



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2002/1
31 May 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

ОТВЕТЫ НА ВОПРОСНИК ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Представлено правительствами Нидерландов и Соединенного Королевства

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

* * *

A-1: Внешние цели (планирование землепользования, региональное развитие и т.д.) и

A-9: Планы развития городов и пригородных районов

В Нидерландах инфраструктура оказывает значительное воздействие на городское планирование и развитие экономики. Ощущается сильное давление на территории в районах, характеризующихся быстрым ростом с точки зрения освоения пространства и экономического развития. К таковым относятся основная конурбация Рандстад (густонаселенная западная часть страны), провинция Северный Брабант и восточная часть страны. Ключевое значение для создания благоприятной среды для проживания и динамичного развития малых и больших городов имеют эффективные решения, хорошо вписывающиеся в планы развития городских районов. Как в периоды пиковой нагрузки, так и в обычное время крайне важно обеспечить рациональный и надежный уровень регулирования движения. При необходимости инфраструктура будет расширяться по мере освоения территорий и экономического роста. Имеются также планы развития скоростной железнодорожной линии для улучшения сообщения между северной частью страны и конурбацией Амстердам-Гаага-Роттердам-Утрехт.

При создании единого и взаимосвязанного метрополиса определяющую роль играют основные соединения в конурбации Амстердам-Роттердам-Гаага-Утрехт (Рандстад).

Для ускорения преобразования городских районов в метрополисы потребуется следующее:

- улучшенные дорожные соединения;
- резкое повышение качества услуг общественного транспорта; и
- отлаженный механизм переключения с индивидуального автомобильного транспорта на велосипедное движение и общественный транспорт и наоборот.

Для этого необходимо также:

- сохранять привлекательность городов;
- создавать потенциальные возможности для развития в целях концентрированного освоения территорий вблизи транспортных узлов;

- расширять площади территорий, покрытых растительностью, и водной поверхности в "зеленом поясе" в центре конурбации Рандстад ("зеленое сердце"); и
- создавать максимально привлекательные условия обитания для комбинированной застройки территории жильем и строительства международных деловых центров.

Эта задача осуществляется в тесной увязке с пятым Меморандумом о планировании территориального развития. Для новых метрополисов и их основных портов важное значение также имеют качественные инфраструктурные соединения с соседними странами.

За прошедшие годы произошло перераспределение задач, полномочий и ресурсов правительств применительно к программам развития движения и транспорта. Однако финансирование проектов в регионах зависит от национального правительства, при этом существует большой разрыв между интересами, решениями и потребностями разных групп в финансировании региональной инфраструктуры. Все это мешает всеобъемлющим образом взвешивать все договоры "за" и "против", вследствие чего дальнейшая децентрализация представляется неизбежной. В этих условиях крайне важно, чтобы национальное правительство предоставляло децентрализованным государственным органам больше свободы действий и ресурсов для поиска рациональных решений региональных проблем. С этой целью предельные объемы финансирования для реализации решений, принимаемых провинциями и районами, охватываемыми Рамочным законом об инвестиционных проектах, будут увеличены с 10 млн. евро до 200 млн. евро.

Кроме того, проводится технико-экономическое обоснование по проекту совместного использования имеющихся ресурсов, выделяемых для общественного транспорта, и средств, предназначенных для региональной инфраструктуры в целях создания единой и всеобъемлющей системы целевого финансирования. Исходя из этого регионы вырабатывают свои собственные комплексные программы инвестирования и эксплуатации инфраструктуры.

Потенциальные возможности для комплексного рационального использования ресурсов также расширяются благодаря региональным фондам мобильности. Финансирование этих фондов осуществляется по схеме "концентрированного специального субсидирования". Доходы участвующих в этой программе районов Рандстада формируются также за счет взимания сборов за пользование инфраструктурой в пиковые периоды. Кроме того, участники могут сами пополнять эти фонды. Создание региональных фондов мобильности дает децентрализованным государственным органам возможность осуществлять МВВП посредством принятия следующих мер:

- создание велосипедных дорожек и полос в определенных районах;
- создание инфраструктуры для постановки автомобилей на стоянку и последующего использования общественного транспорта;
- создание инфраструктуры для местных и региональных грузовых перевозок;
- повышение уровня безопасности дорожного движения;
- выделение специальных полос для автобусного движения;
- создание другой инфраструктуры регионального общественного транспорта.

A-1: Изменения целей политики в области внутреннего транспорта и

A-7: Меры по повышению экономической эффективности и производительности транспортных операций

Капиталовложения в инфраструктуру. Меры, принимаемые в рамках Программы развития инфраструктуры и транспорта на 2000-2004 годы, и Стратегия транспортного сообщения с Рандстом позволят достигнуть приемлемого уровня транспортных связей в общенациональных масштабах в 2010 году. Вместе с тем продолжающийся рост мобильности требует использования долгосрочного подхода.

Более эффективное использование автомобильного, железнодорожного и водного транспорта. Крайне необходимо оптимально использовать инфраструктуру. В числе принимаемых мер можно отметить регулируемый доступ, контроль за транспортными происшествиями и применение бортовых систем информирования в реальном времени. Потенциальные долгосрочные меры будут включать уплотнение транспортных потоков, применение гибкого подхода к распределению полос движения и автоматических систем управления движением транспортных средств. Имеются возможности для повышения эффективности использования железнодорожной системы. Незначительная модернизация инфраструктуры может привести к относительно существенному увеличению пропускной способности. Дополнительные возможности для повышения пропускной способности появятся в результате долгосрочных технических нововведений, например модернизации систем безопасности. Между тем внутренние водные пути - одно из важнейших природных богатств страны - можно эффективнее использовать для грузовых перевозок. Эффективность воздушных и внутренних водных перевозок также будет повышаться за счет внедрения современных систем управления движением и технологий безопасности.

Уплотнение транспортных потоков вокруг крупных городов. На кольцевых дорогах вокруг крупных городов дорожные пробки являются обычным явлением. Расширение инфраструктуры не всегда возможно из-за ограниченности имеющегося пространства, высоких издержек и негативного воздействия на условия жизни местного населения. Разрешению таких проблем в определенной степени может способствовать уплотнение транспортных потоков, например, создание вместо двух широких полос движения трех более узких полос. При этом максимальная скорость снижается, а пропускная способность дороги возрастает.

Оптимизация использования железных дорог. Применяемая в настоящее время система обеспечения безопасности на железных дорогах ограничивает возможности для движения поездов с меньшими интервалами. Внедрение новой системы безопасности и контроля позволяет прогонять большее количество поездов на участках без каких-либо дополнительных рисков. В сочетании с новейшими методами составления графиков движения это способствует оптимизации периодичности транспортных операций.

Резервирование пространства и строительство. Расширение инфраструктуры происходит за счет территории, прилегающей к существующим линиям; при отсутствии соединений строятся новые линии. Планируется провести исследование по проекту железнодорожного сообщения по линиям Ханзе и Зейдерзе, а также соединения с метрополисом (конурбация Амстердам-Гаага-Роттердам-Утрехт). Развиваются также маршруты, соединяющие ограниченное число важнейших грузовых линий, ведущих в Германию и Бельгию. Строительство новых железнодорожных линий/инфраструктуры становится все более проблематичным в силу следующих факторов: издержки, фрагментация сельского ландшафта и противодействие со стороны общественности. Вследствие этого повышается значение стратегии специализированного использования территорий, расположенных вдоль автомагистралей и железнодорожных линий. Это также важно для снижения шума и загрязнения воздуха и для обеспечения безопасности перевозок опасных грузов.

В тех случаях, когда, несмотря на более рациональное использование, по-прежнему возникают "узкие места", в соответствии с НВВП предусматривается создание дополнительной пропускной способности на существующих участках.

Третий аспект. В будущем увеличится доля грузов, транспортируемых под землей. Для транспортировки газов и жидкостей эффективно используются трубопроводы. В кратко- и среднесрочной перспективе альтернативой автомобильным грузовым перевозкам могут стать новые подземные логистические системы, чему способствует контейнеризация, автоматизация перевозок и общее совершенствование системы организации транспортных

операций. Подземное строительство безусловно требует больших капиталовложений и возможно только при совместных усилиях государственного и частного секторов, при этом участие правительства зависит от отдачи таких капиталовложений для страны в целом. Поэтому на данный момент Нидерланды не намерены создавать общенациональную сеть подземной инфраструктуры.

Управление мобильностью. Управление мобильностью представляет собой пакет мер для оптимизации использования существующей инфраструктуры при одновременном улучшении доступности с помощью общественного транспорта и велосипедного движения. Основными участниками этого процесса будут местные и региональные администрации. Важнейшие меры в области управления мобильностью включают следующее:

Политика в области размещения инфраструктуры. Более высокая степень интеграции политики в области движения/перевозок при определении мест расположения жилых зон и объектов деловой активности. В данном случае необходимо уделять особое внимание доступности с помощью общественного транспорта и велосипедного движения, что позволяет снизить зависимость населения от легкового автомобиля. При проектировании объектов хозяйственной деятельности должен быть обеспечен доступ с использованием разных возможностей для передвижения.

Политика, касающаяся стоянки автомобилей. Более эффективная координация в масштабах районов и регулирование в этой области.

Управление транспортом. Региональные программы послужат новым стимулом для более эффективного управления транспортными потоками вокруг деловых центров. Эти программы должны тесно увязывать условия труда и состояние среды обитания и предусматривать развитие велосипедного движения, общественного транспорта и создание автомобильных пулов. Прогресс в области ИКТ позволит использовать свободный режим рабочего дня и работу на дому с применением систем телесвязи.

Политика в области велосипедного движения. Будут совершенствоваться возможности для велосипедного движения, в частности будут создаваться закрытые велосипедные стоянки и сквозные маршруты. Эти меры будут стимулировать велосипедное движение в качестве одной из эффективной и экологически благоприятной альтернативы для передвижения на короткие расстояния, а также в сочетании с общественным транспортом.

Ограничение роста объемов движения и эффективность перевозочной деятельности.

Правительство Нидерландов принимает меры для повышения эффективности логистической системы грузовых перевозок. Следует стремиться к снижению объема транспортной деятельности для доставки продукции в пункты назначения. Для этого необходимо совершенствовать логистические процессы, размещать производственные объекты ближе к потребителям и использовать ИКТ. В настоящее время совместно с торговыми и промышленными предприятиями осуществляются исследования, направленные на сокращение издержек. Одно из решений для компаний в долгосрочной перспективе может заключаться в интеграции управления перевозочной деятельностью в рамках единой транспортной системы.

Дистрибьюторские сети в городах. Будет совершенствоваться система распределения продукции в городах (на основе результатов, полученных в ходе изучения структуры распределения продукции в городах).

A-2: Организационные изменения в отношении мер для достижения целей транспортной политики

В министерстве транспорта, общественных работ и водного хозяйства процесс принятия стратегических решений начинается с изучения пожеланий и потребностей пользователей. Такие социальные ценности, как доступность, безопасность и качество жизни, учитываются на всех стадиях выработки стратегического курса, и в этом процессе также участвуют граждане и представители деловых кругов и общественных организаций, т.е. ведется конструктивный диалог без какого-либо диктата с чьей-либо стороны. При этом повышается значимость роли министерства, выполняющего функции управляющего, контролирующего и законодательного органа.

Распределение ответственности между гражданами и правительством в области безопасности дорожного движения. Небезопасное движение отчасти является результатом небезопасного поведения, за которое граждане могут быть привлечены к ответственности. В законодательстве в области безопасности дорожного движения и механизмах контроля за его соблюдением будет более четко определена ответственность всех заинтересованных сторон.

Децентрализация, где это возможно, централизация, где это необходимо. На уровне провинций и муниципалитетов расширятся полномочия администраций в области региональной и местной политики. Будет создана система региональных фондов мобильности. Региональные и местные администрации будут наделены полномочиями определять, каким образом и на какие меры по регулированию движения и транспортной деятельности должны использоваться финансовые средства из этих фондов мобильности.

Полномочия в области водопользования (прибрежная зона, крупные реки и т.д.) делегируются провинциям, муниципалитетам и районным отделам, занимающимся регулированием водного хозяйства.

Развивается взаимодействие между правительством и рыночными механизмами. Правительство по-прежнему несет ответственность за городское/территориальное планирование, принятие конкретных регламентирующих мер и оценку предварительных условий с учетом всех возможных последствий для населения. Вместе с тем правительство будет активнее заниматься созданием условий, для того чтобы другие участники могли принимать собственные решения и предлагать услуги. В процессе такого перехода к системе управления, ориентированной на достижение реальных выгод, будут стимулироваться свободное взаимодействие рыночных механизмов, применение более рациональных формул покупательской активности, создание совместных предприятий с участием государственного и частного секторов и приватизация.

Правительство обеспечивает базовое качество уровня доступности, определяемое с точки зрения скорости и надежности. Кроме того, могут расширяться возможности для деятельности частного сектора и/или региональных и местных администраций. Новый Закон о пассажирском транспорте 2000 года и Закон о концессиях на обслуживание пассажирским транспортом стимулируют развитие рыночных механизмов в секторе городского и регионального транспорта на региональном железнодорожном транспорте посредством предоставления концессий.

В числе других примеров можно упомянуть о либерализации рынка почтовых услуг, железнодорожных грузовых перевозках (в европейском контексте) и приватизации аэропорта Схипхол в Амстердаме. Правительство заключило соглашение с Железными дорогами Нидерландов (первое в Европе) о достижениях/показателях эффективности работы на период до 2010 года. Основными требованиями, предусмотренными в этом соглашении, являются повышение эффективности работы в часы пик и более точное соблюдение графика движения.

Основной принцип будущего развития авиации в Нидерландах заключается в четком разграничении ответственности авиационного сектора (операторы аэропортов, регулирование воздушным движением и авиалинии), с одной стороны, и правительства, с другой стороны. Правительство несет ответственность за реализацию основных направлений политики посредством регламентирования деятельности в таких областях, как требования к воздушным судам, вопросы эксплуатации, регулирование воздушной перевозочной деятельности и работа экипажей. Для контроля за соблюдением компаниями условий лицензирования проводятся проверки.

Партнерство между государственным и частным секторами: руководящая роль правительства. Примеры: объявление тендеров и строительство высокоскоростной линии. Строительство и эксплуатация платных полос движения, изменение методов финансирования инфраструктурных проектов, стимулирование технологических нововведений (другие администрации и частный сектор), применение свободного графика рабочего времени и работа на дому с использованием средств телесвязи, совместное использование легковых автомобилей или создание пулов для совместного использования легковых автомобилей и автофургонов.

На международном уровне. Национальная политика во все большей степени формируется в европейском и глобальном контексте. Примеры:

- транспортные системы (ТЕС);
- окружающая среда (загрязнение);
- авиация и морской транспорт: министерство играет важную роль в Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Международной морской организации (ИМО);
- развитие технологии и внедрение новшеств, например в соответствии с пятой Рамочной программой "Галилео";
- для ознакомления зарубежных партнеров с накопленным в Нидерландах опытом/"ноу-хау" и достижениями в области гидрологии и рационального использования водных ресурсов министерство сотрудничает с другими государственными органами, компаниями, исследовательскими институтами и другими организациями в рамках программы "Партнеры за рациональное использование водных ресурсов".

Эффективность работы министерства. Министерство принимает целый ряд мер по охране окружающей среды для достижения целей своей политики, руководствуясь при этом принципами профессионализма, транспарентности и сотрудничества. Общество должно знать, что его ожидает в будущем, и министерство стремится быть надежным партнером деловых кругов; кроме того, в рамках собственной организационной структуры все сотрудники должны знать пределы ответственности министерства.

Для этого правительство поощряет конструктивное обсуждение вопросов транспорта через посредство национальной системы моделей. С помощью этой системы можно оценивать сценарии осуществления политики и прогнозировать последствия политики в области ценообразования и инфраструктуры для транспортных потоков. Для более широкого информирования об этой деятельности и ее результатах выпущен специальный КД-ПЗУ.

Анализы на основе моделей имеют важное значение для оценки затрат и выгод.

Организация работы министерства также должна быть транспарентной. Более четкому разделению процессов принятия решений в области политики, реализации решений и контроля за их выполнением способствовали создание Инспекторского управления транспорта, общественных работ и водного хозяйства, возглавляемого Главным инспектором, и реорганизация ГД гражданской авиации.

Для того чтобы стратегический курс, определенный в НВВП, не был излишне жестким, в течение следующих нескольких лет планируется сделать элементы НВВП динамичными и гибкими, что позволит им адаптироваться к изменяющимся условиям. Вся политика правительства Нидерландов основана на принципе гибкости, который применяется и в отношении ряда аспектов, имеющих важное международное значение.

A-3-1: Проводимая политика или меры, принимаемые государственными органами в целях повышения безопасности

Национальный план развития транспорта. Правительство Нидерландов разработало национальный план развития транспорта (НПРТ), охватывающий также аспекты безопасности дорожного движения. Сформулированные в этом плане предложения по стратегическому курсу были подвергнуты глубокому анализу и оценке и учитывают мнения общественности и местных органов. После этого осенью прошлого года правительство приняло окончательное решение. В настоящее время этот план обсуждается в парламенте, который, как ожидается, выскажет свою окончательную точку зрения через несколько недель. НВВП в целом охватывает период до 2020 года, однако раздел, посвященный безопасности дорожного движения, охватывает период до 2010 года, при этом в 2006-2008 годы должны быть определены новые цели на период до 2020 года.

Основная идея НПРТ: мобильность играет в современном обществе важную роль, однако она имеет ряд негативных побочных эффектов. Правительство принимает меры для решения проблемы роста мобильности, стремясь при этом повышать уровень безопасности и качества жизни. В данном случае можно выделить следующие основные

элементы: более интенсивное использование существующей инфраструктуры, расширение инфраструктуры в перегруженных местах, несмотря на ее более эффективное использование; политика в области цен на основе дифференцированных издержек, что обеспечивает связь между использованием инфраструктуры и платой за нее. Повышению уровня доступности, безопасности и качества жизни будет также способствовать внедрение передовых технологий.

Основные стратегии в области безопасности. Концепция:

1. Комплексный подход к проблеме безопасности: с одной стороны, государственные стратегии призваны воздействовать непосредственно на участников дорожного движения (обучение, контроль за применением нормативных положений, организация кампаний) и в комплексе - на участников дорожного движения и на окружающую их среду. В данном случае речь идет не только о качестве инфраструктуры и конструкции транспортных средств, но также о социально-экономических условиях (социальные/общественные условия/отношения, работодатели и т.д.), территориальном планировании и общих стратегиях в области транспорта и перевозок (включая стратегии ценообразования и т.д.).
2. Распределение ответственности между центральным правительством и региональными/местными администрациями на основе следующего принципа: "по возможности децентрализация, при необходимости централизация". Финансовые фонды децентрализуются; местные или региональные администрации покрывают издержки, связанные с их обязанностями. Под этим подразумевается также "преобразование" общих национальных целевых показателей сокращения числа жертв транспортных происшествий в конкретные целевые показатели для регионов (провинций Нидерландов и других компетентных региональных структур). Для достижения таких целевых показателей они должны разрабатывать и принимать надлежащие меры (вместе с районными отделениями министерства транспорта).

Программа "устойчивого и безопасного развития" (т.е. системный подход к классификации дорожной сети и монофункциональному использованию; более безопасная инфраструктура). Особое внимание также уделяется воздействию на поведение участников дорожного движения, включая более жесткий контроль за соблюдением нормативных положений. Реализация программы "устойчивой безопасности" началась приблизительно два года назад посредством принятия (инфраструктурных) мер, которые можно было без труда осуществить; дальнейшее развитие "программы устойчивой безопасности-2" основано на так называемом "подходе на основе оценки рисков" (тщательно разработанный/новаторский подход к выявлению участков дорог повышенной опасности, учитывающий число транспортных

происшествий, количество транспортных средств-км и т.д). Программа устойчивой безопасности-2 в большей степени ориентирована на принятие мер, позволяющих добиться наивысших результатов в области безопасности.

Крайне важным элементом политики безопасности дорожного движения является применение современных автомобильных технологий. Речь идет о стимулировании новых исследований и разработок посредством участия в (международных) экспериментальных проектах, таких, как система автоматического регулирования скорости, разработка международных стандартов и т.д.

Целевые показатели для снижения числа жертв транспортных происшествий.

В 2010 году количество транспортных происшествий со смертельным исходом должно составлять максимум 750 (в 1999 году - 1 090). В долгосрочной перспективе этот показатель планируется свести к нулю. В 2010 году число госпитализированных лиц должно снизиться до 14 000 (в 1999 году - 18 600 человек плюс поправка на неполную регистрацию).

Ограничение поля зрения в грузовых автомобилях и автофургонах. Поле зрения водителей грузовых автомобилей и автофургонов с правой стороны и водителей большегрузных транспортных средств спереди ограничено. Водители наблюдают за обстановкой с помощью зеркал заднего вида и через боковые стекла. Однако такой обзор охватывает не всю площадь с правой стороны и спереди грузового автомобиля. По существу водитель не видит значительную часть окружающего пространства. В повседневной практике это явление называется "мертвой зоной грузовых автомобилей и автофургонов". Данная проблема хорошо известна многим автомобилистам. Однако значительная часть населения не подозревает о существовании этой проблемы. В частности, речь идет практически о всех участниках дорожного движения, не являющихся водителями грузовых автомобилей, особенно о велосипедистах; в эту уязвимую группу входят также дети школьного возраста и водители мопедов. По причине ограниченного поля зрения водители грузовых автомобилей при повороте направо зачастую могут лишь догадываться, что происходит справа от них. Иногда последствия бывают ужасными.

Ежегодно в Нидерландах погибают 30 человек и 90 человек получают тяжкие повреждения в результате транспортных происшествий, вызванных наличием "мертвых зон".

Вместе с тем имеются успешные решения (зеркала для обзора "мертвых зон" и видеокамеры), которые в значительной степени помогают урегулировать эту проблему.

В настоящее время зеркала для обзоров "мертвых зон" и видеокамеры устанавливаются в Нидерландах в добровольном порядке, для чего министерство транспорта Нидерландов предоставляет субсидии. Для улучшения положения в сфере безопасности дорожного движения Нидерланды намерены принять предлагаемые в Европе меры посредством введения законодательных требований на национальном уровне для грузовых автомобилей.

Опасные грузы. После взрыва пиротехнических средств в городе Энсхеде в 2000 году перевозка опасных грузов в Нидерландах стала актуальным политическим вопросом. Как общественность, так и политические деятели выражают озабоченность по поводу рисков для населения, проживающего вблизи маршрутов, по которым перевозятся опасные грузы. В настоящее время правительство занимается изучением и доработкой разных мер для минимизации этих рисков. Планируемые или изучаемые меры предусматривают, в частности, ужесточение ограничений на территориальное планирование, прокладку маршрутов, управление движением, требования информировать о деятельности, связанной с риском, снижение объемов перевозок и опубликование так называемых "атласов рисков". Кроме того, недавняя серия крупных аварий в туннелях в других европейских странах побудила правительство подготовить законодательство для обеспечения безопасного строительства и эксплуатации туннелей.

Запрещение использования ручных телефонов во время вождения. Организована кампания по повышению безопасности для привлечения внимания к проблеме запрещения использования ручных телефонов во время вождения, которое вступило в силу в Нидерландах 30 марта. Использование ручных телефонов, т.е. когда водитель не только набирает номер, но и просто держит телефон в руке, подлежит штрафу в размере 138 евро. В рамках проводимой кампании вдоль дорог устанавливаются информационные щиты, по телевидению и радио прокручиваются рекламные ролики, а также был создан сайт в Интернете. Недавние исследования показывают, что использование ручных телефонов водителями в Нидерландах является причиной гибели приблизительно 40 человек и травмирования 400 человек в год.

А 3-2: Проводимая политика или меры, принимаемые государственными органами в целях снижения негативного воздействия разных видов внутреннего транспорта на окружающую среду

Применение фискальных стимулов для использования экономных и экологически чистых легковых автомобилей: с 1 января 2002 года при покупке нового легкового автомобиля предоставляется скидка, если его показатели экономичности превышают средний уровень. Такая скидка составляет 500 евро (знак В) или 1 000 евро (знак А). Кроме того, покупатель может получить дополнительную скидку в размере 250 евро, если его новый легковой автомобиль уже отвечает европейским требованиям по выбросам, которые планируется ввести в 2005 году.

Интернализация внешних издержек. Недавно министерство транспорта, общественных работ и водного хозяйства провело исследование по вопросу о предельных транспортных издержках для общества в соответствии с "Белой книгой" ЕС о справедливой плате за пользование инфраструктурой.

В этом исследовании изучались новые данные и частично использовался опыт методологической работы. Был проведен ряд рабочих совещаний в целях определения конкретных мер в области политики (таких, как установление цен за пользование дорогами, взимание сборов за выбросы загрязняющих веществ на воздушном и водном транспорте).

Предпринимаются дополнительные усилия для сохранения ограничений скорости: в рамках программы контроля за соблюдением политики в области выбросов CO₂ в Нидерландах было решено принять дополнительные меры для сохранения ограничений скорости движения на автомагистралях.

Хозяйственная деятельность и перераспределение перевозок по видам транспорта. В Нидерландах осуществляется проект под названием "Хозяйственная деятельность и перераспределение перевозок по видам транспорта", цель которого заключается в следующем:

- повысить эффективность использования существующих парков транспортных средств, транспортных операций и инфраструктуры транспорта;
- перераспределить повышенный транспортный спрос (или его часть) с автомобильного и воздушного транспорта (перевозки на короткие расстояния) на экологически более благоприятные виды транспорта (железнодорожный транспорт, внутреннее (и прибрежное) судоходство);

- в тесном сотрудничестве с правительством и отраслью принять оптимальные меры, позволяющие транспортным компаниям интегрировать экологические аспекты в свою повседневную деятельность.

Такие меры будут осуществляться посредством подписания меморандумов о взаимопонимании между правительством и представителями отрасли; реализации технических и логистических экспериментальных проектов; оценок, проводимых на уровне отдельных транспортных компаний.

Предупреждение роста объема перевозок. Была начата реализация программы, направленной на повышение эффективности грузовых перевозок посредством консолидации грузов, с одной стороны, и недопущения порожних рейсов грузовых автомобилей, судов и летательных аппаратов, с другой стороны.

Борьба с шумом. Нидерланды приступили к осуществлению ряда инициатив, направленных на снижение уровня шума:

1. Программа инновационных мер по борьбе с шумом, для которой выделен довольно значительный объем средств.
2. Правительство Нидерландов оказывает поддержку местным администрациям, желающим проложить дороги с пониженным уровнем шума. Для этой цели ежегодно выделяется 10 млн. евро.
3. В Нидерландах предпринимается ряд шагов для снижения шума от железнодорожного движения, в частности:
 - разрабатываются новые системы, например бесшумные тормоза, глушители шума от качения колес по рельсам;
 - внедряются "тихие" технологии;
 - разрабатываются новые стандарты в целях максимального снижения уровня шума;
 - составлена классификация поездного оборудования.

В рамках этих мероприятий планируется осуществлять демонстрационные проекты, разрабатывать новые регламентирующие положения по снижению шума и постепенно выводить из эксплуатации оборудование с высоким уровнем шума.

Совместное использование легковых автомобилей. Правительство Нидерландов поддерживает концепцию совместного использования легковых автомобилей на основе фискальных стимулов ("создание автомобильных пулов") и финансирования экспериментов, в ходе которых в городских центрах в распоряжение местных жителей предоставляются "легковые автомобили общего пользования".

Обследование велосипедного движения. Результаты обследования велосипедного движения, проведенного в Нидерландах одной из неправительственных организаций - Федерацией велосипедистов, используются для оценки и последующего улучшения качества велосипедных полос движения в крупных городах Нидерландов.

A-4: Принимаемые государственными органами меры и постановления по содействию более рациональному использованию имеющегося транспортного парка.

Плата за пройденное расстояние. В НВВП содержится описание методов, с помощью которых правительство стремится регулировать рост мобильности, улучшать доступность и повышать качество среды обитания и уровень безопасности. В этой связи важно не увеличивать расходы владельцев автомобилей, а уделять более пристальное внимание проблемам их рационального использования и загрязнения окружающей среды.

Одним из способов для достижения этой цели является замена (части) существующего автомобильного налога сбором за пройденное расстояние. Такой метод взимания налогов является более эффективным (повышение уровня доступности и качества среды обитания) и справедливым (пользователь платит только за передвижение на транспортном средстве). Подобная политика также применяется в соседних с Нидерландами странах, хотя в них упор делается на грузовые автомобильные перевозки. Нидерланды являются инициатором взимания сбора с индивидуального транспорта за пройденное расстояние.

В этом меморандуме в основном нашло отражение современное мышление и содержится описание методов взимания сборов за пройденное расстояние. Фактически формат системы будет зависеть от результатов дальнейшей разработки. В отдельных главах рассматриваются разные выбранные правительством варианты. Этот документ послужит фундаментом для дальнейшего сотрудничества с частным сектором, правительственными организациями и другими заинтересованными группами.

При разработке системы взимание сборов за пройденное расстояние учитывался ряд исходных моментов. Например, доход правительства не увеличится (расходы, которые будут нести пользователи дорог в целом, останутся на неизменном уровне), и все исключения в рамках существующей системы в принципе будут сохранены. Планируемая система взимания сборов за пройденное расстояние технически позволяет дифференцировать размер сборов в зависимости от времени и места. В данном случае решения будут приниматься в индивидуальном порядке. Такой дифференцированный подход начнет использоваться после 2006 года. Будут также приниматься отдельные решения относительно учета экологических издержек. Сбор за пройденное расстояние планируется ввести в виде налога, который будет распространяться в Нидерландах на все механические транспортные средства.

К числу налогов, которые будут взиматься в зависимости от использования транспортных средств, относится автомобильный налог, налог на частные транспортные средства и мотоциклы и налог на большегрузные автомобили (евровиньетка). В сумму сбора за пройденное расстояние также могут быть включены пошлины, что позволит укрепить систему налогообложения и ограничить негативные последствия, связанные с пересечением границ. Согласно расчетам, оптимальным решением могло бы явиться внедрение системы с разницей в налоговых поступлениях в размере 4,5 млрд. евро. Это будет достигаться за счет преобразования всей системы автомобильного налогообложения, использования евровиньетки и пропорционального взимания пошлин. Кроме того, только одна четверть налога на частные автомобили и мотоциклы будет дифференцированной, отчасти для того, чтобы не допустить рыночных диспропорций и обеспечить контроль за продажей автомобилей.

В результате введения сбора за пройденное расстояние повысится уровень доступности и качество среды обитания. Типовые расчеты показывают, что километраж легковых автомобилей и объемы выбросов сократятся приблизительно на 10%, а продолжительность суточных периодов перегруженности на дорогах снизится на одну четверть по сравнению с гипотетической ситуацией в 2020 году, если бы сбор за пройденное расстояние не вводился. Это будет выгодно для любого водителя легкового автомобиля с километражем менее 18 000 км в год, однако водители, которые ежегодно проезжают на своих автомобилях более значительное расстояние, понесут дополнительные расходы (воздействие на поведение). Уровень общественного благосостояния существенно возрастет. Более детальные расчеты шкалы расходов и доходов в настоящее время производятся в рамках обширного анализа социальных издержек и преимуществ. В этом анализе будут учитываться результаты будущих рыночных исследований.

Для взимания платы за пройденное расстояние требуется совершенно новая техническая система сбора налогов. Как показало проведенное рыночное исследование, по мнению предприятий, технически возможно оборудовать первые автомобили мобиметрами в 2004 году. К 2006 году взимание сборов за пройденное расстояние и система дополнительных услуг могут быть введены на всей территории Нидерландов. Каждое транспортное средство должно быть оборудовано устройством - мобиметром, который регистрирует количество пройденных километров и рассчитывает подлежащий оплате налог. С помощью такого мобиметра пользователь определяет подлежащую оплате сумму, которую он направляет в организацию по сбору налогов. В рамках этой системы гарантируется конфиденциальность. Поскольку каждое транспортное средство должно быть оснащено мобиметром, могут быть созданы возможности для развития рынка дополнительных услуг начиная с резервирования мест для стоянки и гибкого планирования маршрута и заканчивая автоматическим вызовом техпомощи в случае аварии.

Для облегчения внедрения системы взимания платы за пройденное расстояние необходимо сотрудничество с рыночными структурами в области разработки мобиметра. Для этой цели будет установлен стандарт, предназначенный для открытого пользования.

Для обеспечения практического предоставления дополнительных услуг участники рыночной деятельности должны быть твердо уверены в последовательности политики правительства в деле введения платы за пройденное расстояние. Дополнительные услуги позволяют совместно финансировать систему взимания сборов за пройденное расстояние. В ближайшее время планы правительства найдут свое практическое отражение в разработке стандарта, предназначенного для открытого пользования совместно с частным сектором.

Ключевое значение общественного транспорта для динамично развивающихся городов. Основополагающую роль в обеспечении доступа к городским районам играет общественный транспорт. В последующие годы в городскую инфраструктуру будут осуществляться значительные капиталовложения, направленные на повышение эффективности использования и расширение отдельных участков. В крупных городских районах число пассажиров будет расти благодаря развитию систем, обеспечивающих регулярное, быстрое и безопасное сообщение; в частности, речь идет о железных дорогах облегченного типа и высококачественном автобусном сообщении. В то же время будут создаваться существенно более чистые в экологическом отношении двигатели для автобусов, что позволит сохранить внутренние районы городов как привлекательные и благоприятные места для проживания.

Более широкий выбор для перевозок "от двери до двери". В будущем придется выбирать из целого диапазона индивидуальных и коллективных транспортных услуг. Именно такова цель политики в области общественного транспорта. По мере сокращения рыночной доли массовых перевозок возрастает спрос на перевозки общественным транспортом с учетом персональных потребностей. В этом случае открываются возможности для развития коллективных видов транспорта, способных удовлетворять требования индивидуальных заказчиков. В дополнение к частному легковому автомобилю или велосипеду будут появляться товары/услуги, благодаря которым необходимость в собственном транспортном средстве для потребителя отпадет; речь идет об автомобиле "по вызову", высокоскоростных поездах и т.д. Потребители хотят иметь возможность выбора цен и качества, а для этого требуется широкое и дифференцированное транспортное предложение.

Ключевым элементом в этой концепции является последовательная мобильность - поездки с использованием разных видов транспорта. Потребителю не нужно будет полностью отказываться от личного автомобиля, он будет пользоваться им, когда это практически целесообразно. Одна из возможностей будет заключаться в том, чтобы оставлять автомобиль на стоянке в пригородных районах городов и продолжать поездку на трамвае или метро. Важную роль будут также играть велосипеды. Скорость передвижения от станции до станции является не единственным определяющим фактором. Значительно важнее качество услуг по доставке потребителя "от двери до двери". В данном случае традиционные системы общественного транспорта также сталкиваются с острой конкуренцией со стороны лизинговых компаний и других фирм с целой цепью филиалов.

Высокий уровень качества обслуживания на общественном транспорте.

Необходимо добиться резкого повышения качества обслуживания на общественном транспорте. Один из способов заключается в улучшении таких "трудных" факторов, как частота и скорость перевозок. Однако весьма важными являются также более "легкие" элементы, например комфортабельность, репутация, доступность, общие условия, безопасность и интеграция в городское планирование. Одним из важнейших приоритетов на последующие годы станут безопасность и надежность транспортных средств. Главной задачей властей является создание благоприятных условий для развития общественного транспорта. Предприятия общественного транспорта должны принять этот вызов и стремиться увеличивать свою рыночную долю посредством ориентации на потребителей. Основа для этого была заложена в новом Законе о пассажирском транспорте и официальном меморандуме "Третье столетие железных дорог".

A.5: Меры по содействию рациональному использованию энергии на транспорте.

Новый стиль вождения. В Нидерландах была инициирована программа по поощрению нового стиля вождения, целями которой являются: сокращение общих объемов выбросов загрязняющих веществ на транспорте и расхода топлива посредством принятия технических мер в этой области; ограничение роста пройденного расстояния; снижение скорости движения транспортных средств и изменение поведения водителей.

Главная цель заключается в сокращении общего объема выбросов CO₂ в результате автомобильного движения к 2010 году приблизительно на 1,3 млн. тонн. В этой связи стоит отметить следующие элементы:

- необходимость расширения материальных и технических возможностей дорожной полиции и соответствующих судебных органов для пресечения нарушений, связанных с превышением скорости движения;
- использование бортовых датчиков и приборов, облегчающих управление транспортными средствами (эконометры, бортовые компьютеры, системы автоматического поддержания скорости);
- информирование с помощью публичных средств массовой информации и договоренностей с автомобилестроителями и предприятиями по производству шин о рекомендациях заводов-изготовителей в отношении регулирования давления в шинах;
- поощрение приобретения экономичных транспортных средств, информирование о способах экономичного вождения и обучения водителей таким приемам.

A-6: Основные технические изменения

Модернизация ключевых технологий и систем. Ключевые технологии относятся к техническим изменениям, которые способствуют решению нынешних проблем в области перевозок и транспорта. Эти изменения необходимо отслеживать и по возможности стимулировать. На основе существующих стимулов можно будет разработать инновационную программу с четкими предварительными условиями для получения субсидий на ее развитие. В настоящий момент основными ключевыми технологиями являются следующие:

- бортовая компьютерная система для взаимодействия между транспортным средством и дорожным оборудованием и для электронной идентификации транспортного средства;
- последовательная передача информации и оплата транспортных услуг с помощью смарт-карточек;
- автоматическое регулирование движения транспортного средства, например, с помощью системы автоматического поддержания скорости движения и программируемых средств выбора адекватной скорости;
- новые технологии тяги, например топливные элементы и гибридные системы.

В будущем будут разрабатываться новые концепции систем распределения перевозок в городах, сочетания возможностей индивидуального и общественного транспорта, пунктов взаимодействия разных видов транспорта, услуг общественного транспорта по запросу, создания пулов автофургонов и модернизации медленных способов передвижения.

Речные информационные службы (РИС) для внутреннего судоходства. Как правительство, так и частные компании получают и используют данные о внутренних водных путях и передвижении судов и грузов. Быстрыми темпами активизируется использование бортовых компьютеров и телематических систем. Участники хозяйственной деятельности убеждены в том, что сотрудничество и обмен информацией и совместное использование коммуникационной инфраструктуры окажутся выгодными для всех. Именно поэтому была сформулирована и в настоящее время дорабатывается в виде бизнес-плана концепция РИС. РИС будет использоваться для управления движением, работой шлюзов/терминалов и перевозочной деятельностью, определения местонахождения, снижения тяжести и количества транспортных происшествий и, возможно, контроля. Эта концепция применяется в рамках проектов INDRIS и COMPRIS Европейского союза и руководящих положений, которые были разработаны ПМАКС. На Общеевропейской конференции по внутреннему водному транспорту на уровне министров (Роттердам, 2001 год) европейским странам было предложено создать общеевропейскую РИС. Поскольку благодаря РИС внутренний водный транспорт станет более привлекательным для грузоотправителей в качестве альтернативы автомобильному транспорту, эта информация также относится к разделу А.1.4.

Эксперимент с использованием плата с микропроцессором: по мнению приблизительно 90% пассажиров, нидерландский эксперимент с использованием плата с микропроцессором в 70 городских автобусах в Гронингене оказался успешным. Опробование системы электронных платежей в городском и районном общественном транспорте проводится в целях подготовки к введению на национальном уровне такой карточки в 2003 году. В качестве одного из преимуществ пассажиры называют тот факт, что всегда существует достаточный кредит на поездку, иными словами, больше нет необходимости стоять в очереди для приобретения многоразовых билетов и оплаты задолженности. Каждые два месяца пользователи получают распечатку с перечислением их поездок; оплата производится посредством списания стоимости со счета по специальному соглашению с банком.

Повышение качества железнодорожного сообщения между западом и севером. Для улучшения доступности северных провинций Нидерландов - Дренте, Фрисландия и Гронингена - и для стимулирования их экономического и территориального развития правительство намерено соединить западную и северную части страны с помощью высокоскоростных поездов или поездов на магнитном подвесе. В связи с этим проектом будет объявлен тендер. В то же время начнется работа по планированию, в ходе которой возможные маршруты будут изучаться в свете интересов местного населения, окружающей среды и сельской местности. В ходе этой работы будут также рассмотрены альтернативные варианты железнодорожного сообщения с использованием поездов "Интерсити" через линию Зейдерзе и посредством модернизации существующего маршрута в северные районы Нидерландов путем соединения с планируемой линией Ханзе. Правительство выделило на этот проект 2,73 млрд. евро.

Удостоверение начинающего водителя: для повышения безопасности дорожного движения с начала 2002 года в Нидерландах вводится удостоверение начинающего водителя. Новые водители могут лишиться своего водительского удостоверения, если они совершают три серьезных нарушения правил дорожного движения в течение пяти лет с момента его получения. В таком случае действие водительского удостоверения приостанавливается, и водитель обязан вновь сдать экзамен по вождению и экзамен на знание теории вождения. В случае несдачи одного из них водительское удостоверение изымается, и водитель должен с самого начала проходить все этапы для получения нового водительского удостоверения. Для новых водителей также будет установлен максимальный уровень содержания алкоголя в крови - 0,2 промилле (20 мг алкоголя на 100 мл крови). По причине недостаточного опыта новые водители, возраст которых обычно составляет менее 24 лет, чаще попадают в дорожно-транспортные происшествия, чем более опытные водители.

Запрещение обгона для грузовых автомобилей: с 1 февраля запрещение обгона для грузовых автомобилей, которое уже применяется на автомагистралях с двумя полосами движения протяженностью 783 км, будет распространено в общей сложности на автомагистраль протяженностью 1 011 км, что составляет 54% общей протяженности дорожной сети. Кроме того, запрет, который в настоящее время действует на большей части наиболее перегруженных маршрутов, будет непрерывно применяться с 6 час. 00 мин. до 19 час. 00 мин. Рассматривается потенциальная возможность запрещения обгона для грузовых автомобилей на автомагистралях с тремя полосами движения.

A-11: Научно-исследовательская деятельность в области экономики

Основные выводы исследовательской деятельности по этой теме в Нидерландах:

1. Между развитием транспорта и ростом экономики существует сложная взаимозависимость. Невозможно дать четких ответов на этот вопрос или сделать конкретные выводы без учета целого ряда других взаимосвязанных вопросов и тем. [1]
2. Транспорт влияет на экономику и наоборот. В Нидерландах разработано несколько моделей для изучения этого сложного взаимодействия (таких, как MOBILIEC - неклассическая модель регионального экономического развития и TIGRIS). В настоящее время разрабатывается также ряд специальных моделей общего равновесия. [2]
3. Нельзя считать самоочевидным, что транспорт будет благоприятно отражаться на экономическом развитии. Это будет зависеть от конкретных условий внутри транспортного рынка и за его пределами. В целом, если цены ниже предельных издержек, будет отмечаться чрезмерное потребление транспортных услуг. В ряде докладов приводится обзор положения в сфере предельных издержек транспорта. [3 и 4]
4. Как правило, термин "экономическое развитие" относится не только к так называемым "выгодам для пользователя". Учитываются также более широкие выгоды и издержки транспорта. В Нидерландах используется комплексный анализ затрат и выгод, в котором принимаются во внимание выгоды от транспорта для пользователя, более широкие экономические последствия, внешний эффект и воздействие выгод и издержек на группы пользователей. [5]
5. В Нидерландах важное значение имеет более широкое экономическое воздействие транспорта. Это объясняется главным образом тем, что этот процесс трудно контролировать, а также тем, что влияние выгод и затрат, связанных с крупными транспортными проектами, может ощущаться в рамках национальных границ или выходить за их пределы. [5]

6. В последнее время в научных исследованиях и процессе выработки политики уделяется внимание транспортной оценке постфактум. [6]

7. Взаимодействию между транспортом, эффективностью и оценочной практикой придается все более важное значение, поскольку правительство Нидерландов применяет новую базу отчетности. [7]

Справочная литература

[1] Is infrastructuur heilzaam voor de economische ontwikkeling ("Выгоден ли транспорт для экономического развития?"), 1999, Pb IVVS, Den Haag (имеется только на голландском языке).

[2] Vooren, F.W.C.J. van (1999), A policy orientated Model about Economy, Mobility, Infrastructure and Other Regional Features, WCTR, 1998, in: World Transport Research, vol 4, pp. 43-56.

[3] CE, 1999 Efficiente prijzen voor het verkeer ("Эффективные цены на транспорте"), Delft (имеется только на голландском языке).

[4] VU, Kosten van Ruimtebeslag ("Издержки использования пространства") 2001 (имеется только на голландском языке).

[5] Evaluation of infrastructure projects, Guide for cost benefit analysis, Research Program OEEI, On the Economic Effects of Infrastructure.

[6] CE/NEI (2001) Lessen uit het verleden, Ex-post evaluaties van verkeer en vervoerbeleid ("Уроки прошлого, оценки транспортной политики постфактум") (имеется только на голландском языке).

[7] VBTB, Van beleidsbegroting tot beleidsverantwoording ("От выработки политики до учета ее последствий"), министерство финансов (имеется только на голландском языке).

A-12: Изменения в отношении планирования или реализации основных проектов развития транспортной инфраструктуры

На следующее десятилетие планируются капиталовложения в инфраструктуру общим объемом 37,21 млрд. евро, причем 35% этой суммы будет израсходовано на автомобильные дороги. Основными концепциями на общественном транспорте является также более рациональное использование пропускной способности и применение новых технологий. Благодаря новой системе безопасности (BB21) интервалы следования поездов значительно сократятся, что позволит увеличить частоту рейсов. Будут осуществляться крупные капиталовложения в железнодорожные системы облегченного типа, особенно в больших городах и в прилегающих к ним зонах. На основе Рандстада - западной конурбации в Нидерландах - должен быть создан Дельта-метрополис (Deltametropool) со взаимосвязанной сетью общественного транспорта, соединяющей четыре крупных города и десять городов среднего размера. Нет необходимости говорить о том, что для Рандстада крайне важны качественные соединения с прилегающими районами. Доступ к ним уже улучшается благодаря ряду проектов, которые в настоящее время готовятся или уже находятся в стадии строительства; в частности, речь идет о высокоскоростных линиях ВСЛ-юг и ВСЛ-запад, линиях Ханзе и Зейдерзе.

Проекты, имеющие особое значение для Нидерландов и трансъевропейской сети

Специализированные железнодорожные линии для грузовых перевозок на юге Нидерландов: железнодорожные линии для грузовых перевозок "Стальной Рейн" и "ВЕРА/линия 11".

"Стальной Рейн" – существующая, но не используемая в настоящее время специализированная железнодорожная линия, соединяющая порт Антверпен в Бельгии через Нидерланды с Рурским районом в Германии. Возрождение этой железнодорожной линии требует крупных капиталовложений, для того чтобы удовлетворять современные потребности транспортных пользователей и отвечать экологическим требованиям.

Проект "ВЕРА" является частью железнодорожного соединения между портами Антверпен и Роттердам и продлевает "линию 11" для грузовых перевозок в Бельгии до железнодорожной линии в Нидерландах, соединяющей Гус с Берген-оп-Зомом.

Проект "Маасрут": этот проект направлен на улучшение условий судоходства на реке Мёз (Маас) от Тернаейна в Бельгии до Вёрта в Нидерландах общей протяженностью 222 километра. Этот участок включает Юлиана-канал, Латерал-канал и Маас-Ваал-канал.

Проект строительства линии "Зейдерзе": линия "Зейдерзе" (ВСЛ или линия "Трансрапид") планируется как железнодорожное соединение между Амстердамом/аэропортом и Гронингеном на северо-востоке Нидерландов с возможными будущими ответвлениями до Бремена и Гамбурга в Германии.

В марте 2000 года началось строительство ВСЛ-юг – нидерландско-бельгийского участка высокоскоростной железнодорожной линии, которая соединит Амстердам, Роттердам, Антверпен, Брюссель и Париж. Управление перевозками и железнодорожной станцией будет осуществляться на основе соответствующей модели партнерства между государственным и частным секторами, для чего был заключен долгосрочный договор с одним из частных "поставщиков инфраструктуры" на проектирование, строительство, финансирование и техническое обслуживание железнодорожной системы ВСЛ.

Согласно планам, продолжается строительство линии Бетуве – специализированной железнодорожной линии между Роттердамом и нидерландско-германской границей.

Первая понтонная дорога в Нидерландах: первую понтонную дорогу планируется построить в Нидерландах к концу этого года. Она будет представлять собой экспериментальный участок протяженностью не более 100 метров над одним из притоков реки Маас и состоять из соединенных между собой алюминиевых понтонов, на которых будет уложено уплотненное дорожное покрытие. Жесткая конструкция позволит свести к минимуму смещение этой понтонной дороги во время движения транспортных средств. В целях безопасности понтоны были заполнены пенополистиролом, что делает их непотопляемыми. Как ожидается, пассажирские транспортные средства смогут передвигаться над водой по этой понтонной дороге со скоростью 80 км/ч. Понтонные дороги особенно удобны в качестве временных объездных дорог в случае длительных ремонтных работ на мостах и дорогах, в качестве подъездных дорог в районах, подверженных наводнениям, а также постоянных соединений в районах с очень слабым грунтовым основанием.

Заключение договора о железнодорожной линии Рандстад: министерство транспорта, общественных работ и водного хозяйства Нидерландов и заинтересованные местные организации заключили договор о железнодорожной линии Рандстад, которая представляет собой железнодорожную систему облегченного типа, соединяющую Гаагу, Роттердам и Зутермер на базе существующих железнодорожных линий, метро и трамвайных линий. Правительство Нидерландов выделит на эти цели 770 млн. евро, а регионы – в общей сложности 136 млн. евро. Строительство начнется в 2003 году, а эксплуатация этой новой линии – с 2006 года.

A-13: Методологические изменения в отношении критериев для определения очередности задач и программ для проектов капиталовложений в инфраструктуру

В 1998 году министерство транспорта, общественных работ и водного хозяйства и министерство экономики приступили к крупномасштабной исследовательской программе для изучения экономического воздействия инфраструктуры (ПЭВИ). Результатом этой программы явилась подготовка справочника и восьми разделов доклада, которые были опубликованы в 2000 году.

Эта программа была инициирована из-за горячих споров между специалистами о социальной значимости крупных инфраструктурных проектов. Значительные расхождения в оценках воздействия проектов отчасти объясняются различиями в подходах и определениях, связанных с таким воздействием. Вследствие этого доверие общества к подобным проектам было подорвано. Однако политики все-таки должны принимать решения по транспортным проектам. Такие решения неизбежно связаны с большими рисками, которые, в частности, касаются неопределенности с точки зрения будущих тенденций и последствий. В таких обстоятельствах необходима надежная информация, позволяющая выработать оптимальную политику. ПЭВИ преследовала двойную цель:

1. добиться более высокой степени согласия в отношении методологической основы для социальной оценки крупных проектов в области инфраструктуры;
2. выработать методы определения воздействия и их роли в повышении благосостояния.

По итогам этой программы была выработана рекомендация правительства Нидерландов, в соответствии с которой в случае крупных инфраструктурных проектов следует проводить анализ затрат-выгод (АЗВ), который будет использоваться в качестве основы для комплексного и транспарентного описания воздействия. Результатом этого так называемого социального АЗВ является открытое обследование для изучения всех видов воздействия, которые непосредственно или косвенно связаны с данным проектом. Цель такого обследования заключается не в том, чтобы заменить процесс выработки политических решений, а в том, чтобы предоставить всю необходимую информацию с использованием четко сформулированных терминов и надежной базы для оценок, на которых базируются политические решения.

По мере развития основы ПЭВИ традиционный метод АЗВ был доработан и преобразован в комплексную оценку воздействия. В руководстве по ПЭВИ содержится методика описания и, когда это возможно, количественного определения воздействия и оценки связанных с ним факторов неопределенности. Это руководство может также служить базой для определения вклада в рост национального благосостояния, включая последствия его распределения.

В последние два года ПЭВИ использовалась для оценки нескольких инфраструктурных проектов. На основе накопленного опыта в этом году был начат анализ эффективности ПЭВИ. Основное внимание в этом анализе уделяется роли ПЭВИ в процессе выработки политических решений, методологии использования ПЭВИ и содержанию руководства. До опубликования окончательного доклада подготовлены рекомендации, касающиеся главным образом хода работы и содержания руководства.

A-14: Изменения в отношении мероприятий по финансированию проектов развития инфраструктуры

В Нидерландах создан специальный фонд для финансирования основных соединений в рамках национальной инфраструктуры - фонд развития инфраструктуры.

Фонд развития инфраструктуры является частью общего национального бюджета и входит в компетенцию министерства транспорта. Средства из этого фонда используются для финансирования инфраструктуры сухопутного транспорта, водного транспорта (в той мере, в какой они связаны с перевозками), крупных проектов и участия в других программах министерства транспорта, министерства окружающей среды и в фонде укрепления экономики. Общая сумма расходов в 2002 году составляет 5 990 891 000 евро. В компетенцию министерства транспорта также входит раздел XII национального бюджета, касающийся инфраструктуры водного хозяйства.

В дополнение к этому министерство транспорта может направлять запросы в фонд укрепления экономики, который пополняется за счет участия государства в предприятиях, поступлений от продажи природного газа и доходов от аукционов.

Кроме того, министерство транспорта использует модели партнерства между государственными и частными секторами (ПГЧС). Правительство задействует возможности ППС для повышения эффективности и рентабельности. Этому будет также способствовать интеграция государственных и частных механизмов финансирования.

Местная и региональная инфраструктура финансируется главным образом за счет муниципальных и региональных фондов.

В

В а) Занятость в транспортной отрасли и секторе связи (в тыс.)

Год	Число работающих
1994	387
1995	379
1996	396
1997	393
1998	409
1999	433
2000	435

Источник: Statistic Netherlands, Voorburg/Heerlen 2002-03-15.

В (b) Общий объем капиталовложений в транспортный сектор

Расходы правительства на сухопутный и водный транспорт

Орган, ответственный за текущее содержание	Сухопутный транспорт или водный транспорт	Год	Капиталовложения (млн. евро)
Национальное правительство	Сухопутный транспорт	1996	633
		1997	673
		1998	1 110
		1999	1 019
	Водный транспорт	1996	92
		1997	110
		1998	133
		1999	128
Провинция	Сухопутный транспорт	1996	94
		1997	123
		1998	154
		1999	167
	Водный транспорт	1996	14
		1997	10
		1998	15
		1999	27

Орган, ответственный за текущее содержание	Сухопутный транспорт или водный транспорт	Год	Капиталовложения (млн. евро)
Муниципалитеты	Сухопутный транспорт	1996	927
		1997	1 094
		1998	1 204
		1999	1 338
	Водный транспорт	1996	10
		1997	11
		1998	14
		1999	10
Районные отделы водного хозяйства	Сухопутный транспорт	1996	12
		1997	10
		1998	9
		1999	11
	Водный транспорт	1996	0
		1997	0
		1998	0
		1999	0
Другие администрации	Сухопутный транспорт	1996	19
		1997	32
		1998	2
		1999	1
	Водный транспорт	1996	-
		1997	-
		1998	-
		1999	-

Расходы и доходы местного правительства (млн. евро)

Год	Цель			
	Сухопутный транспорт	Водные пути и порты	Транспортные услуги	Воздушный транспорт
1987	1 152	247	1 815	29
1988	1 191	341	1 817	37
1989	1 286	285	1 826	34
1990	1 355	324	1 909	48
1991	1 353	395	2 074	44
1992	1 427	442	2 166	59
1993	915	401	2 243	161
1994	1 096	450	2 790	232
1995	1 098	460	2 484	112
1996	1 214	405	2 826	80

Источник: Statistic Netherlands, Voorburg/Heerlen 2002-03-15.

В с) Общий объем пассажирских перевозок в Нидерландах

Общий объем пассажирских перевозок (млн. км)		
	Год	
	1999	2000
Всего	186,6	186,6
Легковой автомобиль (водители)	88,4	89,1
Легковой автомобиль (пассажиры)	52,9	52
Поезда	15	15,4
Автобус/трамвай/метро	7,5	7,5
Мотоциклы	1,1	1
Велосипеды	13,1	13,1
Пешеходное движение	3,9	3,9
Прочее	4,7	4,6

Пассажиры, следующие из конечного пункта в аэропорты Нидерландов (абсолютные величины)			
	Год		
	1999	2000	2001
Все аэропорты	37 704 030	40 768 990	40 789 564
Схипхол	36 425 113	39 270 610	39 309 441
Роттердам	607 167	696 612	747 827
Эйндховен	288 294	340 606	278 517
Маастрихт	293 288	382 896	359 559
Гронинген	90 168	78 266	94 220
Число пассажиров, прибывающих в Нидерланды (абсолютные величины)			
Всего	18 818 866	20 308 855	20 349 093
Схипхол	1 818 615	1 958 014	1 962 904
Число пассажиров, отправляющихся из Нидерландов в другие места назначения (абсолютные величины)			
Эйндховен	152 826	176 773	145 728
Маастрихт	145 436	208 978	199 538
Гронинген	44 753	38 487	49 105
Источник: Statistic Netherlands, Voorburg/Heerlen 2002-03-15.			

**В d) Объем национальных и международных грузовых перевозок в 1998-2000 годах
(1 000 тонн)**

Вид транспорта	Год	Объем национальных и международных грузовых перевозок	Объем национальных перевозок
Всего	1998	1 378 507	530 279
	1999	1 425 268	584 998
	2000	1 456 765	571 993
Морской транспорт	1998	407 456	-
	1999	397 310	-
	2000	424 536	-
Внутренний водный транспорт	1998	317 458	97 724
	1999	312 381	99 062
	2000	315 061	102 029
Автомобильный транспорт - всего	1998	545 663	427 989
	1999	608 419	481 303
	2000	584 595	464 746
Индивидуальный автомобильный транспорт	1998	130 312	123 346
	1999	152 560	143 829
	2000	153 446	144 565
Грузовые перевозки автомобильным транспортом	1998	415 350	304 643
	1999	455 860	337 474
	2000	431 149	320 181
Железнодорожный транспорт	1998	25 197	4 566
	1999	25 184	4 633
	2000	28 063	5 219
Воздушный транспорт	1998	1 202	-
	1999	1 219	-
	2000	1 268	-
Нефтепроводный транспорт	1998	81 532	-
	1999	80 755	-
	2000	104 017	-

Источник: Statistic Netherlands, Voorburg/Heerlen 2002-03-15.

В е) Протяженность сетей

Протяженность судоходны рек и каналов (км)				
Год	Всего	Реки	Каналы	Прочее
1987	4 832	8 41	3 531	460
1988	4 829	841	3 528	460
1989	5 043	841	3 742	460
1990	5 052	841	3 751	460
1991	5 052	841	3751	460
1992	5 046	841	3 745	460
1993	5 046	841	3 745	460
1994	5 046	841	3 745	460
1995	5 046	841	3 745	460
1996	5 046	841	3 745	460
1997	5 046	841	3745	460
1998	5 046	841	3 745	460

Протяженность железнодорожной сети (км)			
Год	Всего	Электрофицированные линии	Два пути или более
1987	2 790	1 913	1 748
1988	2 810	1 939	1 774
1989	2 810	1 939	1 774
1990	2 780	1939	1 74
1991	2 780	1 939	1 774
1992	2 791	1 987	1 771
1993	2 811	1 987	1 828
1994	2 813	1 991	1 831
1995	2 813	-	1 835
1996	2 813	-	1 853
1997	2 805	-	1 853

Протяженность дорожной сети с покрытием (км)					
Год	Всего	Национальная дорожная сеть	Другие основные дороги национального значения	Провинциальные дороги	Прочие дороги
1987	99 656	-	-	-	-
1988	100 892	1 987	2 297	8 759	87 849
1989	101 875	-	-	-	-
1990	102 860	-	-	-	-
1991	103 845	-	-	-	-
1992	104 831	2 118	2 140	8 361	92 210
1993	106 961	-	-	-	-
1994	109 091	-	-	-	-
1995	111 221	-	-	-	-
1996	113 419	2 208	998	6 910	103 304
1997	115 617	-	-	-	-

Источник: Statistic Netherlands, Voorburg/Heerlen 2002-03-15.

В f) Транспортное оборудование

Количество мотоциклов по состоянию на 1 января 2001 года (абсолютные величины)

Год производства	Количество
1990	17 628
1991	20 787
1992	22 598
1993	22 711
1994	18 145
1995	16 373
1996	16 459
1997	15 728
1998	14 058
1999	17 125
2000	18 096

**Количество легковых автомобилей по состоянию на 1 января 2001 года
(абсолютные величины)**

Год производства	Вид топлива					Всего
	Бензин	Дизельное топливо	СНГ	Электрическая тяга	СПГ*	
1990	333 204	29 025	17 499	-	-	379 728
1991	360 275	34 124	19 596	4	1	414 000
1992	368 755	44 868	25 323	3	-	438 949
1993	298 863	34 879	22 095	2	3	355 842
1994	325 703	44 538	27 028	4	3	397 276
1995	327 835	55 080	28 776	4	1	411 696
1996	343 083	65 476	29 898	-	3	438 460
1997	344 397	74 972	29 314	8	9	448 700
1998	382 907	103 243	27 615	4	12	513 781
1999	437 342	134 890	19 693	2	10	591 937
2000	434 304	132 490	16 527	24	3	583 348

* Сжатый природный газ.

**Количество транспортных средств неиндивидуального пользования по состоянию
на 1 января 2001 года (год производства 1990-2000, абсолютные величины)**

Тип транспортного средства	Количество
Автофургоны	755 977
Тяжелые грузовые автомобили	83 458
Легкие грузовые автомобили	59 828
Транспортное средство специального назначения*	39 599
Автобусы	11 374
Всего	950 236

* Например, пожарные автомобили.

Количество летательных аппаратов в Нидерландах (абсолютные величины)

Год	Всего	Реактивный двигатель	Турбовинтовой двигатель	Поршневой двигатель	Вертолеты	Планеры	Сверхлегкие
1992	878	160	123	595	39	587	177
1993	870	142	120	608	42	618	197
1994	873	138	123	612	43	644	213
1995	892	156	108	628	45	659	231
1996	901	149	106	646	45	675	249
1997	943	168	109	666	56	690	258

Железнодорожное оборудование (абсолютные величины)

Год	Локомотивы	Пассажирские вагоны	Число мест
1992	505	2 563	177 000
1993	545	2 519	180 000
1994	532	2 631	188 000
1995	526	2 611	196 000
1996	495	2 631	198 000
1997	395	2 684	201 000

Железнодорожное оборудование для пассажирских перевозок (абсолютные величины)

Год	Тяговое оборудование	Электропоезда	Дизельные поезда
1992	665	1 644	254
1993	803	1 462	254
1994	807	1 570	254
1995	792	1 565	254
1996	743	1 634	254
1997	740	1 641	303

Количество трамваев и поездов метро (абсолютные величины)

Год	Трамваи	Подземные трамваи и скоростные трамваи	Число мест
1992	577	226	54 147
1993	554	226	53 830
1994	491	229	49 244
1995	483	228	48 682
1996	481	228	48 824
1997	480	230	48 966

Торговый флот под флагом Нидерландов (абсолютные величины)

Год	Общее число морских судов	Тоннаж		Пассажирские суда	Суда для навалочных грузов - всего	Танкеры	Прочие суда для навалочных грузов
		< 4000 БРТ	> 4000 БРТ				
1995	385	249	136	7	253	53	195
1996	379	247	132	6	146	51	95
1997	439	287	152	12	174	63	111
1998	481	310	171	12	184	57	127
1999	524	338	186	12	203	58	145
2000	558	345	213	13	212	56	156
2001	591	351	240	15	220	61	159

Год	Суда для генеральных грузов	Суда для однородных грузов	Прочие суда для генеральных грузов
1995	125	51	74
1996	227	49	178
1997	253	56	197
1998	285	63	222
1999	309	75	234
2000	333	86	247
2001	356	80	276

Действующий речной флот (абсолютные величины)

Год	Всего	Грузовые суда	Танкеры	Суда специального назначения
1992	5 524	4 901	551	72
1993	5 792	4 974	597	221
1994	5 750	4906	601	243
1995	5 559	4 746	590	223
1996	5 067	4 410	556	101
1997	5 003	4 258	635	110

Источник: Statistic Netherlands, Voorburg/Heerlen 2002-03-15.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

A.

I. Общие аспекты транспортной политики

Вид транспорта - железнодорожный

1. Стратегическое управление железными дорогами (СУЖД) функционирует в соответствии с директивами и руководящими положениями, изданными правительством. Последние из них были опубликованы 11 апреля 2002 года. В этих документах подтверждается, что цели СУЖД заключаются в реализации задач в области железнодорожного транспорта в рамках десятилетнего плана правительства по развитию транспорта с уделением особого внимания следующим конкретным аспектам:

- увеличение объема железнодорожных пассажирских перевозок в Великобритании на 50% посредством инвестирования в инфраструктуру и производственные мощности при одновременном повышении точности соблюдения графика движения и надежности;
- снижение перегруженности в районе Лондона в соответствии с нормами СУЖД;
- существенное увеличение объема железнодорожных грузовых перевозок к 2010 году на 80% при условии, что железнодорожные грузовые компании смогут повысить производительность и эффективность. Увеличение доли железнодорожных перевозок позволит значительно снизить будущие уровни перегруженности на автомобильных дорогах;
- принятие конструктивных мер в рамках Закона о транспорте 2000 года в целях увеличения доли железнодорожных перевозок и повышения эффективности железнодорожного транспорта, а также выделение значительных дополнительных ресурсов в соответствии с десятилетним планом правительства по развитию транспорта.

Намеченные цели:

- обеспечить руководство железнодорожной отраслью и добиться того, чтобы разные подразделения сотрудничали в деле достижения общих целей;

- добиться постепенного повышения качества железнодорожного обслуживания и уровней удовлетворенности заказчиков;
- стимулировать частные капиталовложения в железнодорожную отрасль.

В январе 2002 года СУЖД опубликовало свой стратегический план, установив кратко- и среднесрочные приоритеты в контексте долгосрочной концепции развития железных дорог. В этом стратегическом плане определены проекты и сроки, которые в случае их соблюдения позволят достигнуть намеченных целей. Этот стратегический план ежегодно анализируется и будет дополнен рядом "вспомогательных" стратегий, охватывающих специальные области.

В марте 2002 года СУЖД и Администрация железных дорог заключили договор о будущем сотрудничестве этих двух органов для достижения целей правительства в области железнодорожного транспорта.

Закон о транспорте 2000 года

В соответствии с Законом о транспорте 2000 года было создано Стратегическое управление железными дорогами (СУЖД) и рассматриваются возможности более эффективного регулирования отрасли СУЖД и Администрацией железных дорог.

СУЖД несет ответственность за стимулирование использования железнодорожного транспорта для пассажирских и грузовых перевозок, планирует стратегическое развитие сети, сотрудничает с другими поставщиками транспортных услуг и способствует интеграции разных видов транспорта.

Администрация железных дорог будет по-прежнему определять структуру и размер сборов, которые компания "Рейлтрек" может взимать за доступ к сети. Он будет обеспечивать, чтобы компания "Рейлтрек" (под административным управлением) или ее преемник/компания с ограниченной гарантийной ответственностью не злоупотребляла своим монопольным положением, и контролировать соблюдение условий лицензирования доступа к сети.

В задачу Администрации железных дорог входит содействие реализации СУЖД намеченных им стратегий, что обеспечит сотрудничество обоих регламентирующих органов в деле достижения общих широких целей. Согласно данному закону, как Администрация железных дорог, так и СУЖД подотчетны соответствующим министрам.

Программное заявление правительства по вопросу о франшизинге

В декабре 2001 года правительство сделало программное заявление по вопросу о франшизинге, направленное на обеспечение скорейших выгод для пассажиров и долгосрочного инвестирования в железнодорожные проекты в области франшизинга. Согласно этому программному заявлению, помимо повышения точности соблюдения графика и надежности, СУЖД должно добиваться снижения переполненности пассажирского транспорта, повышения уровня услуг и качества инфраструктуры и совершенствования системы информирования пассажиров франшизинговыми предприятиями.

В пересмотренной программе франшизинга СУЖД, изложенной в стратегическом плане, предусматриваются меры, которые оно предлагает принять для достижения вышеперечисленных преимуществ в рамках каждой отдельной франшизы.

2. КОМПАНИЯ "РЕЙЛТРЕК"

Общеизвестно, что компания "Рейлтрек лтд." - основная компания, предоставляющая в пользование национальную железнодорожную сеть в Соединенном Королевстве, - перешла под административное управление, после того, как 7 октября 2001 года правительство обратилось с ходатайством в высокий суд. На настоящий момент постановление суда остается в силе. Согласно этому постановлению, управляющие занимаются передачей функций оператора сети, которые выполняла компания "Рейлтрек", эффективно функционирующей и платежеспособной компании. Пока же компания "Рейлтрек" (под административным управлением) продолжает осуществлять функции оператора сети.

Хотя любая компания может предложить свои услуги для выполнения функций, осуществляемых компанией "Рейлтрек", правительство намерено обеспечить, чтобы ее преемник имел надлежащую структуру для создания стабильной и жизнеспособной долгосрочной основы для развития сети. С этой целью правительство изложило свое видение того, каким должен быть преемник, и позаботилось о том, чтобы было представлено именно такое предложение. В случае успеха это позволит заменить существующую акционерную компанию компанией с ограниченной гарантийной ответственностью (т.е. прибыль должна инвестироваться, а не распределяться).

3. Годовой доклад Главного инспектора железных дорог Великобритании за 2000-2001 годы, опубликованный в декабре 2001 года, свидетельствует о том, что общий уровень безопасности на железнодорожном транспорте продолжает улучшаться из года в год. За период с 1 апреля 2000 года по 31 марта 2001 года число происшествий на железных дорогах (столкновения, сход с рельсов, наезд на препятствия, пожары и т.д.) снизилось на 5%; количество сигналов, поступивших в диспетчерские пункты при возникновении опасности на основной сети, в целом уменьшилось на 20%; количество случаев поломки рельсов сократилось на 23%. Однако не все тенденции носят позитивный характер. Нападения на персонал достигли рекордных масштабов; количество происшествий в поездах из-за вандализма по-прежнему значительно (55%); число случаев гибели лиц, нарушающих правила пользования железными дорогами, и самоубийств выросло на 9%.

В 2001 году были опубликованы три доклада по проблеме безопасности на железнодорожном транспорте, которые явились результатом публичного запроса лорда Каллена после крушения поезда в Ладбрук-Гроув в октябре 1999 года.

29 марта 2001 года был опубликован доклад о результатах анализа систем поездной защиты, проведенного совместно проф. Аффом и лордом Калленом. В этом докладе выражается поддержка нынешней политики правительства по созданию системы поездной защиты и предупреждения (СПЗП) на железнодорожной сети к концу 2003 года, а также излагается программа создания новой европейской системы управления железнодорожным движением (ЕСУЖД) на высокоскоростных и других линиях. Был создан Совет по программе ЕСУЖД, в котором представлены все секторы этой отрасли, для изучения вопроса о практической возможности, осуществимости и издержках внедрения ЕСУЖД. Совет по программе будет сообщать о своих выводах Комиссии по охране здоровья и безопасности (КОЗБ), которая будет представлять рекомендации правительству по дальнейшей деятельности.

Часть 1 доклада лорда Каллена об основных причинах крушения была опубликована 19 июня 2001 года. Государственный секретарь просил КОЗБ обеспечить выполнение 89 рекомендаций и проинформировать его об этом. 14 марта 2002 года КОЗБ опубликовала промежуточный доклад о мерах, принятых в течение шести месяцев после опубликования части 1 доклада лорда Каллена (т.е. до середины декабря 2001 года).

В части 2 доклада лорда Каллена, которая была опубликована 20 сентября 2001 года, рассматривается режим безопасности на железных дорогах в целом. Министр просил Комиссию по охране здоровья и безопасности обеспечить выполнение 74 рекомендаций. КОЗБ намерена опубликовать промежуточный доклад о выполнении рекомендаций весной 2002 года. Правительство решило предпринять шаги в соответствии с этими

рекомендациями о создании независимого Отдела расследований происшествий на железнодорожном транспорте и абсолютно независимого органа по безопасности в железнодорожном секторе.

28 февраля 2001 года произошло столкновение поезда, следовавшего из Ньюкасла в Лондон по Большой северо-восточной железной дороге, с автомобилем, выехавшим с автомагистрали М62. Вследствие этого поезд сошел с рельсов и перегородил путь идущему навстречу в северном направлении поезду-экспрессу с углем, в результате чего погибло в общей сложности десять человек. Заместитель премьер-министра Джон Прескотт просил КОЗБ создать и возглавить рабочую группу для изучения обстоятельств происшествий, когда транспортные средства блокировали железнодорожные линии, характеризующихся общими особенностями и последствиями, которые можно было бы предотвратить. Параллельно с этим Дорожное управление (ДУ) пересмотрело свои стандарты, касающиеся барьеров безопасности. Доклады рабочих групп ДУ и КОЗБ были опубликованы 25 февраля 2002 года. Министр транспорта Джон Спеллар согласился со всеми 19 рекомендациями, содержащимися в обоих докладах.

4. Целевые показатели СУЖД основаны на перераспределении перевозок по видам транспорта с уменьшением доли автомобильного транспорта и увеличением доли железнодорожного транспорта как в секторе пассажирских, так и грузовых перевозок.

В соглашениях о франшизах, предоставляемых операторам пассажирских железнодорожных перевозок, содержится ряд мер по усилению интеграции разных видов транспорта. СУЖД управляет также системой субсидий на грузовые перевозки для стимулирования роста объема железнодорожных перевозок с использованием имеющихся мощностей.

Несколько стратегий СУЖД направлены на более эффективное использование существующей пропускной способности железнодорожной инфраструктуры. В рамках своей компетенции СУЖД занимается подготовкой стратегии использования пропускной способности инфраструктур, которая станет предметом консультаций в 2002 году.

III. Аспекты инфраструктуры

Вид транспорта - железнодорожный

Строительство первого участка железнодорожного соединения туннеля под Ла-Маншем до железнодорожного узла Фокем в Кенте завершено на 83% в соответствии с финансовой сметой и графиком сдачи этой линии в эксплуатацию в 2003 году.

В прошлом году начались строительные работы на втором участке железнодорожной линии туннеля под Ла-Маншем от Эббсфлита в Кенте до Сент-Панкраса в Лондоне; строительство должно завершиться к 2007 году.

Для достижения намеченных целей СУЖД намерено сотрудничать в рамках системы планирования землепользования в Великобритании; в ноябре 2001 года оно изложило свою позицию о планировании землепользования и опубликовало руководство для местных планирующих администраций и региональных планирующих органов.

СУЖД весьма заинтересовано в предложениях правительства Соединенного Королевства, направленных на изменение системы планирования, описание которых приводится в недавно изданной "Зеленой книге". СУЖД представило свои комментарии по этому документу для обеспечения того, чтобы любые изменения в системе планирования также способствовали достижению целей правительства в области транспорта в целом и железных дорог в частности.

СУЖД помогает координировать планирование транспортной деятельности и землепользования в Англии и Уэльсе. Что касается Англии, то в Руководстве по региональному планированию (РРП) изложены широкие стратегии для применения на региональном уровне и предусмотрена общая стратегия развития, в рамках которой могут разрабатываться местные планы развития и местные планы в области транспорта. Каждое РРП должно включать региональную стратегию транспорта (РСТ), в которой должны быть определены региональные приоритеты в области транспорта для транспортного инвестирования и стратегическая позиция относительно роли и будущего развития железных дорог и других видов транспорта. СУЖД задействовано как в процессе РРП, так и РСТ и оказывает консультативную поддержку правительственным учреждениям и региональным органам по конкретным вопросам, связанным с содержащимися в РСТ предложениями, касающимися железнодорожного транспорта. РРП используется также для разработки стратегического плана СУЖД.

Согласно стратегическому плану СУЖД, большинство новых железнодорожных проектов будет финансироваться в рамках моделей партнерства между государственным и частным секторами, а не за счет поддержки со стороны государственных фондов. Те, кто занимается финансированием, и пассажиры будут платить за использование этих проектов после их реализации в соответствии с долгосрочными финансовыми обязательствами. (Ссылки см. по адресу:

<http://www.sra.gov.uk/sra/Publications/Default.htm>, а также
<http://www.dtlr.gov.uk/trans2010/index.htm>)

В.

a) Занятость с разбивкой по видам транспорта - сбор данных по каждому виду осуществляется ежегодно с использованием стандартной промышленной классификации Национального статистического управления (НСУ) и обследования рынка рабочей силы. (Ссылку см. по адресу: <http://www.statistics.gov.uk/themes/transport/default.asp>).

b) Данные об общем объеме капиталовложений в транспортный сектор подробно изложены в таблице А2 в приложении 1 к десятилетнего плану правительства, с которым можно ознакомиться по следующему адресу: <http://www.dtlr.gov.uk/trans2010/plan/15.htm>. Капиталовложения в транспортный сектор: статистические данные о капиталовложениях в железнодорожный транспорт собираются поквартально в рамках НСУ; рассматривается вопрос о проведении обследования планируемых капиталовложений в железнодорожный транспорт (вероятно, через посредство СУЖД). В отношении автобусного движения регулярный сбор данных о капиталовложениях не производится, имеются лишь ограниченные данные о капиталовложениях, например некоторые сведения об инвестициях в пассажирский транспорт в рамках приоритетных мер развития городского автобусного сообщения и экскурсионного обслуживания.

c) Объем пассажирских перевозок: Отдел статистики транспорта министерства транспорта и регионов ежегодно осуществляет сбор данных о пассажирских автобусных и железнодорожных перевозках; сведения о пассажирообороте также собираются ежегодно по каждой железнодорожной системе (однако сведения об автобусном сообщении определяются на основе оценочных данных о пассажирообороте). Разбивка данных производится соответственно по регионам или в рамках железнодорожной системы в целом. Сбор данных о международных пассажирских перевозках через туннель под Ла-Маншем осуществляется по четырехнедельному циклу.

d) Объем грузовых перевозок: сбор данных в тоннах и тонно-километрах о железнодорожных перевозках осуществляется поквартально СУЖД; о международных грузовых перевозках по туннелю под Ла-Маншем на большегрузных автомобилях, перевозимых поездами "Шаттл" и ЕВСИ - Отделом статистики транспорта министерства транспорта и регионов по четырехнедельному циклу.

e) Протяженность сетей: сбор данных о протяженности национальной железнодорожной и других сетей железных дорог/линий метрополитена производится ежегодно. Также ежегодно собираются данные об автобусах, выполняющих перевозки общественным транспортом (транспортное средство-км).

f) Транспортное оборудование: осуществляется ежегодный сбор данных о парке автобусов общественного транспорта, междугородных автобусах и железнодорожных транспортных средствах.
