



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят третья сессия**

Женева, 1–3 марта 2011 года

Пункт 3 d) 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****Обзор ситуации на транспорте в странах – членах
ЕЭК ООН и наметившихся тенденций в области
развития****Сообщение секретариата*****I. Введение**

1. Положения о круге ведения Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) включают анализ тенденций развития транспорта, транспортной политики и экономики транспорта (ECE/TRANS/97, приложение 2). На своей семьдесят второй сессии (23–25 февраля 2010 года) Комитет по внутреннему транспорту рассмотрел обзор ситуации на транспорте и наметившихся тенденций в 2009 году и просил секретариат представить аналогичный доклад в 2011 году, содержащий также соответствующую информацию из регионов, граничащих с регионом ЕЭК.

2. В настоящем документе описываются основные тенденции в области развития экономики и внутреннего транспорта в регионе ЕЭК ООН и в граничащих с ним регионах Азии и Средиземноморья. В нем также рассматриваются некоторые ответные меры в области политики на стоящие перед транспортной отраслью вызовы, обусловленные, в частности, нестабильным восстановлением экономики после недавнего мирового финансового кризиса и последовавшего за ним экономического спада. Представленные количественные показатели и информация отражают как опубликованные данные по состоянию на декабрь 2010 года, так и ответы стран – членов ЕЭК на направленный им вопросник.

* Настоящий документ был передан с опозданием ввиду позднего получения информации из других источников.

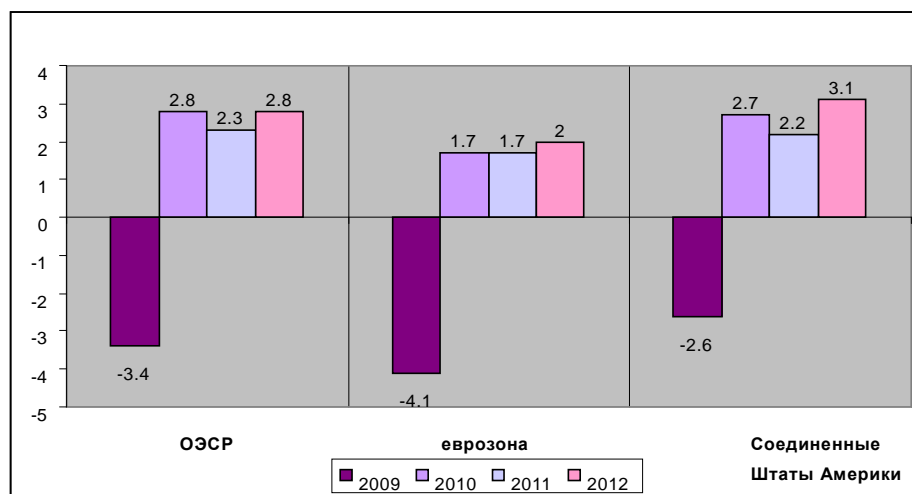
I. Экономические и транспортные тенденции в регионе ЕЭК и граничащих с ним регионах

A. Общая экономическая ситуация и тенденции

3. В 2010 году во всех крупных экономиках региона ЕЭК ООН был отмечен умеренный, но обнадеживающий рост валового внутреннего продукта (ВВП), тогда как в 2009 году наблюдался значительный спад темпов роста. Изменения в налоговой сфере, происшедшие в странах – членах ЕЭК с развитой экономикой, а также кризис в еврозоне привели к тому, что в целом рост ВВП в Западной Европе и Северной Америке был более медленным, чем в странах региона ЕЭК с формирующейся рыночной экономикой. Как следует из диаграммы 1, экономический рост в еврозоне в 2010 году составил 1,7 процента (%), тогда как в предыдущем году имел место спад на 4,1%. В Соединенных Штатах Америки в среднем наблюдались несколько лучшие результаты, учитывая, что рост экономики достиг 2,7% по сравнению с 2009 годом. В других субрегионах ЕЭК экономический рост был в среднем выше, чем в экономиках Западной Европы и Северной Америки. Это объясняется производительностью экономик Российской Федерации и Турции, а также улучшившимися перспективами Болгарии и Румынии. В то же время экономический рост был неравномерным, наблюдались существенные различия между странами региона, в некоторых экономиках продолжился спад¹. С учетом результатов экономического развития стран ЕЭК ООН в 2010 году, постепенное достижение докризисных показателей роста ВВП в этих странах прогнозируется в течение 2011 и 2012 годов.

Диаграмма 1

Изменение ВВП по отношению к предыдущему году в процентах, прогноз ОЭСР



Источник: экономический обзор и прогноз ОЭСР, ноябрь 2010 года

4. Согласно данным Всемирной торговой организации (ВТО), предполагалось, что международная торговля товарами преодолест спад, наблюдавшийся в 2009 году,

¹ См. The World Bank in Emerging Europe and Central Asia, www.worldbank.org/eca.

и в 2010 году вырастет на 13,5% (в объемном выражении). Вместе с тем, по оценке, сделанной ВТО в декабре 2010 года, мировой объем торговли товарами в стоимостном (номинальном) выражении был все еще ниже докризисного уровня. Согласно этим оценкам, объем экспорта из стран – членов ЕЭК с формирующейся рыночной экономикой и стран – членов Содружества Независимых Государств вырос на 16,5%, тогда как объем экспорта из стран Западной Европы и Северной Америки увеличился на 11,5%. С учетом потенциального влияния неравномерного восстановления экономики на структуру торговли и сохраняющейся нестабильности на финансовых рынках, в 2011 году в области совокупного спроса ожидаются негативные тенденции, которые могут выразиться в замедлении роста объема мировой торговли.

5. Несмотря на позитивные тенденции выхода мировой экономики из кризиса, уровень безработицы во многих странах – членах ЕЭК в Восточной Европе, на Кавказе, в Центральной Азии, а также в Центральной Европе и Балтийских государствах продолжает оставаться устойчиво высоким. В частности, уровень безработицы продолжает расти, в особенности, в странах – членах Содружества Независимых Государств (СНГ). Таким образом, возникают существенные несоответствия между темпами роста экономики и восстановлением количества рабочих мест, утраченных в период экономического спада. В результате этого возвращение уровня занятости к значениям, отмечавшимся до 2009 года, возможно, произойдет не ранее 2012 года². Иная ситуация складывается в настоящее время в Европейском Союзе (ЕС), где, несмотря на более низкие темпы роста экономики, начинается снижение и последующая стабилизация уровня безработицы.

6. Что касается соседних средиземноморских стран Ближнего Востока и Северной Африки, то мировой экономической и финансовый кризис не оказал на них значительного негативного влияния, поскольку их связи с международными финансовыми рынками являются ограниченными. В этих странах в 2008 и 2009 годах повсеместно наблюдалось замедление темпов экономического роста, однако в 2010 году появились признаки восстановления. Согласно прогнозам Африканского банка развития и Всемирного банка, в 2011 году будет наблюдаться устойчивое восстановление показателей и будут достигнуты докризисные значения роста экономики. Влияние мирового финансового кризиса и экономического спада на страны Ближнего Востока и Северной Африки выразилось главным образом в сокращении объема денежных переводов и прямых иностранных инвестиций. Кроме того, в 2009 году и в начале 2010 года наблюдался спад промышленного производства, что было обусловлено главным образом спадом спроса в Европе на товары, импортируемые из стран Ближнего Востока и Северной Африки.

7. Ориентированные на экспорт экономики стран Азии, граничащих со странами региона ЕЭК, пострадали от рецессии, в результате чего рост региональной экономики в 2009 году замедлился. В Китайской Народной Республике и Индии, несмотря на наблюдавшееся в 2009 году замедление экономического роста, в 2010 году было отмечено более быстрое, чем предполагалось, восстановление объемов экспорта, что позволило экономикам этих стран занять ведущее место в Азии и стать основными двигателями восстановления мировой экономики. Гонконг (Особый административный район) продемонстрировал впечатляющую динамику восстановления после отрицательного роста, наблюдавшегося в 2009 году; такое восстановление во многом объясняется быстрым ростом международной торговли в 2010 году, который, однако, как предполагается, несколько замедлится в 2011 году. Япония испытала влияние кризиса на фоне продолжающейся борьбы со

² См. World Bank/IMF Economic Update, October 2010, www.worldbank.org/eca.

значительным государственным долгом. Рост экономики Японии в ближайшие годы (2011 – 2012) будет умеренным.

В. Экономика и тенденции транспорта

1. Железнодорожные грузоперевозки в регионе ЕЭК и граничащих с ним регионах³

8. Согласно последним имеющимся сведениям, объем железнодорожных грузоперевозок в регионе ЕС во втором квартале 2010 года был в среднем на 15% ниже докризисного уровня. В этот же период объем железнодорожных грузоперевозок в Соединенных Штатах Америки и Российской Федерации находился на несколько более высоком уровне, чем в ЕС в целом, при этом снижение объема перевозок по отношению к докризисному уровню в этих странах составило соответственно 8% и 9%. Вследствие роста объема торговли Турции со странами Центральной Азии и Кавказа увеличился объем грузоперевозок товарными вагонами. В мае 2010 года он превышал показатель аналогичного периода 2009 года примерно на 18%.

9. Контейнерные перевозки по железной дороге составляют примерно 3–4% от общего объема перевозок — в основном из северной части Китая и Кореи. Объем перевозок, осуществленных по линиям Российских железных дорог (РЖД), сократился в 2009 году на 15%, однако в период восстановления он вырос почти на 9% в течение первых девяти месяцев 2010 года по сравнению с аналогичным периодом 2009 года. Согласно данным за первую половину 2010 года, грузоперевозки товарными вагонами, выраженные в тонно-километрах, выросли по сравнению с первой половиной 2009 года на 12,2%.

10. С целью рассмотрения проблем, связанных с не отвечающей современным требованиям транспортной инфраструктурой, недостаточной гармонизацией правил перевозок в международном масштабе, а также обременительными, затратными и занимающими значительное время процедурами, связанными с пересечением границ, ЕЭК ООН тесно сотрудничает с 27 правительствами стран евроазиатского региона в рамках проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС). В настоящее время реализуется вторая фаза проекта, достигнуты значительные результаты в области транспортной инфраструктуры (определены приоритетные маршруты перевозок, а также проекты координированного развития и кооперации). Согласно данным, имеющимся по состоянию на январь 2011 года, определены 144 приоритетных проекта в области железнодорожной инфраструктуры, для реализации которых потребуются инвестиции в объеме почти 42 миллиардов долларов США.

11. По состоянию на октябрь 2010 года железнодорожный туннель, проложенный под горным массивом Сен-Готард в южной части Швейцарии, является наиболее протяженным в мире: его длина составляет 57 километров. Туннель, открытие железнодорожного движения по которому намечено на 2017 год, был сдан в срок и с соблюдением бюджетных параметров. Общая стоимость проекта составила 9,74 миллиарда швейцарских франков. Сен-Готардский базисный туннель будет иметь огромное значение для создания нового железнодорожного сообщения через Альпы, а его строительство считается подлинным прорывом в развитии европейской железнодорожной инфраструктуры. Он также будет использован, в частности, для перевода грузопотоков с автомобильных дорог на железные дороги.

³ Информация о граничащих регионах представлена на основании доступных в настоящее время данных.

12. Общий объем интермодальных железнодорожно-автомобильных перевозок, выраженный в тонно-километрах, в 2009 году сократился по сравнению с 2008 годом на 17% (по данным Международного союза предприятий, осуществляющих смешанные автомобильно-железнодорожные перевозки). По оценке Международного союза железных дорог (МСЖД), количество маршрутных поездов, осуществлявших интермодальные перевозки по европейским железным дорогам, в 2009 году было на 7,4% ниже по сравнению с докризисным периодом (2007 год). В то же время предварительные статистические данные по состоянию на октябрь 2010 года, опубликованные Международным союзом предприятий, осуществляющих смешанные автомобильно-железнодорожные перевозки, позволяют делать прогнозы о быстром восстановлении в 2010 году, хотя окончательные статистические данные еще подлежат компиляции.

13. Китай обладает наиболее протяженной сетью скоростных железнодорожных линий в мире, длина которых составляет 7500 км. В 2009 году в Китае был отмечен рост объема железнодорожных пассажирских перевозок на 4,3%, а железнодорожных грузоперевозок – на 1,9%. Иная ситуация сложилась в Северной Африке, где в постколониальный период не наблюдалось серьезного развития железнодорожных сетей, и на состоянии железных дорог отрицательно сказались недостаточное финансирование и отсутствие должного технического обслуживания. В странах Ближнего Востока утверждены амбициозные планы инвестиций в развитие железнодорожных линий, нацеленные прежде всего на обслуживание растущего числа паломников.

2. Грузовые автомобильные перевозки в регионе ЕЭК и граничащих с ним регионах⁴

14. В 2009 году объем международных автомобильных грузовых перевозок сократился приблизительно на 30%, вследствие чего этот вид транспорта пострадал больше других в результате экономического спада. В 2010 году объем автомобильных грузовых перевозок в среднем вырос на 10% по сравнению с 2009 годом, не достигнув при этом пикового уровня, наблюдавшегося в докризисный период. В первой половине 2010 года объемы грузовых перевозок в зоне ЕС по-прежнему на 14% отставали от докризисного максимума. В Российской Федерации к концу второго квартала 2010 года объемы увеличились на 15%, оставаясь при этом на 10% ниже докризисного уровня. Медленный, но стабильный рост автомобильных перевозок также нашел отражение в увеличении количества книжек МДП, выданных в 2010 году, почти на 25% по сравнению с 2009 годом. Однако указанное количество, составляющее примерно 2,8 миллиона книжек МДП, по-прежнему не достигло докризисного уровня.

15. Несмотря на прогресс, достигнутый в последние годы, дорожно-транспортная инфраструктура в евроазиатской зоне не является в полной мере развитой. Состояние дорожных сетей на многих участках евроазиатских маршрутов является плохим, большинство дорог не рассчитано на большие потоки грузового транспорта, которые приходится на них сегодня, имеются узкие места и недостающие звенья. В рамках фазы II проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) было выявлено более 190 приоритетных проектов в сфере дорожной инфраструктуры на общую сумму 112 миллиардов долларов США. Хотя финансирование ряда названных проектов было обеспечено, для гарантированной реализации оставшихся приоритетных проектов требуются дополнительные усилия.

⁴ Информация о граничащих регионах представлена на основании доступных в настоящее время данных.

16. Ситуация в области грузовых автомобильных перевозок осложняется высокими эксплуатационными издержками в Северной Африке – стоимость грузовых автоперевозок в Африке до четырех раз выше по сравнению с другими регионами. В Китайской Народной Республике и Индии автомобильные перевозки стремительно развиваются, и к 2014 году прогнозируемый ежегодный рост сектора автоперевозок в этих странах составит соответственно 8,5% и 12%.

3. Пассажирский транспорт

17. В сегменте железнодорожных пассажирских перевозок в 2010 году во всем регионе ЕЭК по-прежнему отмечались трудности, связанные с перераспределением потоков между различными видами транспорта. Однако наблюдался и ряд позитивных исключений, например, растущая доля высокоскоростных железнодорожных перевозок. По состоянию на ноябрь 2010 года объем железнодорожных пассажирских перевозок между Европой и Азией по линиям, эксплуатируемым Российскими железными дорогами (РЖД), сократился на 3,3% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года⁵.

18. Автомобильные перевозки доминируют в сегменте как частного, так и общественного пассажирского транспорта в регионе ЕЭК. В секторе общественного транспорта на автобусные перевозки приходится 55% в большей части Европы (страны ЕС-27 и ЕАСТ) и более 45% пассажирооборота в Турции. В Соединенных Штатах Америки количество отдельных поездок пассажиров без пересадки за первые девять месяцев 2010 года сократилось на 1% по сравнению с аналогичным периодом 2009 года (согласно данным Американской ассоциации общественного транспорта (ААОТ)). Противоположная ситуация сложилась в Канаде, где использование общественного транспорта за первые девять месяцев 2010 года по сравнению с аналогичным периодом 2009 года возросло на 4%.

4. Внутренний водный транспорт

19. Глобальный экономический кризис также отразился на внутреннем водном транспорте в Европе. Внутри ЕС на внутреннюю навигацию приходится 5% от грузовых перевозок. Несмотря на то, что спрос на внутренний водный транспорт продемонстрировал положительную тенденцию в 2010 году, фрахтовые ставки и объемы перевозок остаются значительно более низкими по сравнению с докризисным уровнем, что приводит к неполной загрузке мощностей и повышенным эксплуатационным расходам. В 2010 количество грузовых судов, введенных в эксплуатацию, было в три раза ниже по сравнению с 2009 годом⁶.

20. Что касается контейнерных перевозок внутренним водным транспортом в Европе, то в придунайских странах, таких, как Венгрия, Словакия и Хорватия, падение объемов в 2009 году оказалось более резким по сравнению со странами, через которые протекает Рейн (Германией, Нидерландами и Францией). В краткосрочной перспективе значительного роста контейнерных перевозок по Дунаю не ожидается. Однако спрос на пассажирские и особенно круизные перевозки по Мозелю, Майну, Эльбе, Роне и Сене в дополнение к Дунаю и Рейну продемонстрировал тенденцию к росту в 2010 году.

⁵ Согласно пресс-релизу «Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин: «2010 год стал периодом стабилизации отрасли», опубликованному ОАО «Российские железные дороги» 22 декабря 2010 года, см. www.rzd.ru/isvp/public.

⁶ См. «Market Observation Report 2010–1 and 2010–2», Центральная комиссия навигации по Рейну и Генеральный директорат по энергетике и транспорту Европейской комиссии.

21. Крупнейшая система внутреннего водного транспорта находится в Китае, она включает судоходные пути протяженностью свыше 110000 км и более 2000 внутренних портов. В Китае грузооборот по самой загруженной по объему грузовых перевозок реке (Янцзы) в 2009 году оценивался в 1,2 млрд. тонн. Предварительная статистика за 2010 год указывает на рост до 1,34 млрд. тонн.

III. Отдельные транспортные вопросы в регионе ЕЭК и некоторые ответные меры в области политики

A. Безопасность дорожного движения

22. Ежегодное количество смертей в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) во всем мире превышает 1,3 миллиона. Эта цифра включает приблизительно 127000 смертей в регионе ЕЭК. Пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты составляют почти половину людей, ежегодно гибнущих на дорогах. И хотя общие коэффициенты смертности в регионе ЕЭК неуклонно снижались в последние два десятилетия, как показано ниже на диаграмме 2, в некоторых субрегионах эти показатели по-прежнему остаются устойчиво высокими. В странах региона ЕЭК ООН с более высоким уровнем дохода наблюдается тенденция к уменьшению смертности в ДТП, при этом показатели снижались в Западной Европе и других странах ЕС и увеличивались в странах Восточной Европы и Центральной Азии в период 1999–2009 годов (диаграмма 2).

23. Согласно оценке смертности на дорогах, подготовленной Национальной администрацией безопасности дорожного движения Соединенных Штатов Америки (НАБДД), за первые 3 квартала 2010 года в авариях с участием автотранспортных средств в Соединенных Штатах Америки погибли приблизительно 24460 человек, что представляет собой снижение на 4,5% по сравнению с аналогичным периодом 2009 года. В странах ЕС-27 число погибших в ДТП за 2009 год достигло 34500 человек. На 2010 год была поставлена цель снизить смертность в ДТП до уровня 27000 человек, однако данные за 2010 год к настоящему времени отсутствуют. В соответствии с новой Европейской программой дорожной безопасности на 2011–2020 годы, предложена цель – снизить смертность в ДТП в два раза по отношению к уровню 2010 года.

24. В большинстве стран – членов ЕЭК ООН существуют программы безопасности дорожного движения, целевые показатели по снижению смертности и ведущее ведомство, координирующее действия и контролирующее осуществление изменений. Повышенная эффективность исполнения и ужесточение штрафных санкций обозначены в качестве основных приоритетов в целом ряде Национальных стратегий безопасности дорожного движения и Планов мероприятий в регионе ЕЭК. Российская Федерация в рамках Федеральной программы повышения безопасности дорожного движения продвигает комплекс мер, направленных на обеспечение соблюдения правил дорожного движения, особенно в отношении мотоциклов. В Армении основным элементом недавно принятой «Национальной стратегии безопасности дорожного движения» (2009) стало введение обязательного использования ремней безопасности, тогда как в Турции основную трудность представляют нарушения, связанные с проездом на красный сигнал светофора. Некоторым странам – членам ЕЭК ООН, например, Исландии, удалось добиться максимальных успехов в борьбе с превышением скоростного режима за счет введения видеокамер контроля скорости, в то же время в других странах, например, в Латвии и Чешской Республике система штрафных баллов оказалась более

эффективным средством, позволившим сократить число нарушений скоростного режима и случаев вождения в нетрезвом состоянии.

25. В Венгрии благодаря внедрению жестких и последовательных мер в области безопасности дорожного движения число погибших в ДТП в период с 2001 по 2009 год сократилось с 1239 до 822. Введение ответственности для владельцев автомобиля при превышении скоростного режима, резкое увеличение штрафов за серьезные нарушения правил дорожного движения, снижение допустимой дозы употребления алкогольных напитков за рулем до нуля явились частью комплекса мер, направленных на достижение цели, обозначенной в Национальной программе по безопасности дорожного движения на 2011–2013 годы по сокращению смертей в ДТП на 50 процентов. Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из приоритетов председательства Венгрии в ЕС в первой половине 2011 года. ЕС продолжил продвижение темы повышения безопасности на дорогах, «Стратегические рекомендации по безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы» были утверждены министрами в 2010 году. Одним из новых элементов является усиление трансграничного контроля за соблюдением правил дорожного движения.

26. Поведение участников дорожного движения является не только вопросом соблюдения законов, но также зависит от осведомленности о потенциальных опасностях и подготовки в области правил дорожного движения. Германия, Латвия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии и Хорватия наряду с другими странами провели ряд долгосрочных кампаний и ввели курс по правилам дорожного движения в школах. Великобритания, выполнившая комплексную программу по безопасности дорожного движения, рассчитанную на 10 лет, является одной из немногих стран, которой удалось своевременно и успешно выполнить национальные показатели в 2010 году и снизить общий уровень смертности в ДТП на 44%, а уровень детской смертности в ДТП на 61%.

27. Качественная дорожная инфраструктура и безопасные транспортные средства являются первоочередной целью для многих стран региона ЕЭК ООН. В отношении новых и существующих дорог в большинстве стран региона ЕЭК ООН регулярно проводится контроль безопасности. В Турции, наряду с другими странами, строительство автодорог в соответствии со стандартами безопасности в значительной степени способствовало повышению безопасности дорожного движения. Норвегия стремится свести к нулю число ДТП со смертельным исходом (программа безопасности дорожного движения «Нулевой обзор») и осуществляет крупные инвестиции в дорожную инфраструктуру и инспектирование транспортных средств на предмет безопасности в целях минимизации количества серьезных аварий.

28. Отдел транспорта ЕЭК ООН инициировал мероприятия в области безопасности дорожного движения в течение последних 60 лет с целью содействовать странам – членам в достижении целевых показателей дорожной безопасности. Данная цель достигается за счет разработки и обновления Конвенций ООН в области безопасности дорожного движения (например, Венских конвенций), дальнейшей гармонизации правил дорожного движения и поддержке соответствующих мер при производстве и техническом осмотре транспортных средств. ЕЭК ООН играет ключевую роль в реализации программы «Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения», провозглашенной по инициативе Генеральной Ассамблеи ООН в марте 2010 года и направленной на консолидацию действий международного сообщества по сокращению числа погибших и раненых в результате дорожных аварий по всему миру в последующие десять лет.

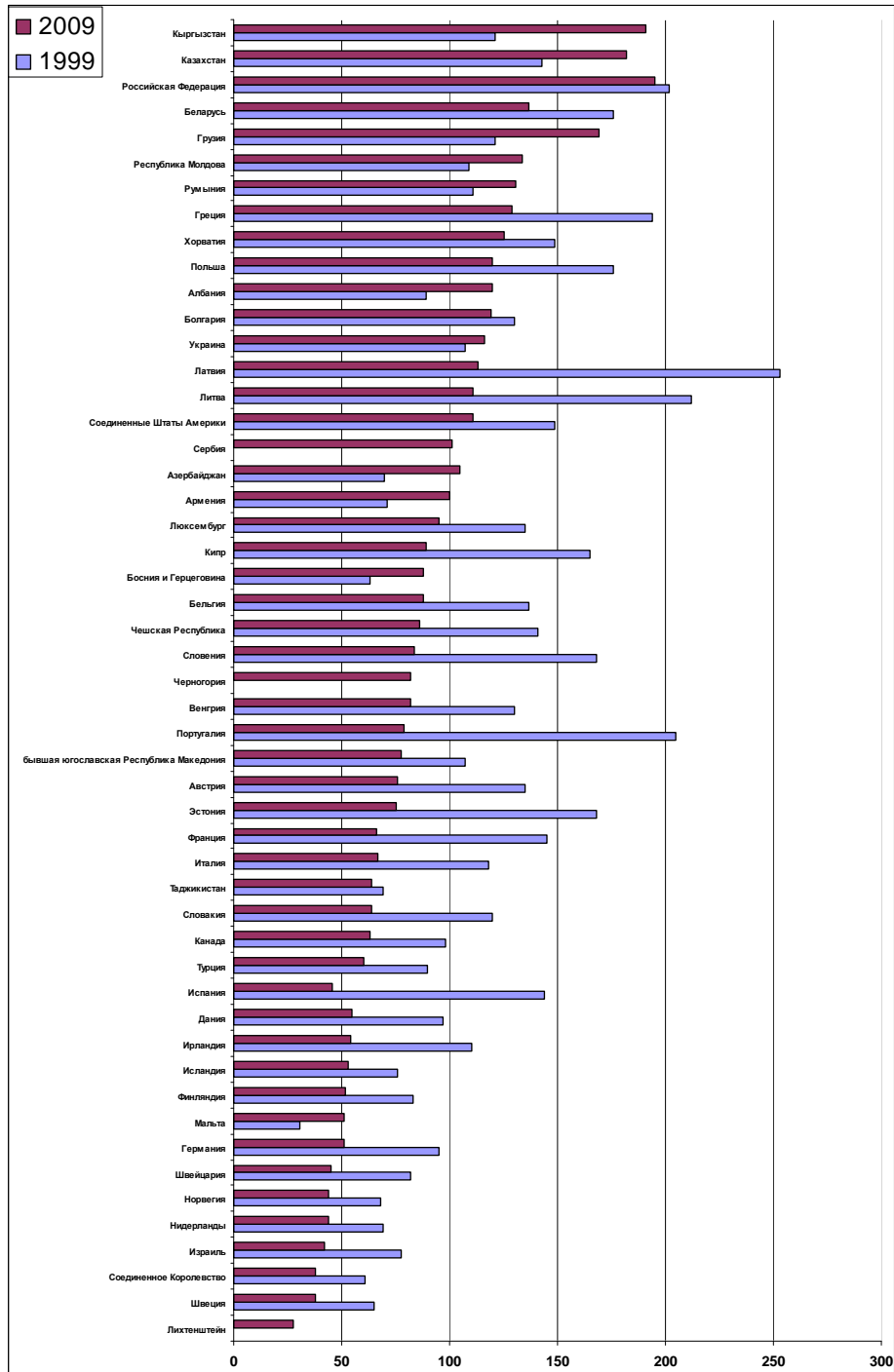
В. Изменение динамики выбросов углекислого газа, связанных с транспортом и вопросы изменения климата

29. Согласно Четвертому оценочному докладу Межправительственной группы экспертов по изменению климата, на долю транспорта приходится 23% глобальных выбросов парниковых газов, связанных с энергетикой, из которых три четверти составляют выбросы автотранспортных средств. Более того, транспортный сектор занимает второе место по объему (и второе место по темпам роста) среди глобальных источников выбросов парниковых газов. Сегодня в мире насчитывается более 1,3 миллиарда транспортных средств, которые ежегодно выделяют около трех миллиардов тонн углекислого газа (CO₂), что оказывает крайне негативное воздействие на климат.

30. По оценкам Европейского агентства по окружающей среде (ЕАОС), общий уровень выбросов парниковых газов в странах ЕС 27 сократился на 6,9% по сравнению с 2008 годом и на 17,3% по сравнению с базовым 1990 годом. Управление энергетической информации (УЭИ) Соединенных Штатов Америки рассчитало, что в 2010 году уровень связанных с транспортом выбросов CO₂ вырос на 3,8% по сравнению с 2009 годом. И хотя на 2011 год и прогнозируется уменьшение выбросов на 0,6%, ожидается, что в 2012 году выбросы снова вырастут на 2,4%.

31. Во многих странах уменьшение выбросов CO₂ от транспорта за счет налоговых и экономических стимулов становится приоритетной задачей государственной политики. Франция ввела систему, в рамках которой покупатели личных автомобилей получают определенные бонусы при выборе моделей с более низким уровнем загрязнения. Дания, Исландия и Российская Федерация наряду с другими странами применяют более благоприятный режим налогообложения к автомобилям с повышенной энергоэффективностью. В Великобритании растет популярность курса эконовождения в автошколах, а в Австрии курсы эконовождения организуются для государственных организаций, таких, как Почтовая служба Австрии. В Исландии, помимо этого, курс эконовождения обязателен для профессиональных водителей.

Диаграмма 2
 Число смертельных случаев в результате ДТП на миллион жителей, 1999–2009



Источник: База данных ЕЭК ООН по транспорту, «CARE»

32. По данным Всемирной метеорологической организации, в 2010 году было зафиксировано максимальное количество экстремальных погодных явлений; кроме того, 2010 год, наряду с 2005 и 1998 годами, стал самым теплым за всю историю метеонаблюдений. В частности, в регионе ЕЭК наблюдались обширные наводнения в отдельных районах Центральной Европы, аномальная жара и засуха в Российской Федерации и сильные снегопады на европейском континенте и в Северной Америке. Ливневые дожди в Центральной Европе нанесли ущерб автобусной и трамвайной инфраструктуре, привели к ряду ДТП и повреждений грузов и нарушили транспортное взаимодействие. В декабре 2010 года в Великобритании, Германии и Франции наблюдались продолжительные задержки в железнодорожном сообщении и отмены поездов. Снежная погода также стала причиной транспортного хаоса на европейском континенте, где протяженность дорожных пробок в Бельгии и Нидерландах, наряду с другими странами, составила сотни километров. Сильные снегопады и метели в феврале 2010 года парализовали транспортные сети в нескольких районах Соединенных Штатов. Закрытие воздушного пространства Европы, вызванное появлением облаком вулканического пепла в результате извержения вулкана Эйяфьятлайокудль в Исландии в 2010 году, привело к возникновению неожиданного спроса на услуги наземного транспорта по всей Западной Европе.

33. Своевременное принятие мер по адаптации, возможно, позволит подготовить транспортный сектор к удовлетворению таких потребностей, а устойчивость инфраструктуры к нагрузкам может в определенной степени защитить его от негативных последствий климатических изменений. Повышение температур, подъем уровня моря и экстремальные погодные условия представляют лишь некоторые возможные последствия климатических изменений, которые, в свою очередь могут, среди прочего, негативно повлиять на транспортную инфраструктуру и услуги и нарушить глобальные цепочки поставок. Такие меры, однако, соответственно усилят существующее давление на финансовые и инвестиционные проекты в сфере транспортной инфраструктуры.

С. Инвестиции в транспортную инфраструктуру и финансирование проектов

34. В 2009 и 2010 годах экономический спад побудил правительства пересмотреть приоритеты при ассигновании средств. В результате многие транспортные проекты были временно приостановлены или отменены. Во многих странах ЕЭК ООН доля ВВП, предусмотренная для транспортных проектов, была значительно урезана. В некоторых странах, например, в Германии, эффект пакетных мер по стимулированию позволил продолжить реализацию текущих транспортных проектов в 2010 году; однако, постепенное свертывание указанных пакетов после 2010 года обуславливает необходимость разработки альтернативных мер для укрепления циклов финансирования с помощью стратегий, основанных на принципе «платит пользователь». В странах ЕС гранты и льготные займы облегчают запуск дорогостоящих инфраструктурных проектов. Кроме того, все чаще предпочтение отдается государственно-частному партнерству: ряд подобных проектов уже реализуются в Российской Федерации, Турции и других странах.

35. В 2010 году администрация США выделила штату Калифорния федеральные субсидии на сумму 10 миллиардов долларов США на начальный этап работ по сооружению высокоскоростной железнодорожной линии протяженностью 800 миль, которая должна соединить Сакраменто и область залива Сан-Франциско с Лос-Анжелесом и Сан-Диего. Еще 1,25 миллиарда долларов США были предоставлены

штату Флорида на строительство железнодорожной линии, которая свяжет город Тампа на Западном побережье с городом Орlando в глубине штата. В штате Массачусетс федеральный проект мер стимулирования с бюджетом 55 миллионов долларов США был запущен в конце 2010 года с целью увеличения пассажирооборота по новым участкам линий пригородного сообщения. Совсем недавно президент Обама призвал Конгресс поддержать шестилетний план инвестиций в строительство высокоскоростных железных дорог общей стоимостью 53 миллиарда долларов США, поскольку вложения в инфраструктуру позволят создать рабочие места, придать импульс экономике и повысить конкурентоспособность Соединенных Штатов на рынке транспортных услуг. План также предусматривает модернизацию 150000 миль автодорог и реконструкцию 150 миль взлетно-посадочных полос.

36. Российская Федерация планирует крупные инвестиции в модернизацию и увеличение пропускной способности существующих железнодорожных линий, строительство новых, а также комплекс мер, направленных на безопасность железнодорожного транспорта и электрификацию существующих участков. По данным, предоставленным Российской Федерацией, вложения в основные фонды в транспортном секторе в 2010 году оценивались на уровне свыше 2% ВВП.

37. Проекты ЕЭК ООН по Трансевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) представляют собой усилия регионального масштаба, призванные содействовать координированному развитию транспортных сетей за счет предоставления платформы для сотрудничества между почти 20 странами Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы. Более того, упоминавшийся выше проект по евро-азиатским транспортным связям также играет важную роль с точки зрения выявления приоритетных инфраструктурных проектов в евроазиатском регионе и способствует использованию средств по целевому назначению. Тем не менее, становится все более очевидным, что в ближайшие годы инвестиции в масштабные проекты по развитию транспортной инфраструктуры, несмотря на сокращения бюджета и режим строгой экономии, будут иметь ключевое значение для сохранения устойчивой транспортной сети в регионе ЕЭК ООН, по мере того как спрос на транспортные услуги вернется на докризисный уровень и продолжит расти.

D. Автомобильная отрасль

38. Автомобильная отрасль пострадала в результате экономического кризиса наиболее серьезно. В 2008 и 2009 годах в отрасли наблюдался беспрецедентный спад, как в производстве, так и в продажах. Несмотря на положительную динамику в начале 2010 года, производство новых легковых пассажирских автомобилей и спрос в регионе ЕЭК ООН остается ниже докризисного уровня. В течение первых десяти месяцев 2010 года рынок коммерческих автомобилей в странах ЕС и ЕАСТ вырос приблизительно на 7%, главным образом за счет повышенного спроса на автофургоны. Производство автомобилей большой грузоподъемности за тот же период упало на 5% тогда, как сегмент городских и междугородних автобусов также сократился на 6% по сравнению с предыдущим годом.

39. Производство механических транспортных средств в Северной Америке снизилось в 2009 году на 32%, затем последовал спад продаж на 21%. При этом значительный спрос в Азии и Южной Америке вселил оптимизм относительно восстановления отрасли в 2010 и 2011 годах. Это также нашло отражение в росте занятости в автомобилестроительном секторе приблизительно на 30% по сравнению с 2009 годом. На Китай и Японию приходится более половины всех

автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации в Азии и Тихоокеанском регионе. В одном лишь Китае продажи автомобилей в 2009 году выросли на 45% и в количественном отношении составили 13,6 миллионов автомобилей.

40. Помимо экономического спада и проблем рыночного характера, будущее автомобильной отрасли определяется такими глобальными тенденциями, как быстрая урбанизация и последующие изменения в поведении потребителей (например, новое поколение больше заинтересовано в мобильности, чем в покупке автомобиля). Кроме того, политические и нормативные стимулы к изменениям предусматривают использование экологически чистых автомобилей, что порождает далеко идущие технологические изменения. Особенно серьезную проблему представляет уменьшение выбросов CO₂. Указанные стимулы в значительной степени ориентированы на разработку инновационных, экологически чистых технологий, а также доступность альтернативных источников энергии. Энергетическая эффективность стала основной целью как для производителей автомобилей, так и для органов, ответственных за разработку политики на национальном и международном уровнях. С учетом этих обстоятельств, а также исходя из того, что производство электроэнергии и водорода будет носить устойчивый характер, Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств еще в 2008 году пришел к выводу, что сокращение выбросов CO₂ дорожными транспортными средствами может выполняться по следующему плану:

- в ближайшие пять или шесть лет (к 2015 году) – повышение топливной эффективности 30% новых автомобилей с двигателем внутреннего сгорания традиционного типа;
- к 2020–2025 годам – внедрение гибридных автомобилей с подзарядкой от электросети, а также автомобилей, использующих в качестве топлива водород и топливные элементы;
- к 2040 году – массовое внедрение электромобилей на мировом рынке.

41. Автомобильная отрасль насчитывает 297 предприятий по сборке автомобилей и производству двигателей в странах ЕС-27, Российской Федерации, Украине и Турции, а одно из десяти рабочих мест в Европе прямо или косвенно связано с автомобильным сектором. В одной лишь Европе около шести миллионов человек имеют работу, которая напрямую зависит от будущего отрасли.

IV. Выводы

42. 2010 год продемонстрировал признаки восстановления после глобального экономического и финансового кризиса. Постепенно возвращается экономический рост, при этом в ряде регионов ситуация лучше, чем в других. Несмотря на положительные тенденции, некоторые страны в регионе ЕЭК ООН сталкиваются с фискальными трудностями и высоким уровнем безработицы. Развивающиеся страны Азии возглавили движение в сторону оздоровления глобальной экономики, превзойдя в 2010 году ожидавшиеся экономические показатели и продемонстрировав устойчивый рост в торговле и экспорте товаров.

43. Транспортный сектор серьезно пострадал в результате глобального экономического спада и сокращения всемирной торговли товарами в 2009 году. В связи с этим произошло значительное снижение спроса на транспортные услуги и соответствующих доходов в регионе ЕЭК. В 2010 году отмечался внушающий оптимизм общий подъем в секторе грузового и пассажирского наземного транспорта по сравнению с предыдущим годом. Тем не менее, для всех видов наземного

транспорта (автомобильный, железнодорожный и внутренний водный) объемы оставались на существенно более низком уровне по сравнению с докризисным максимумом.

44. Безопасность дорожного движения оставалась одной из наиболее актуальных тем в 2010 году. Смертность на дорогах в совокупности значительно снизилась по всему региону ЕЭК, за исключением нескольких субрегионов, в частности, стран Содружества Независимых Государств и Юго-Восточной Европы. Запуск в 2011 году программы «Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения» призван выдвинуть эту актуальную проблему современности на передний план, в то время как большинство стран ЕЭК ООН предпринимает конкретные шаги в сторону повышения эффективности программ по безопасности дорожного движения, а международное сообщество более согласованно координирует свои усилия в этой области.

45. В автомобильной отрасли в Европе и Соединенных Штатах Америки в 2009 году отмечался беспрецедентный спад в производстве и продажах. Однако в 2010 году этот сектор продемонстрировал устойчивость, возрос спрос на коммерческие автомобили, а новый восточноазиатский рынок легковых автомобилей сохраняет потенциал роста. Транспортные средства с экономичным расходом топлива стали приоритетом для автопроизводителей, создавая для них перспективу участия в сокращении выбросов CO₂, связанных с транспортом. Автомобильная отрасль по-прежнему испытывает трудности в связи с текущими экономическими тенденциями, а также в связи с тем, что органы, ответственные за разработку политики, требуют изменений, направленных на внедрение низкоуглеродных технологий в автомобилестроении.

46. В то же время для эффективного снижения выбросов CO₂, связанных с внутренними видами транспорта, требуется нечто большее, чем одни лишь технологические инновации, поэтому в настоящее время многие страны разрабатывают интегрированную транспортную политику. Помимо снижения последствий изменения климата, адаптация транспортного сектора призвана обеспечить устойчивость к последствиям климатических изменений. Количество и интенсивность экстремальных погодных явлений, наблюдавшихся в 2010 году, серьезно затруднило осуществление транспортных операций, что особо подчеркивает необходимость дополнительных мер по адаптации и управлению рисками в области наземного транспорта.

47. Несмотря на позитивные тенденции в развитии транспортной инфраструктуры в Соединенных Штатах и других странах ЕЭК ООН, недостаток средств для финансирования транспортных проектов остается главным препятствием для национальных и наднациональных правительств. В рамках региональных инициатив и проектов по сотрудничеству, таких как ТЕА и ТЕЖ, а также ЕАТС, ведется работа по скоординированному развитию инфраструктуры приоритетных видов транспорта. Более того, возросший объем софинансирования Европейским Союзом транспортных проектов в странах – членах ЕС и то обстоятельство, что правительства все чаще отдают предпочтение государственно-частному партнерству, позволяют найти ряд решений в данной области.
