



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2009/3
12 June 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Двадцать вторая сессия
Женева, 8 и 9 сентября 2009 года
Пункт 6 а) предварительной повестки дня

ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ВЫЗОВЫ

Обзор транспортной ситуации и новых тенденций в регионе ЕЭК

Записка секретариата

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей пятьдесят пятой сессии, состоявшейся в феврале 1993 года, Комитет по внутреннему транспорту принял Положение о круге ведения, в котором предусматривается, в частности, анализ тенденций развития транспорта и транспортной политики и экономики транспорта (ECE/TRANS/97, приложение 2). На своей двадцать первой сессии (9 и 10 сентября 2008 года) Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта приняла к сведению обзор транспортной ситуации и тенденций развития в 2007 году (ECE/TRANS/WP.5/44, пункт 17).

2. Настоящий документ был подготовлен секретариатом на основе данных, имевшихся по состоянию на май 2009 года, а также национальных сообщений, поступивших из Бельгии, Венгрии, Германии, Ирландии, Литвы, Норвегии, Румынии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Хорватии и Швейцарии. Участники работы сессии могут ознакомиться с национальными сообщениями в виде неофициальных документов, доступ к которым имеется также на вебсайте Отдела транспорта ЕЭК ООН (<http://www.unece.org/trans/Welcome.html>).

3. Помимо краткого описания основных экономических тенденций и изменений в области транспорта в регионе Европейской экономической комиссии (ЕЭК), в настоящем обзоре рассматриваются также последствия глобального экономического кризиса и колебаний цен на топливо для транспортного сектора, а также некоторые ответные меры в области политики. В нем также содержится краткая оценка новых экономических и транспортных тенденций.

I. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

4. Углубляющийся финансовый кризис и все более тяжелые условия кредитования в последнем квартале 2008 года и первом квартале 2009 года привели к заметному замедлению темпов экономического роста во всем регионе 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 совокупный объем производства в регионе ЕЭК уменьшится (рис. 1). Сокращение спроса в крупных государствах ЕЭК неизбежно приведет к застою в международной торговле.

5. В 2008 году в большинстве стран ЕЭК происходило явно выраженное замедление роста, тогда как в Европейском союзе и Соединенных Штатах Америки ВВП вырос на 1%. Страны Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА) по своим показателям продолжали опережать другие субрегионы ЕЭК, причем в 2008 году рост ВВП в этих странах составил 5%, а рост грузовых перевозок - 2%. Вместе с тем снижение спроса в секторе товаров широкого потребления ВЕКЦА, включая строительные материалы, сталелитейное производство и энергетику, как ожидается, приведет к застою в экономической деятельности в 2009 году. Транспорт, по всей видимости, будет эволюционировать в этом же направлении.

6. Согласно информации из статистических источников и отраслевых ассоциаций, в первом квартале 2009 года ВВП и объем грузовых перевозок стремительно сокращались

во всем регионе ЕЭК¹. В последнем квартале 2008 года и в первом квартале 2009 года происходило резкое двузначное снижение объема как железнодорожных, так и автомобильных грузовых перевозок. В весьма конкурентоспособном секторе автомобильных перевозок, характеризующемся наличием большого количества относительно мелких операторов, весьма тревожным образом возросло число банкротств и увольнений. В более сконцентрированном железнодорожном секторе уровень занятости снижался менее стремительно, однако в первом квартале 2009 года растущему числу операторов железнодорожных перевозок пришлось перейти к частичной занятости или прибегнуть к увольнениям.

7. С другой стороны, изменения в области пассажирских перевозок носят менее резкий характер. Если интенсивность движения индивидуального пассажирского транспорта в ряде стран ЕЭК в 2008 году несколько снизилась, то объем пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте (в пассажиро-километрах) в этот же период возрос в ЕС и Соединенных Штатах Америки соответственно на 4,1% и 6,8%². Глобальный экономический кризис привел к снижению цен на сырьевые товары, включая цены на нефть, которые резко упали по сравнению с пиковым уровнем, достигнутым летом 2008 года (рис. 2). Это привело к снижению розничных цен, но в первые месяцы 2009 года объемы автомобильных перевозок не увеличились.

8. Рост контейнерных перевозок по евро-азиатским наземным транспортным маршрутам продолжился. В 2007 году объем международных контейнерных отправок на Российских железных дорогах (РЖД) впервые превысил 1 млн. двадцатифутовых единиц (ТЕУ), увеличившись на 34% (в годовом исчислении), включая импортные перевозки (42% от общего показателя), экспортные перевозки (44%) и транзитные движения (14%). Только на Транссибирской международной магистрали объем контейнерных перевозок достиг в 2007 году 637 000 ТЕУ, феноменально увеличившись на 44% (в годовом исчислении). В 2008 году темпы роста объемов перевозок на этом маршруте замедлились до 12%, что объясняется резким снижением объема торговли между Европой и Восточной Азией в последнем квартале этого года³.

¹ Например, ВВП и объем грузовых перевозок в районе ВЕКЦА уменьшились (в годовом исчислении) в первом квартале 2009 года соответственно на 11% и 18% (http://www.cisstat.com/eng/mac1_ann.htm).

² Подробную информацию см. в поквартальных транспортных данных МСЖД на <http://www.uic.org/spip.php?article1348>.

³ Подробную информацию см. на <http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-presentations/documents/pres09-05.pdf>.

II. ОТДЕЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ВОПРОСЫ И ОТВЕТНЫЕ МЕРЫ В ОБЛАСТИ ПОЛИТИКИ

A. Воздействие глобального финансового кризиса

9. Первоначальные последствия глобального финансового кризиса в некоторых развивающихся рыночных экономиках ЕЭК были довольно умеренными, что свидетельствует об их более слабой интеграции в глобальную экономику. Однако последствия второго этапа оказались значительно более серьезными, вызвав отток капиталов и беспорядочную активную распродажу долгов и финансовых документов на фондовых рынках, обусловленную растущим нежеланием инвесторов принимать на себя риски. В 2009 году, впервые с 1982 года, международные организации прогнозируют в мировой торговле снижение, что отражает, в частности, беспрецедентную нехватку стандартных источников кредитования. Каким же образом неблагоприятные условия кредитования и снижение темпов роста повлияют на транспортные услуги, производство транспортных средств и инвестиции в инфраструктуру?

10. В последнем квартале 2008 года продажи легковых и грузовых автомобилей в регионе ЕЭК резко сократились. Правительства некоторых европейских стран отреагировали на это введением временных стимулов для покупателей новых автомобилей, в результате чего в первые месяцы 2009 года объем их продаж увеличился. Основным производителям автотранспортных средств по обе стороны Атлантического океана была оказана государственная поддержка. Как американские, так и европейские автомобилестроители получили также 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 на морские грузовые суда. Аналогичным образом некоторые авиакомпании отменили свои заказы на самолеты.

11. Негативные психологические последствия финансового кризиса привели к снижению в краткосрочной перспективе объемов выделяемых средств для финансируемых в частном порядке инфраструктурных проектов, особенно в Восточной Европе, на Кавказе и Центральной Азии (ВЕКЦА) и в Юго-Восточной Европе (ЮВЕ). И хотя после того, как не удалось реализовать первоначальные публичные предложения, в странах ВЕКЦА и ЮВЕ возник дефицит в новых источниках долевого финансирования, из-за значительного обесценения валют этих стран по отношению к доллару их задолженность в иностранной валюте стала слишком дорогостоящей. Вместе с тем в период посткризисной консолидации бюджетов как развитых стран, так и стран

с формирующейся рыночной экономикой объемы частного финансирования проектов в области транспортной инфраструктуры могут возрасти.

12. В *краткосрочной перспективе* ключевой вопрос состоит в том, как защитить инфраструктурное инвестирование, особенно в странах со слабыми фискальными позициями. Обычно публичные инфраструктурные расходы вследствие ухудшающегося финансового положения урезаются, между тем 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 помощи на цели развития, которую следует существенно увеличить для нейтрализации негативного воздействия замедленного роста на инвестиции⁴.

13. В *среднесрочной перспективе* расходы на транспортную инфраструктуру вполне могут увеличиться. После массивных финансовых операций для рекапитализации стратегических банков и страховщиков кредитные условия по-прежнему трудны. Во избежание ловушки ликвидности⁵ 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 из-за стимулирования совокупного спроса и повышения темпов роста в долгосрочной перспективе.

14. Ряд стран в регионе ЕЭК приняли пакеты финансовых стимулов для макроэкономической стабилизации в 2009 году в объеме от 1% ВВП 2008 года в регионе ЕС и 2% ВВП 2008 года в Соединенных Штатах Америки до 10% в Российской Федерации. Такие пакеты зачастую включают некоторое ускорение запланированных государственных инвестиций в транспортную инфраструктуру (например, в автомобильные и железные дороги), а также новые ассигнования. С учетом временных лагов, связанных с реализацией программ развития общественных сооружений,

⁴ Подробную информацию см. в "Global Financial Crisis: Responding Today, Securing Tomorrow". World Bank, 15 November 2008 <<http://go.worldbank.org/TM8VAV33P0>>.

⁵ Ловушка ликвидности относится к ситуации, в которой монетарная политика становится неэффективной, когда денежный спрос остается слабым при низких процентных ставках. Этот случай подробно анализировался Кейнсом в его "*Общей теории*", где также изложены логически увязанные доводы для использования направленной на стимулирование роста фискальной политики в целях преодоления такой ловушки.

увеличение расходов на транспортную инфраструктуру можно ожидать приблизительно во второй половине 2009 года и в 2010 году. Согласно имеющейся информации о структуре принятых финансовых пакетов доля капиталовложений превышает 1% ВВП 2008 года в Канаде и Польше и составляет 0,7-0,9% ВВП 2008 года в Дании, Германии, Испании и Люксембурге. С другой стороны, объем государственных расходов на капиталовложения, как ожидается, уменьшится в Венгрии, Исландии и Ирландии⁶.

15. В некоторых новых государствах - членах ЕС, а также в большинстве стран ВЕКЦА и ЮВЕ расходы на транспортную инфраструктуру из государственных бюджетов будут 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 последующих двух-трех лет в размере более 8 млрд. долл. США. Кроме того, оба учреждения сообщили о дополнительных капиталовложениях в инфраструктуру в 2009 году с целью устранения негативных последствий тяжелых условий кредитования.

16. В *долгосрочной перспективе* на форме и динамике предоставления транспортных услуг, по всей видимости, отразится повсеместно растущий скептицизм по поводу желательности и эффективности конкурентоспособных рынков. Хотя регулирование и даже государственный контроль в течение ограниченного времени в финансовом секторе, возможно, и желательны во избежание чрезмерного разрушения кредитных реальных активов, нет никаких аналогичных веских доводов в пользу более жесткого регулирования и государственного вмешательства в сектор транспортных услуг, в промышленность и строительство. Вместе с тем опросы общественного мнения показывают, что в общественном мнении произошли значительные сдвиги в сторону рынков, а это может выразиться в использовании ориентированных на вмешательство стратегий на транспорте и в других ключевых секторах экономики.

В. Последствия неустойчивых цен на топливо

17. 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

⁶ Подробную информацию см. в *OECD Economic Outlook*, May 2009, Table 3.2.

дизельное топливо, американские и европейские водители начали покупать меньше 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.

18. Несмотря на отмечающуюся в последнее время ценовую неустойчивость, 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 составлять в среднем 100 долл. США за баррель (в постоянных долл. США 2007 года) и к 2030 году возрастут до 120 долл. США. Высокие цены на нефть оказывают значительное влияние на многие отрасли, включая транспортный сектор, в частности из-за 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 если эффекты изменения дохода и наличия заменителей топлива и снижают спрос на горючее при высоких ценах на нефть, то 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.

19. 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 через уменьшение государственного долга, можно оценивать только в зависимости от каждого конкретного случая. Если принять во внимание внешние эффекты транспорта, в частности автомобильного, то можно считать, 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, а это было бы желательно в плане эффективности.

20. 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 перевозки креветок грузовыми автомобилями из Скандинавии в Марокко с одной лишь целью их низкочрезмерной 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 служит Швейцария, где в 2001 году был введен сбор за использование большегрузных транспортных средств, который рассчитывается с учетом стандартов расстояния, веса и выбросов.

21. 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 нет жизнеспособной альтернативы дизельному топливу, другие же виды транспорта предлагают ограниченные возможности для его замены. Перевозка грузовым автотранспортом имеет значительные сравнительные преимущества, 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.

22. 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 появляются 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 автомобилями⁷. Новое поколение дизельных двигателей, появившихся в конце 2006 года, будет выбрасывать в атмосферу меньшее количество твердых частиц, чем предыдущие

⁷ 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.

модели. Снижению уровня выбросов загрязняющих веществ и CO₂ будут способствовать и другие новые чистые технологии, например транспортные средства, работающие на водородной и топливных элементах.

23. 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 Америке⁸. 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 регионами⁹. Ситуация в Европе во многом аналогична, 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".

24. 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 принимать национальные меры по стимулированию интермодальных перевозок¹⁰. Некоторые страны по-прежнему принимают дискриминационные меры для обеспечения того, чтобы грузоперевозчики чаще

⁸ Подробное описание этой концепции и некоторые справочные материалы см. в "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>>.

⁹ См. M. Levinson, "Freight Pain: The Rise and Fall of Globalization". *Foreign Affairs*, Volume 87, No. 6, November-December 2008.

¹⁰ 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>>.

задействовали национальные порты, и хотя это имеет смысл с геополитической точки зрения, национальные преференции обычно не приводят к повышению эффективности цепочек поставок.

III. ВЫВОДЫ

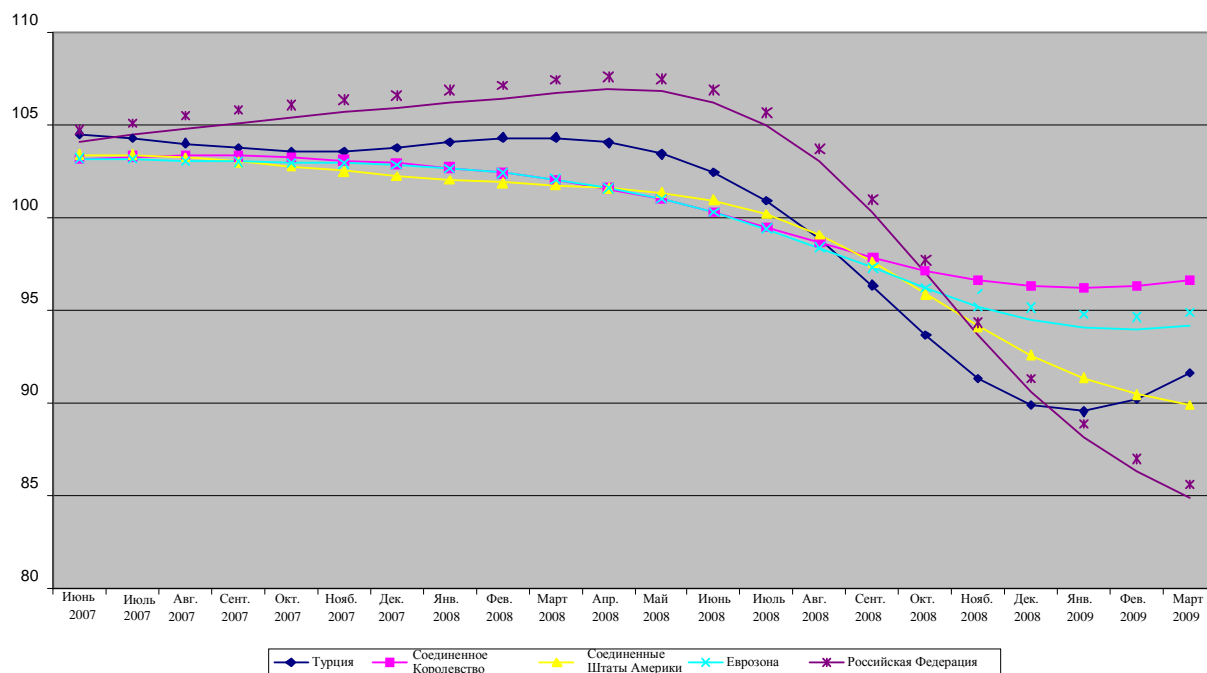
25. Предполагаемая затяжная рецессия в крупных экономиках региона ЕЭК будет иметь различные последствия для транспортного сектора. Рост транспортных услуг будет в целом снижаться в зависимости от тенденции ВВП. На грузовых перевозках будет негативно отражаться прогнозируемый спад или стагнация в секторе 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. Инвестирование в транспортную инфраструктуру может быть ускорено правительствами, которые используют программы развития общественных сооружений в целях стимулирования совокупного спроса для преодоления ловушки ликвидности.

26. Высокие цены на нефть выгодны получателям экспортных доходов в странах-производителях и нефтяным компаниям. Для стран, импортирующих нефть, нет оснований 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 дизельному топливу, то высокие цены на горючее должны стимулировать перераспределение перевозок на большие расстояния с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт.

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

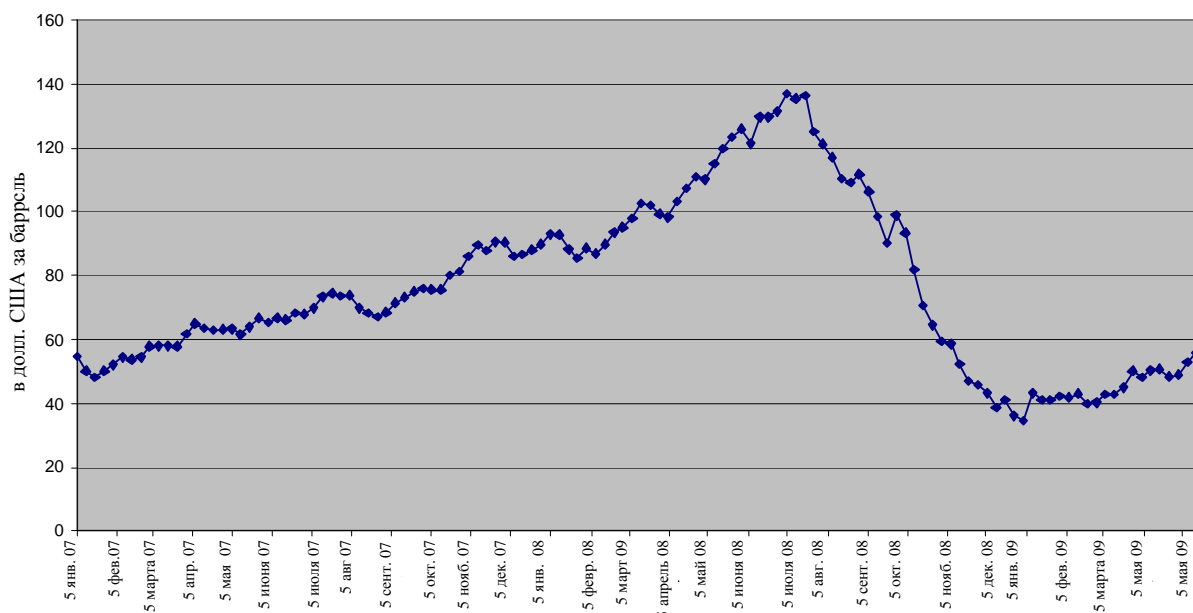
Комбинированные опережающие индикаторы



Источник: ОЭСР < http://stats.oecd.org/wbos/Index.aspx?datasetcode=MEI_CLI

Примечание: Средний долгосрочный показатель = 100.

Рис. 2
Спотовые цены на импортируемую сырую нефть
5 января 2007 года - 15 мая 2009 года



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 >

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