



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2002/3
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 9 повестки дня)

**ВЗАИМОСВЯЗЬ МЕЖДУ ТРАНСПОРТОМ
И ЭКОНОМИЧЕСКИМ РАЗВИТИЕМ**

Представлено правительствами Чешской Республики, Германии,
Нидерландов, Словении и Соединенного Королевства

Примечание: В соответствии с просьбой Рабочей группы, высказанной на ее четырнадцатой сессии, секретариат подготовил краткий документ, содержащий ответы правительств стран-членов, в которых содержатся сведения об исследовательских проектах, соответствующая информация о стратегиях, сосредоточенных на взаимосвязи между транспортом и экономическим развитием, а также сведения об их опыте в области разработки стратегий для обеспечения устойчивого развития транспорта.

* * *

ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Направления научно-исследовательской работы в предстоящий период определяются проводившейся до настоящего времени стратегией исследовательской деятельности в секторе транспорта, которая была предложена в целях удовлетворения потребностей, предусмотренных в рамках политики в области транспорта.

Приоритетными направлениями НИОКР в секторе транспорта являются, в частности, следующие:

- прогнозирование тенденций развития транспорта с использованием современной методологии;
- изучение прогрессивных транспортных технологий с применением логистических, телематических и глобальных навигационных систем;
- создание мобильных средств транспорта с существенными прогрессивными и экологическими характеристиками;
- повышение безопасности и надежности транспорта;
- сокращение выбросов загрязнителей, уровня шума, дорожных заторов, объема производимых отходов;
- разработка и внедрение альтернативных видов топлива и энергии;
- улучшение качественных параметров транспортных путей;
- обеспечение эксплуатационной совместимости обычных и высокоскоростных железнодорожных линий;
- разработка современных систем безопасности;
- оптимизация систем управления движением и информационных систем;
- применение и освоение экономических инструментов политики в области транспорта;
- использование возобновляемых источников энергии в секторе транспорта.

В рамках вышеупомянутых приоритетов также проводятся фундаментальные исследования по отдельным темам в секторе транспорта. Предполагается, что университеты, используя, в частности, потенциал своих исследовательских кадров, обеспечат необходимую теоретическую основу для последующих прикладных исследований.

В секторе транспорта и связи целенаправленно финансируемые программы НИОКР посвящены главным образом прикладным исследованиям. Речь идет о программах, в рамках которых осуществляются проекты, отобранные в результате ежегодно проводимых торгов (перечень проектов прилагается).

В соответствии с принципами утвержденной политики Чешской Республики в области транспорта была предложена программа, озаглавленная "Оптимизация транспортной системы и ее устойчивое развитие". Основная цель этой программы состоит в сосредоточении НИОКР на обеспечении устойчивой мобильности людей и грузов, формировании и оптимизации транспортной системы в условиях европейской интеграции с учетом экологических и человеческих аспектов. Отдельные меры политики Европейского союза в области транспорта будут адаптированы к условиям Чешской Республики. Одновременно с сохранением необходимого влияния государства на развитие транспортной инфраструктуры будут укреплены рыночные механизмы в сфере транспорта, особенно в законодательной и финансовой областях, в целях расширения конкуренции и обеспечения непрерывного экономического роста.

В этом контексте программа исследований с учетом их фактического содержания была подразделена на четыре подпрограммы:

1. Подпрограмма 1 - Устойчивое развитие, транспорт и окружающая среда

В рамках этой подпрограммы основное внимание сосредоточено на эффективном использовании энергии в секторе транспорта, постоянном сокращении неблагоприятных экологических последствий и укреплении аспектов, способствующих устойчивому развитию транспорта. С этой точки зрения НИОКР будут вестись в основном по следующим направлениям:

- альтернативные источники энергии для сектора транспорта;
- постоянное снижение потребления энергии и повышение эффективности функционирования транспорта;

- постоянное сокращение неблагоприятных для окружающей среды последствий работы транспорта;
- транспорт как компонент уклада жизни - движение индивидуального автотранспорта;
- обучение населения экологически правильному поведению.

2. Подпрограмма 2 - Охрана здоровья населения, безопасность транспорта, человеческий фактор в секторе транспорта

Эта подпрограмма предусматривает исследование возможностей, отношений и видов применения, которые появляются в секторе транспорта благодаря развитию коммуникационных и информационных технологий и их стремительному внедрению на глобальном уровне. Их применение может по существу оказать поддержку не только развитию технологий перевозок отдельными видами транспорта, но и укреплению общей позиции транспорта в обществе.

НИОКР охватывают следующие темы:

- влияние человеческого фактора на безопасность транспорта;
- информатика и телематика в рамках отдельных видов транспорта;
- применение логистики в транспортных целях;
- внедрение современных коммуникационных и информационных технологий в процессы перевозок и движения;
- обучение и повышение уровня компетентности работников транспорта - принцип непрерывного образования;
- оптимизация транспортного обслуживания территории Чешской Республики.

3. Подпрограмма 3 - Развитие транспортной инфраструктуры и транспортных технологий

С учетом текущего процесса модернизации и интеграции европейских транспортных сетей эта подпрограмма нацелена на проведение оценки будущих транспортных потребностей с точки зрения участия государства и, в частности, оказания технической поддержки:

- развитию транспортной инфраструктуру в плане повышения безопасности и надежности;
- развитию процессов передачи и внедрения передовых технологий.

4. Подпрограмма 4 - Социальные структуры, прогнозирование и экономика транспорта

Эта область представляет собой один из приоритетов, предусмотренных в главе "Исследования" документа "Политика в области транспорта". Поэтому данная подпрограмма направлена на получение с помощью НИОКР сведений о состоянии и развитии транспортного сектора Чешской Республики и сосредоточена на следующих темах:

- финансовые аспекты развития транспортной инфраструктуры;
- прогнозирование развития сектора транспорта (отдельные виды транспорта, движение частного легкового транспорта, региональный транспорт и т.д.);
- социально-экономические аспекты развития транспорта;
- применение экономических инструментов - согласование рыночных условий.

Вышеперечисленные подпрограммы являются открытыми и осуществляются на ежегодной основе через конкретные проекты в соответствии с насущными потребностями сектора транспорта. В то же время будут созданы условия для дальнейшего развития научного потенциала университетов и других научно-учебных заведений, в том числе в предпринимательском секторе.

**Обзор существующих проектов по реализации программы
развития транспорта**

	Название проекта
Программа	Оптимизация транспортной системы и ее устойчивое развитие
Подпрограмма 1	Устойчивое развитие, транспорт и окружающая среда
	Исследование по вопросам использования альтернативных видов топлива транспортными средствами с точки зрения достижения важных технических параметров
	Видимость горизонтальной дорожной разметки в ночное и дневное время и видимость вертикальной дорожной разметки в ночное время
	Внешний шум, производимый транспортными средствами, измерение и ограничение его уровня с учетом разрабатываемых в настоящее время методов измерения
	Безопасность детей в условиях дорожного движения в связи с использованием детских удерживающих устройств
	Разработка удерживающих устройств для взрослых пассажиров и детей в легковых автомобилях на случай асимметричных ударов 01
	Методология воздействия на поведение участников дорожного движения с помощью средств массовой информации
	Оценка выгод для общества от рационализации автодорожного движения
	Исследование вопроса о последствиях транспортной деятельности для окружающей среды
	Разработка процедуры осуществления обязательств, взятых на себя Чешской Республикой в ходе международных конференций по вопросам воздействия транспорта на окружающую среду
	Исследование по вопросу о повышении безопасности дорожного движения с помощью технических и организационных мер

Подпрограмма 2	Охрана здоровья населения, безопасность перевозок и человеческий фактор в секторе транспорта
	Создание Интернет-библиотек нового поколения, содержащих национальные и европейские правила, касающиеся технической пригодности транспортных средств и контроля за их эксплуатацией
	Транспортная информационная система РДС-ТМК ("Система передачи радиоданных - канал сообщений для участников движения")
	Оказание помощи в области информации и контроля региональным системам грузовых перевозок
	Применение подходов к логистическому обеспечению транспорта в городских агломерациях в Чешской Республике
	Комплексная система управления движением железнодорожного транспорта в кризисных ситуациях
	Использование данных аэрофотосъемки и дистанционного зондирования Земли в секторе транспорта
	Телематическая система на водных путях и водном транспорте
	Использование интеллектуальных транспортных систем в сфере транспортных телекоммуникаций в Чешской Республике
	Структура технической информации для НИОКР и управления транспортным сектором
	Решение проблем, связанных с незаконными действиями на воздушном транспорте
	Участие Чешской Республики в проекте "Галилей"
Подпрограмма 3	Развитие транспортной инфраструктуры и транспортных технологий
	Повышение устойчивости транспортных средств и ее оценка
	Разработка методов испытания средств торможения транспортных средств, оборудованных электронными тормозными системами
	Принципы установки знаков, сигналов и других приспособлений на автодорогах
	Анализ и управление рисками в автодорожных туннелях
	Влияние усталости на прочность усиленных "тяжелых мостовых конструкций"
	Временная зависимость процесса коррозии и прогнозирование срока службы армированных и преднапряженных бетонных конструкций

	Разработка методологии мониторинга монтажа армированных и преднапряженных бетонных конструкций
	Каркасная конструкция и смеси-наполнители для проезжей части дорог с интенсивным движением
	Модели нагрузки на мостовые конструкции в зависимости от температуры и нагрузки в экстремальных условиях в соответствии с принципами европейских правил
	Использование анализа по различным видам транспорта для оценки прочности мостовых конструкций
	Система управления мостовыми сооружениями
	Предотвращение щелочной реакции наполнителей бетона на автодорогах
	Использование композиционных материалов с волокнистым наполнителем для усиления мостовых конструкций
	Уровень нагрузки и надежности автодорожных мостов в сравнении с европейскими стандартами
	Новые битумные покрытия в Чешской Республике
	Бетон высокого качества для конструкций автодорожных мостов
	Система управления дорогами
	Технический проект нового моторного судна для использования на реке Эльба
	Новые конструкции и материалы для верхнего и нижнего строений железнодорожных путей
	Использование геофизических методов для мониторинга состояния линий чешских железных дорог
	Устройство цементно-бетонной проезжей части на мостах
	Организация, методы и технология проведения периодических технических проверок и измерения выбросов из транспортных средств и их информационная система
	Унификация сооружений и оборудования шлюзов и рейдов
	Использование водного транспорта в системе управления отходами

Подпрограмма 4	Социальные структуры, прогнозирование в области транспорта и экономика транспорта
	Электронная система взимания платы за пользование автодорогами
	Расходы на транспортную инфраструктуру, вызванные эксплуатацией транспортных средств – железные дороги
	Методология разработки стандартов Чешской Республики в сравнении со стандартами ЕС в области предотвращения кризисных ситуаций в секторе транспорта и при перевозке опасных грузов
	Разработка методологии прогнозирования эффективности функционирования транспорта и отношений в секторе транспорта
	Создание транспортных сетей в Чешской Республике на период до 2010 года и на с перспективу до 2015 года
	Финансирование транспортного обслуживания территории страны
Программа	Развитие телекоммуникационных сетей в условиях либерализации рынка в Чешской Республике
Подпрограмма 1	Развитие коммуникационной инфраструктуры с целью перехода к информационному обществу
	Исследование по вопросу об увеличении пропускной способности базовой телекоммуникационной инфраструктуры
	Исследование по вопросу об использовании, начиная с 2002 года, слияния сетей и услуг в целях развития коммуникационной инфраструктуры общества
Подпрограмма 2	Методы и средства развития телекоммуникационных сетей и служб в условиях оптимального использования ограниченных ресурсов
	Оптимизация развития коммуникационных сетей и их параметров в условиях развитой конкуренции и роста коммуникационных потребностей в экономической и социальной сферах
	Исследовательская поддержка развития широкого круга телекоммуникационных услуг в условиях европейской и мировой коммуникационной среды
	Оптимизация использования диапазона частот
	Развитие передовых наземных и спутниковых систем и служб связи
	Совершенствование системы государственного регулирования в области телекоммуникаций в условиях либерализации рынка в соответствии с политикой ЕС в области связи

ГЕРМАНИЯ

На Конференции Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию, которая состоялась в 1992 году в Рио-де-Жанейро, международное сообщество заявило о своей приверженности концепции устойчивого развития и приняло Повестку дня на XXI век, которая стала для него глобальным планом действий на XXI век. В этом документе ко всем подписавшим его сторонам обращается призыв разработать стратегию, цель которой заключается в достижении экономически эффективного, социально справедливого и экологически приемлемого развития. В этом контексте важное значение имеет вопрос о разделении концепций экономического роста и развития транспорта.

В Германии Комитет государственных секретарей по вопросам устойчивого развития, действующий в качестве "зеленого кабинета", формулирует национальную стратегию устойчивого развития для федерального правительства и определяет конкретные проекты для осуществления этой стратегии. Комитету оказывает содействие Совет по вопросам устойчивого развития, назначенный федеральным канцлером в апреле 2001 года. Совет занимается подготовкой материалов для включения в национальную стратегию и предложений в отношении конкретных проектов по реализации стратегии и поощрению социального диалога.

Федеральное правительство намерено принять окончательный вариант национальной стратегии устойчивого развития весной 2002 года. Оно представит немецкую стратегию устойчивого развития на Всемирной встрече на высшем уровне по вопросам устойчивого развития, которая состоится в сентябре 2002 года в Йоханнесбурге. Большое внимание уделяется этой теме и на европейском уровне. В "Белой книге" Комиссии по европейской транспортной политике в качестве одного из основных положений - с учетом выводов, принятых на заседании Европейского совета, состоявшемся в июле 2001 года в Гетеборге, - сформулирована задача "постепенного" разделения концепций развития транспорта и экономического роста и перераспределения нагрузки между различными видами транспорта.

Не предпринимая выводов Совета в отношении "Белой книги" Комиссии или окончательного решения, которое будет принято федеральным правительством по национальной стратегии устойчивого развития, уже можно высказать следующие принципиальные замечания:

Одним из главных показателей повышения благосостояния общества является рост производства. Однако экономический рост может быть также связан с увеличением потребления ограниченных ресурсов и усилением давления на окружающую среду.

Поэтому цель федерального правительства заключается в достижении неуклонного и приемлемого в экологическом и социальном отношениях роста внутреннего валового продукта на душу населения. Осуществлявшиеся в последние годы экономические и финансовые реформы, в особенности реформа налогообложения, позволили решительным образом усовершенствовать основу для достижения этой цели.

В секторе грузового транспорта в 90-е годы наблюдалось повышение интенсивности перевозок. Цель состоит в том, чтобы привести в действие тенденцию, аналогичную той, которая уже привела к успешным результатам в области энергоемкости. Это означает, что задача заключается в сокращении интенсивности перевозок в секторе грузового транспорта примерно на 5% к 2002 году по сравнению с уровнем 1999 года.

Решению этой задачи могут способствовать следующие меры:

- в секторе автомобильных грузовых перевозок внедрение логистических систем и систем управления автомобильным парком может привести к сокращению пока еще слишком большого числа порожних рейсов, которых можно избежать, и тем самым уменьшению общего пробега автотранспорта. Путем постепенного ввода в действие все большего числа телематических систем можно будет повысить средний показатель использования мощностей в секторе автомобильных грузовых перевозок на 2-3% к 2005 году и еще на 2% к 2010 году;
- усовершенствование взаимодействия в рамках транспортной системы также приведет к дальнейшему смещению акцента с исключительно автомобильных перевозок на комбинированные автомобильно-железнодорожные перевозки.

После того как 2003 году будет введен сбор за пользование дорогами с автомобилями большой грузоподъемности, который заменит собой нынешний сбор, зависящий от продолжительности перевозки, размеры сборов будут определяться по величине пройденного пути. Цель этого заключается не только в создании системы сборов, в большей степени соответствующей принципу "платит пользователь", но и в перенесении нагрузки, связанной с грузовыми перевозками, на железные дороги и внутренний водный транспорт и сокращении числа порожних рейсов. Тем самым сбор за пользование дорогами с большегрузных автомобилей создаст стимул к еще более экономичному использованию транспортных мощностей.

В секторе грузовых железнодорожных перевозок активное внедрение телематики может привести к повышению коэффициента использования мощностей на 3%-4%. Внедрение большего числа телематических систем может позволить увеличить пропускную способность железнодорожной инфраструктуры на основных линиях интенсивного движения на 2%-4% к 2005 году и до 20% к 2010 году.

Помимо разделения концепций роста производства и увеличения пробега транспорта одной из основных задач станет управление распределением нагрузки в секторе транспорта путем увеличения доли железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок. Федеральное правительство ставит перед собой цель удвоить к 2015 году показатель пробега грузового железнодорожного транспорта по сравнению с 1997 годом. Как и Комиссия, федеральное правительство выступает за укрепление конкурентных позиций железных дорог. Оно считает, что расширение использования железнодорожных сетей для всех видов грузовых перевозок, повышение эксплуатационной совместимости железнодорожных систем и создание европейской сети грузовых железнодорожных перевозок являются инструментами укрепления конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Вместе с тем, помимо создания регламентационной основы, важнейшими элементами являются техническое обслуживание и модернизация инфраструктуры железных дорог. Так, например, только в 2002 году федеральное правительство намерено выделить около 4,5 млрд. евро на капитальные вложения в инфраструктуру федеральных железных дорог.

НИДЕРЛАНДЫ

Проведенные в Нидерландах исследования по этой теме позволили сделать следующие основные выводы:

1. Взаимосвязь между транспортом и экономическим развитием носит сложный характер. В этом отношении невозможно дать однозначные ответы или сделать четкие выводы без рассмотрения широкого круга других взаимосвязанных вопросов и тем. [1]
2. Транспорт оказывает влияние на экономику и сам испытывает на себе ее влияние. Для уяснения этой сложной взаимосвязи в Нидерландах разработан ряд моделей (например, неоклассическая региональная экономическая модель MOBILIEC и модель TIGRIS). Кроме того, в настоящее время разрабатывается несколько специальных общих моделей равновесия. [2]

3. Нельзя считать самоочевидным тот факт, что развитие транспорта будет способствовать экономическому росту. Это будет зависеть от конкретных условий на рынке перевозок и за его пределами. Как правило, когда цены будут ниже предельных издержек, будет иметь место чрезмерное потребление транспортных услуг. В ряде докладов содержится обзор предельных издержек в секторе транспорта. [3 и 4]
4. В целом термин "экономическое развитие" охватывает не только так называемые "выгоды для пользователя", но и более широкий круг выгод и затрат в секторе транспорта. В Нидерландах используется комплексный анализ затрат-выгод, в рамках которого учитываются выгоды для пользователей транспортными услугами, более широкие экономические последствия, внешние эффекты и распределение выгод и затрат по различным группам пользователей. [5]
5. Более широкое экономическое влияние транспорта рассматривается в Нидерландах в качестве одной из важных проблем. Это объясняется главным образом тем, что пока еще довольно трудно оценить это влияние, а выгоды и затраты, связанные с осуществлением крупных транспортных проектов, могут распространяться за пределы государства. [5]
6. В последнее время при проведении исследований и разработке политики внимание уделяется такому вопросу, как оценка результатов работы транспорта. [6].
7. Все более важное значение приобретает взаимосвязь между транспортом, эффективностью и методами оценки, поскольку правительство Нидерландов перешло на новую систему учета. [7]

Ссылки

- [1] In infrastructuur heilzaam voor de economische ontwikkeling (Способствует ли транспорт экономическому развитию?), 1999, Pb IVVS, Den Haag (имеется только на голландском языке).
- [2] Voorem, F.W.C.J. van (1999), A policy orientated Model about Economy, Molarity. Infrastructure and Other Regional Features, WCTR, 1998, in: World Transport Research, vol. 4, pp. 43-56.
- [3] CE, 1999 Efficiente prijzen voor het verkeer (Оптимальные цены на транспортные услуги), Delft (имеется только на голландском языке).

[4] VU, Kosten van Ruimtebeslag (Затраты, связанные с использованием площадей), 2001 год (имеется только на голландском языке).

[5] Оценка проектов в области инфраструктуры, Руководство по проведению анализа затрат, Программа исследований влияния инфраструктуры на экономику.

[6] CE/NEI (2001) Lessen uit het verleden, Ex-post evaluaties van verkeer an vervoerbeleid (Уроки прошлого: оценка результатов осуществления политики в области транспорта) (имеется только на голландском языке).

[7] VBTD, Van beleidsbegroting tot beleidsverantwoording (От финансирования политики к учету ее результатов), министерство финансов (имеется только на голландском языке).

СЛОВЕНИЯ

Словения, население которой насчитывает приблизительно 2 млн. человек, представляет собой ограниченный рынок для ее хорошо развитой экономики. Поэтому торговля, особенно экспорт, играет существенно важную роль во всех секторах и отраслях. Торговля услугами не всегда успевает за торговлей товарами. В последние годы наблюдается существенное развитие сектора услуг, и значительный рост этого сектора является одним из факторов экономического развития страны.

В период 1994-1999 годов в Словении наблюдались весьма низкие темпы роста торговли услугами, особенно в сравнении с торговлей товарами. Эта тенденция продолжалась в 2000 году и в первой половине 2001 года. Аналогичные тенденции наблюдались и в мировой торговле услугами, объем которой в 2000 году возрос лишь на 6%, в то время как объем торговли товарами увеличился за тот же период на 12%.

В 2000 году объем экспорта и импорта услуг в Словении фактически сократился. Напротив, экспорт и импорт товаров в период 1994-2000 годов росли более быстрыми темпами. В 2000 году вышеупомянутые тенденции привели к дальнейшему сокращению доли услуг как в экспорте, так и в импорте: с 17,6% до 12,9%.

Баланс торговли услугами в Словении характеризуется постоянным активным сальдо, хотя в период 1998-1999 годов оно сократилось. В 2000 году активное сальдо вновь увеличилось, и, согласно оценкам, то же самое ожидается в 2001 году. Основным источником активного сальдо баланса торговли услугами является сектор туризма.

В структуре торговли услугами произошли некоторые изменения, и несколько возросла доля услуг с более высокой добавленной стоимостью (особенно в строительстве и в сфере других деловых услуг). Доля экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг сократилась в 2000 году более чем на 1%. Это было вызвано главным образом сокращением экспорта услуг в секторе грузовых перевозок. Тем не менее ожидается, что доля транспорта в общем экспорте услуг сохранится на прежнем уровне. Как ожидается, дальнейший рост торговли транспортными услугами произойдет после того, как Словения станет полноправным членом ЕС. Даже в настоящее время на долю транспортных услуг приходится 80% всего экспорта услуг на рынке ЕС.

На основе этих замечаний можно сделать вывод о том, что транспорт играет важнейшую роль в экспорте услуг на рынке ЕС. Более того, с учетом расширения ЕС и выгодного с точки зрения транспорта положения Словении, можно ожидать, что доля транспортных услуг сохранится на прежнем уровне.

Вся прочая статистическая информация по Словении имеется на вебсайте <http://www.sigov.si/zrs>.

РЕСПУБЛИКА СЛОВЕНИЯ

БАЛАНС ТОРГОВЛИ УСЛУГАМИ В ПЕРИОД 1994-2000 ГОДОВ В МЛН. ДОЛЛ. США							
год:	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
УСЛУГИ	643,0	578,2	633,4	630,3	492,5	364,1	426,3
Транспорт	67,6	69,3	73,3	97,2	131,2	142,3	139,3
морской транспорт	27,4	37,0	39,2	40,6	43,3	30,4	21,9
воздушный транспорт	17,6	12,9	3,3	5,8	2,5	13,4	18,3
автомобильный транспорт	54,6	48,9	51,2	55,7	65,2	73,3	81,1
железнодорожный транспорт	7,8	0,3	4,9	17,3	26,2	21,2	28,7
прочие виды транспорта	-39,8	-29,8	-25,4	-22,1	-6,0	3,9	-10,5

год:	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Доля услуг в торговле (в %)	17,5	16,5	17,2	16,5	15,8	15,7	15,2

ЭКСПОРТ							
год:	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
УСЛУГИ, всего (в %)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Транспорт (в %)	26,9	24,9	22,5	22,7	26,6	27,4	26,2

ИМПОРТ							
год:	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
УСЛУГИ, всего (в %)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Транспорт (в %)	35,9	30,1	27,1	25,9	26,6	24,6	24,2

ЭКСПОРТ	Индекс 2000/1994 (в %)		
Транспорт	101,3		
морской транспорт	108,3		
воздушный транспорт	149,2		
автомобильный транспорт	170,1		
железнодорожный транспорт	70,1		
прочие виды транспорта	74,0		

ИМПОРТ	Индекс 2000/1994 (в %)		
Транспорт	84,4		
морской транспорт	135,7		
воздушный транспорт	188,8		
автомобильный транспорт	199,1		
железнодорожный транспорт	54,1		
прочие виды транспорта	63,7		

Источник: dr. Metka Stare, impact of liberalization in the field of non-financial services trade, University of Ljubljana, Faculty for Social Science, Centre for international relations, November 2001.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

В Соединенном Королевстве проводятся различные исследования по теме влияния транспортной инфраструктуры на экономическое развитие. Самое последнее всеобъемлющее исследование по этой теме было опубликовано в 1999 году Постоянным консультативным комитетом по оценке автомагистралей (SACTRA). В докладе этого Комитета, озаглавленном "Транспорт и экономика", описываются взаимосвязи между экономическим ростом и развитием транспорта, методы измерения влияния транспорта в рамках системы оценки и связь между ростом ВВП и интенсивностью работы транспорта. Этот доклад сильно повлиял на систему оценки функционирования транспорта в Соединенном Королевстве. Доклад размещен на вебсайте Департамента транспорта, местного самоуправления и регионов:

www.roads.dtlr.gov.uk/roadnetwork/sactra/report99/index.htm. Помимо вышеупомянутого доклада, на этом вебсайте также размещено большое число вспомогательных документов.

В настоящее время Департамент также проводит дальнейшие исследования по теме влияния на экономическое развитие в соответствии с рекомендациями, сформулированными в докладе Комитета SACTRA.
