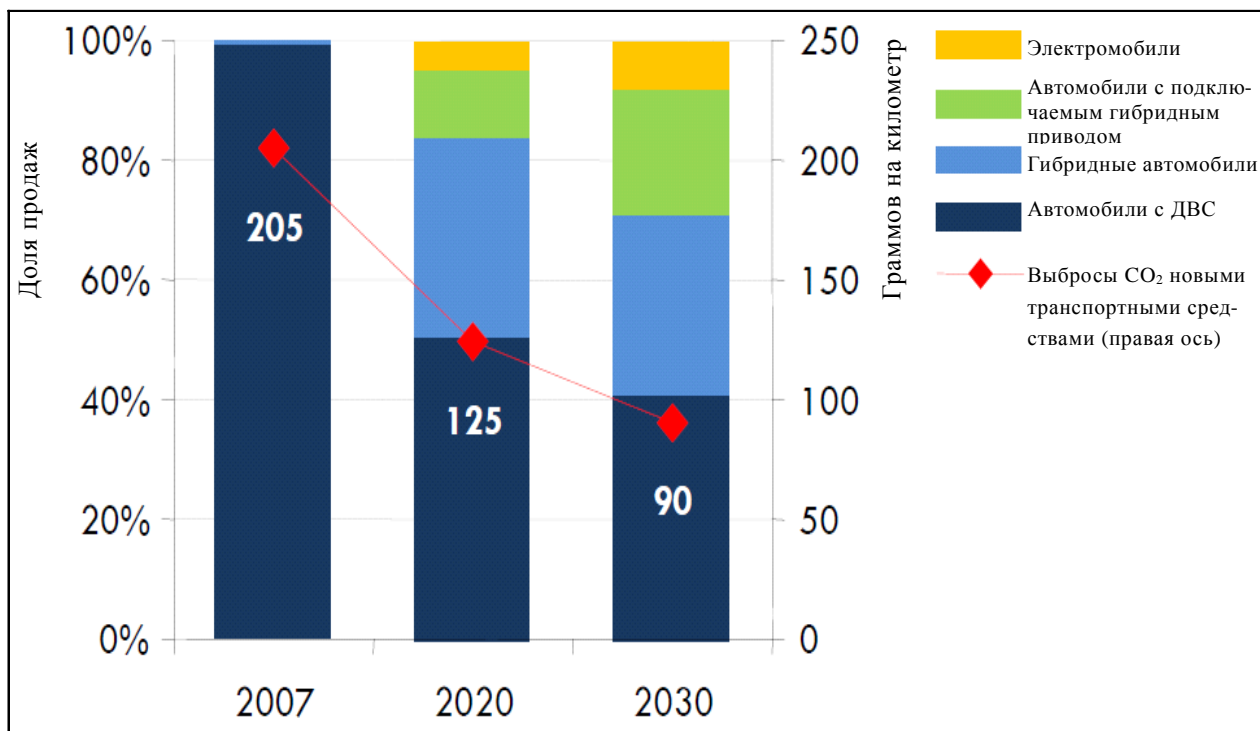


Источник: Бюро транспортной статистики ([http://www.bts.gov/press\\_releases/2009/bts057\\_09/html/bts057\\_09.html](http://www.bts.gov/press_releases/2009/bts057_09/html/bts057_09.html)).

Примечание: Индекс грузовых транспортных услуг (ИТУ) измеряет объем продукции сектора грузовых перевозок за вознаграждение и включает данные о перевозках за вознаграждение, выполненных грузовым автомобильным, железнодорожным, внутренним водным, нефтепроводным и воздушным грузовым транспортом. Пассажирский ИТУ измеряет объем воздушных перевозок, местных транзитных перевозок и междугородного железнодорожного сообщения.

Диаграмма 3

**Мировой объем продаж пассажирских транспортных средств и средний уровень выбросов CO<sub>2</sub> новыми транспортными средствами по сценарию 450 Международного энергетического агентства**



Источник: Международное энергетическое агентство.

Примечание: Согласно оценкам введения в эксплуатацию новых поколений транспортных средств на период до 2030 года на основе сценария 450 МЭА.