



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2004/5
5 July 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

(Семнадцатая сессия, 20-21 сентября 2004 года,
пункт 6 повестки дня)

СВЯЗЬ МЕЖДУ ТРАНСПОРТОМ И ЭКОНОМИЧЕСКИМ РАЗВИТИЕМ

Представлено правительствами Венгрии, Латвии, Литвы и Румынии

На своей шестнадцатой сессии (24-26 сентября 2003 года) в контексте обсуждения вопросов о связях между транспортом и экономическим развитием и для того, чтобы содействовать изучению этой многосторонней связи, Рабочая группа просила секретариат собрать информацию от правительств стран-членов о результатах соответствующей научной деятельности и исследований в целях изучения и оценки изменяющейся роли транспорта на разных этапах экономического развития (TRANS/WP.5/34, пункт 26). В настоящем документе кратко излагаются ответы, полученные от правительств стран-членов.

ВЕНГРИЯ

На протяжении последних двух лет исследования, проводившиеся в этой ключевой области, были связаны с разработкой концептуальной транспортной политики Венгрии.

Основным предварительным условием устойчивого экономического роста Венгрии является осуществление целей транспортной политики, включая совершенствование эксплуатационного потенциала транспортной системы и ее интеграцию в более широкие международные рамки.

Развитие транспортной инфраструктуры имеет важнейшее значение для обеспечения того, чтобы производимые товары поступали на свои рынки. В этой связи ее охват в сочетании с количественными и качественными стандартами использующих ее транспортных предприятий оказывает значительное воздействие на конкурентные преимущества отраслей материального производства. Находящиеся в надлежащем состоянии системы транспортной инфраструктуры с адекватной плотностью, а также современный парк транспортных средств способствуют региональному распределению экономической деятельности, региональному выравниванию и развитию трансграничного производственного сотрудничества и процесса интеграции в Европейский союз.

Социальное, экономическое и экологическое воздействие перевозок тесно взаимосвязано. В этой связи в рамках транспортной политики и в ходе развития перевозок и принятия регламентирующих мер необходимо учитывать все эти три аспекта. В соответствии с принципом устойчивой мобильности *необходимо гарантировать оптимальное равновесие между экономическими, социально-экономическими и экологическими соображениями*, которое позволит обеспечить соблюдение экологических критериев путем сохранения надлежащей доли экологически благоприятных видов транспорта, поддержки целостности системы общественного здравоохранения и ограничения размера районов, использующихся для новых проектов развития.

Наиболее значительное воздействие на взаимосвязь транспортных потребностей и экономики Венгрии оказывают следующие факторы:

- в 2004 году Венгрия присоединилась к Европейскому союзу;
- экономический рост Венгрии будет продолжаться и дальше, при этом темпы роста ВВП будут по-прежнему превышать средний показатель по ЕС;

- в связи с текущими изменениями в структуре экономики роль традиционных секторов, являющихся более крупными потребителями транспортных услуг, может уменьшиться в рамках общей производственной структуры;
- ход экономического развития будет и далее определяться экспортными факторами;
- в настоящее время секторы, в которые был направлен значительный объем иностранных капиталовложений, развиваются наиболее быстрыми темпами, и, как ожидается, в будущем будут поступать дополнительные инвестиции, хотя и не такими высокими темпами;
- размер окладов и заработной платы приближается к среднему по странам ЕС уровню, а сопутствующие изменения в образе жизни оказывают воздействие на мобильность;
- основным воздействующим фактором является тенденция увеличения количества туристов.

Указанные выше факторы являются основными условиями для планирования стратегического развития каждого транспортного подсектора и играют решающую роль в определении приоритетных направлений деятельности.

Глобальный экономический спад, который начался в 2000 году, ограничивает экспортные возможности и сокращает степень мотивации инвесторов. Правительство Венгрии желает создать устойчивую и ориентированную на конкретные результаты сбалансированную систему, обеспечивающую условия для повышения степени конкурентоспособности путем создания макроэкономической обстановки, которая уже способствовала дальнейшему росту ВВП в период с 2003 года.

Основная задача в области развития транспорта заключается в стимулировании дальнейшего экономического роста и в улучшении условий жизни путем обеспечения экологически устойчивой мобильности. Европейские транспортные коридоры являются основными артериями европейского экономического механизма, и, проходя через Венгрию, они создают прекрасные возможности для страны и участников венгерского рынка в плане активной интеграции в международные перевозки.

Любые изменения в экономической обстановке будут иметь свои последствия для транспорта. Эта взаимная зависимость определяет возможности для согласования

политики развития в области экономики и транспорта. На основе экономических прогнозов и с учетом изменений, ожидаемых в обществе, можно предсказать требуемые шаги и любые организационные или иные меры по перестройке структуры, которые необходимы в секторе транспорта.

Развитие инфраструктуры является наиболее эффективным инструментом стимулирования экономики, и выделение соответствующих средств является важнейшим фактором в развитии данного региона. Эти средства играют особенно важную роль применительно к сельскому хозяйству, где рентабельность в значительной степени зависит от наличия и качества транспортной инфраструктуры. Такая инфраструктура имеет также важнейшее значение для туризма, и поэтому в ходе транспортного планирования необходимо обеспечивать учет особенностей и характерных потребностей этого сектора.

В современном обществе на долю транспорта приходится 13-18% общего объема расходов домашних хозяйств. Транспорт является также крупной статьей бюджетных расходов отдельных стран. В период после Второй мировой войны экономически развитые страны расходовали от 2-2,5% до 3-3,5% своих ВВП на капиталовложения в сфере транспорта и сообщений. В период создания основной транспортной сети на такие инвестиции требовалось (или по-прежнему требуется) выделять от 1,3-2% до 2,5-3% ВВП. В ходе анализа показателей объема транспортных инвестиций в период 1985-1994 годов и его отношения к ВВП в 1994 году в 14 государствах-членах ЕС (за исключением Греции) можно сделать вывод о том, что средства, переданные в распоряжение программ капиталовложений в транспортный сектор, возросли на 45% в 12 государствах-членах в течение данного десятилетия. В 1994 году отношение объема инвестиций в железнодорожный и автомобильный транспорт к объему ВВП составило 1,1% в 14 государствах - членах ЕС, а в 1996 году 15 государств - членов ЕС в среднем выделили 1,1% их ВВП на инвестиции в сфере транспорта.

В начале 90-х годов Венгрия выделяла в среднем 0,5-0,6% своего ВВП на инвестиции в сфере транспорта. В период 1998-2001 годов доля транспортных инвестиций в общем объеме ВВП начала возрастать.

Описание	1998	1999	2000	2001
Общий объем капиталовложений в % от ВВП	14,1	16,3	18,8	20,7
Транспортные инвестиции в % от капиталовложений во все проекты	8,2	6,3	6,1	6,1
Транспортные инвестиции в % от ВВП	1,15	1,03	1,14	1,26

Источник: Министерство экономики и транспорта, *Данные об управлении транспортной, почтовой и водохозяйственной деятельностью*, 2001 год.

Для осуществления целей транспортной политики необходимо создать предсказуемые и стимулирующие рост эффективности основы для финансирования эксплуатации, ремонтно-технического обслуживания и развития транспортных подсекторов.

До вступления в ЕС ИСПА и позднее Фонд присоединения к ЕС и Структурные фонды ЕС предоставили безвозмездные субсидии, предназначенные для ускорения развития и модернизации транспорта в Венгрии, однако использование этих средств предусматривает значительную поддержку из внутригосударственных источников.

В транспортной системе Венгрии произошли фундаментальные изменения в ходе социально-экономических преобразований, начавшихся в 1990 году.

Дорожная перевозка грузов полностью приватизирована и осуществляется главным образом микропредприятиями и малыми предприятиями. Парк автотранспортных средств и профессиональная компетенция предприятий, занимающихся международными перевозками грузов, сопоставимы с парком и компетенцией предприятий стран ЕС. Плотность сети регулярных автодорожных пассажирских перевозок и частота рейсов соответствуют международным стандартам, хотя доходы, получаемые этим сектором, являются значительно более низкими, чем у конкурентов из западноевропейских стран.

Соответствующее национальное законодательство и принятое законодательство Сообщества определяют рамки, в которых особенности отдельных видов перевозок будут способствовать созданию конкурентной среды, отвечающей требованиям ЕС, путем учета характеристик рынка и уделения особого внимания таким аспектам, как тарифные принципы, субсидии, скидки, эксплуатационные условия и другие правила. ЕС призывает регламентировать конкурентную борьбу в области перевозок, и главным образом в сфере общественных пассажирских перевозок.

Обеспечение адекватной плотности и состояния транспортной инфраструктуры, а также качества транспортных услуг позволит повысить уровень конкурентоспособности производственных секторов, в частности сельского хозяйства, и туризма.

ЛАТВИЯ

Транспорт является одной из наиболее важных и наиболее динамично развивающихся отраслей латвийской экономики. Благоприятное географическое месторасположение Латвии на Балтийском море объясняет тот факт, что по ее территории

проходит одна из основных транспортных магистралей между Западом и Востоком, а одним из приоритетных направлений экономической деятельности является развитие транспорта.

Уже в настоящее время основные автодороги, железнодорожные магистрали, морские порты и аэропорты Латвии включены в трансъевропейскую транспортную сеть (ТЭС-Т). По территории Латвии проходят два общеевропейских транспортных коридора (ВИА БАЛТИКА и ВИА ХАНСИТИКА).

В последние годы на долю сектора транспорта и сообщений приходится около 15% ВВП Латвии. В 2002 году 8,7% (86 000 человек) общей численности лиц, работающих в национальной экономике, были заняты в области транспорта и сообщений. В 2002 году процентная доля предприятий, действующих в этой области, составила 6,5% (2 769 предприятий). На долю транспортных расходов, сохранявшуюся неизменной в течение последнего времени, в общих расходах населения приходится около 9,5%. 17,5% общего объема иностранных инвестиций направляется в сферу транспорта, складского хозяйства и сообщений.

В последние годы отмечаются тенденции к стабилизации и увеличению объема пассажирских и грузовых перевозок.

В отношении транспортного сектора Латвия признает необходимость того, чтобы она играла определенную роль в развитии комплексной трансъевропейской сети ЕС.

ЛИТВА

Были проанализированы воздействие присоединения Литвы к ЕС и последствия интеграции для экономического развития, ВВП и отдельных секторов. Результаты анализа воздействия интеграции на сектор транспорта свидетельствуют о том, что добавленная стоимость в секторе транспорта увеличится на 3,4 млрд. талонов.

Что касается связей между транспортом и экономическим развитием, то Латвия стремится сосредоточиться на неинвестиционных мерах, которые могли бы усовершенствовать воздействие транспорта на экономическое развитие без каких-либо негативных последствий для окружающей среды. В этом контексте были подготовлены следующие обзоры и исследования:

- Генеральный план развития городского транспорта Вильнюса (1993 год) и Генеральный план развития городского транспорта в основных литовских

городах (1996-1997 годы). Эти генеральные планы направлены на улучшение транспортного положения и смягчения последствий заторов дорожного движения в основных городах. В настоящее время в соответствии с вышеупомянутыми генеральными планами осуществляются программы развития городского транспорта в основных литовских городах (а именно, в Вильнюсе, Каунасе, Клайпеде, Шауляе).

- Логистика и мультимодальные перевозки: рациональные транспортные системы и концепция развития функциональной совместимости для Каунасского логистического узла (2000 год). Эта концепция была подготовлена с целью укрепления позиции Литвы в качестве основного участника грузовых перевозок Восток-Запад. Вблизи от Каунаса планируется создать логистический центр, стратегически расположенный на пересечении двух международных транспортных коридоров, проходящих через Литву. Основная цель деятельности "Каунасского логистического узла" (КЛУ) заключается, с одной стороны, в содействии развитию интермодальных перевозок в Литве и обеспечении возможностей для уменьшения интенсивности движения транспорта в городских районах и, с другой стороны, в предоставлении услуг (добавленная стоимость) транспортным операторам и владельцам грузов.
- Технико-экономическое обоснование для новой железнодорожной линии с колеей европейского стандарта от польско-литовской границы до Каунаса и мультимодального центра. Строительство железнодорожной магистрали "Балтика" намечено осуществить в несколько этапов. На 2010 год запланировано завершение этапа 1 "Варшава - Каунас". В отношении этого этапа изучаются два альтернативных варианта:
 - польско-литовская граница - Мауручай (73,5 км) и железнодорожное соединение с коридором XId на участке Мауручай - Каунас;
 - польско-литовская граница - Палемонас (96,5 км) и железнодорожное соединение с коридором XId на станции Палемонас.

Строительство новой магистрали не гарантирует, что железнодорожное движение автоматически возрастет. Оно обеспечивает только необходимую инфраструктуру. Поток движения зависит от следующих факторов, которые выходят за пределы контроля менеджера железнодорожной инфраструктуры:

- конкуренции между логистическими центрами;
- эволюции мирового рынка балкерных и небалкерных грузов;
- эволюции мирового рынка грузов, перевозимых в контейнерах;
- конкурентоспособности литовских балкерных и небалкерных продуктов на мировом рынке;
- конкурентоспособности балкерных и небалкерных продуктов из России и других стран СНГ на мировом рынке;
- политических отношений между Литвой и Российской Федерацией, а также другими странами СНГ.

Вместе с тем следует отметить, что увеличение потока железнодорожного движения будет гарантировать экономическое развитие без каких-либо негативных последствий для окружающей среды.

Генеральный план "Оценка и организация деятельности порта Клайпеда" (1991 год). В результате осуществления этого генерального плана глубина входного фарватера внешней акватории увеличилась до 14,5 м, а внутреннего фарватера - до 14 м. Таким образом, в настоящее время порт Клайпеда может принимать более крупные грузовые суда. В настоящее время также введен в эксплуатацию современный терминал для круизных судов, который может принимать военные корабли.

В настоящее время подготавливаются следующие исследования:

- при поддержке правительства Японии подготавливается исследование для проекта развития портов в Литовской Республике. Это исследование послужит в качестве основы для составления следующего генерального плана развития порта Клайпеда до 2025 года, а также для оценки основных инвестиционных проектов. Данное исследование охватывает следующие аспекты:
- анализ нынешнего состояния и обзор существующих сопутствующих исследований;
- обследование национальных условий;

- роль порта в национальном/региональном экономическом развитии;
- составление генерального плана развития до 2025 года и плана краткосрочного развития до 2015 года;
- исследование осуществимости проектов и рекомендации.

Проведение исследования по развитию портов будет завершено в течение ближайших нескольких месяцев.

РУМЫНИЯ

Эффективная транспортная система, адекватные источники энергии и система связи являются тремя основными элементами фундаментального экономического роста. Процесс экономического развития - это процесс установления связей между экономическими факторами.

Транспортная система является неотъемлемой частью процесса производства и распределения. Как высокая производительность, так и распределение товаров необходимы для экономического развития. Ни один из этих аспектов невозможно обеспечить без эффективного и относительно дешевого транспорта. Транспорт представляет собой основу экономического развития.

Повышение качества перевозок в значительной степени способствует достижению более высокого уровня благосостояния населения в результате удовлетворения потребностей людей в мобильности, а также ускорения процесса экономического развития страны. Этих целей можно достигнуть только путем развития транспортного сектора коммерческого типа, ориентированного на рыночную экономику, в котором действуют конкурентоспособные и эффективные транспортные компании и создана транспортная инфраструктура, соответствующая европейским и мировым стандартам качества, безопасности и защиты.

В целом темпы роста в секторе транспорта на 2-3% превышают темпы роста ВВП, и в среднесрочной перспективе доля транспортной деятельности в объеме ВВП, которая в настоящее время составляет 6-7%, увеличится до 9-10%.

Социально-экономическое развитие в условиях рыночной экономики привело к развитию автодорожного транспорта в ущерб перевозкам по железной дороге и по внутренним водным путям. Автодорожный транспорт, который является крупным

потребителем энергии и источником загрязнения, в котором происходит большое число аварий и с которым связаны высокие издержки, необходимо заменить интермодальными видами транспорта путем использования некоторых налоговых и тарифных экономических механизмов.

Социально-экономическое развитие приводит к необходимости применения принципа "загрязнитель платит". Экономическое развитие, происходящее в условиях рыночной экономики, предусматривает также необходимость использования концепции устойчивого развития.

Признание концепции устойчивого развития означает, что Румыния избрала надежный путь для среднесрочного и долгосрочного планирования развития в соответствии с национальными интересами и требованиями международного сотрудничества.

В этом контексте национальная политика в области устойчивого развития сектора транспорта ориентируется на следующие общие аспекты:

- внутренний рынок: согласование законодательных и бюджетно-налоговых положений, создания среды для свободной конкуренции, реконструкция и модернизация инфраструктуры и оборудования, восстановление качества и диверсификация транспортных услуг;
- развитие общеевропейской транспортной сети: дальнейшая деятельность по реконструкции и модернизации инфраструктуры общеевропейских транспортных коридоров № IV, VII, IX;
- охрана окружающей среды и ремонтно-техническое обслуживание: материализация концепции устойчивого развития транспорта путем использования транспортных методов с учетом необходимости охраны окружающей среды и ремонтно-технического обслуживания, экологически благоприятные транспортные системы, поощрение научно-исследовательской деятельности и опытно-конструкторских работ в области автотранспортных средств с более низким расходом топлива и альтернативных транспортных технологий.

Реализация этих стратегических направлений приведет к модернизации транспортной системы путем ее соединения с европейской транспортной сетью, оказания позитивного воздействия на расширение масштабов использования современной

инфраструктуры, уменьшение высоких расходов по ремонтно-техническому обслуживанию нынешней инфраструктуры и смягчение негативных последствий для окружающей среды.

Развитие транспорта позволит также создать преимущества для других отраслей экономики:

- создание новых рабочих мест в результате прямых инвестиций иностранных компаний в последующие годы (предоставление концессий на строительство автомагистралей);
- повышение степени мобильности рабочей силы на местном уровне в результате организации регулярного транспортного обслуживания на расстоянии 20-40 км;
- поощрение активной конкуренции в результате деятельности иностранных фирм на румынском рынке (портовые операторы, компании, занимающиеся интермодальными перевозками и портовым обслуживанием);
- уменьшение числа аварий в результате повышения степени профессионализма транспортных рабочих и уровня безопасности транспортных средств.

Создание комплексной и устойчивой транспортной системы предоставляет возможность более развитым странам производить и развивать более эффективные услуги, которые соответственно позволят им сократить прямые транспортные затраты и накладные расходы. И наконец, потребители получают соответствующие преимущества в результате уменьшения цен и повышения качества продуктов.
