



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2002/1/Add.2
14 June 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)

ИЗМЕНЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Ответы на вопросник об изменениях в области транспорта

Добавление 2

Передано правительством Латвии

Примечание: На своей пятьдесят девятой сессии Комитет по внутреннему транспорту в соответствии с решением, принятым ранее на его сороковой сессии (ECE/TRANS/42, пункт 45), 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).

* * *

I. Общие аспекты транспортной политики

1.

1.1 В своей транспортной политике правительство Латвийской Республики в целом руководствуется следующими двумя программами:

- Национальной программой развития транспорта (2000-2006 годы);
- Государственной программой развития железнодорожного транспорта (1995-2010 годы).

В "Декларации о предполагаемой деятельности Кабинета министров" предусмотрены следующие мероприятия, направленные на развитие транспортной системы:

- создание устойчивой и долгосрочной системы финансирования автодорожной сети в соответствии с принятым в рамках автотранспортного сектора принципом взимания платы за пользование автодорогой с участников дорожного движения.

По состоянию на начало апреля 2002 года доходы, поступившие от взимания акцизных сборов за нефтепродукты, распределялись следующим образом: 60% в счет особой части государственного бюджета - Государственного автодорожного фонда (ГАФ) - и 40% в счет сводного государственного бюджета (по сравнению с прежним распределением 50%/50%).

Дополнительные десятипроцентные поступления предстоит использовать для финансирования Программы усовершенствования и развития сети автодорог в сельской местности. В настоящее время правительством ведутся переговоры с целью перераспределения поступлений от акцизных сборов за нефтепродукты следующим образом: 85% - в счет ГАФ и 15% в счет сводного государственного бюджета;

- усовершенствование единообразной модели управления сетью автомобильных дорог посредством повышения роли муниципальных органов. *(Пока никаких реальных изменений в плане повышения роли муниципальных органов в деле управления сетью автомобильных дорог не произошло);*

- реализация Программы развития сети автодорог в сельской местности в соответствии с региональными проектами развития.

В рамках Программы усовершенствования и развития сети автодорог в сельской местности, рассчитанной на 1999-2001 годы, были реализованы различные проекты на сумму 27 483 евро. В настоящее время завершена разработка Программы усовершенствования и развития сети автодорог в сельской местности на 2002-2004 годы и на ее реализацию предполагается израсходовать 60 428 евро. Мероприятия по строительству объектов, включенных в Программу усовершенствования и развития сети автодорог в сельской местности, координируются с мероприятиями, проводящимися в рамках региональных проектов развития.

- прямые государственные капиталовложения в транспортный сектор с целью объединения различных видов транспорта в рамках мультимодальной транспортной системы.

Государственные капиталовложения осуществляются на маршрутах, включенных в европейскую сеть автомагистралей ("Виа Балтика") (E-67), коридор "Запад - Восток" (E-22). Подробное описание государственных капиталовложений приведено в разделе III.

- существенное повышение безопасности дорожного движения.

В 1999 году была разработана Национальная программа повышения безопасности на транспорте.

1.2 Приоритетными направлениями дальнейшего развития в **секторе автомобильных перевозок** являются:

- укрепление и развитие системы финансирования этого сектора,
- реконструкция дорожного покрытия,
- обновление искусственных сооружений,
- усовершенствование автодорожной инфраструктуры (улучшение качества дорожного покрытия и повышение несущей способности мостов) и
- развитие транспортных коридоров.

Одним из наиболее важных элементов Национальной программы развития транспорта, которому должно уделяться особое внимание в период 2000-2006 годов, служит развитие и усовершенствование маршрута "Виа Балтика" и коридора "Запад-Восток", в том числе улучшение транспортной ситуации в Риге (строительство нового переезда через реку Даугава).

Приоритетными направлениями дальнейшего развития в **секторе железнодорожных перевозок** являются:

- предоставление безопасных, надежных и экологически благоприятных услуг по железнодорожным перевозкам, обеспечивающих эффективную обработку грузов в магистральном транзитном коридоре,
- увеличение объема грузов, перевозимых по железной дороге, и обеспечение пассажирских перевозок в соответствии с соглашениями, подписанными правительством.

В 1998 году вступил в силу *Закон о железных дорогах*, положения которого согласованы с соответствующими директивами ЕС. В соответствии с этим Законом заложена основа для создания двух государственных административных органов, а именно: *железнодорожной администрации и железнодорожной технической инспекции*. Государство собирается принять ответственность за техническое обслуживание и развитие государственной железнодорожной инфраструктуры.

1.3 Под реорганизацией железнодорожной системы подразумевается постепенное преобразование уже функционирующих национальных элементов железнодорожных перевозок в эффективную сеть железнодорожного транспорта. Таким образом, монопольный статус национальных железнодорожных компаний будет постепенно упразднен.

Исследования по аспектам реорганизации Латвийских железных дорог начались в апреле 1996 года, а 8 апреля 1997 года был утвержден окончательный доклад по вопросам их реорганизации. Данная работа финансировалась по линии программы PHARE и проводилась специалистами из компаний "СведеРейл АБ" (Швеция) и "Нетконсалт/КПМГ" (Нидерланды) в сотрудничестве со специалистами из государственной акционерной компании "Latvijas Dzelzceļš" ("Латвийские железные дороги").

В соответствии с планом реорганизации железных дорог, рассчитанным на период 1996-1998 годов, были сформированы следующие пять структурных подразделений, функционирующих под управлением и контролем руководящего органа и специализирующихся по основным направлениям коммерческой деятельности компании:

- отдел инфраструктуры;
- отдел пассажирских перевозок;
- отдел грузовых перевозок;
- отдел подвижного состава;
- отдел недвижимого имущества.

1.4 В этот период были приняты важные меры по реорганизации железнодорожной системы; к числу основных из этих мер относятся: подготовка *Закона о железных дорогах* и разработка *Программы капиталовложений в Латвийские железные дороги* на период 1998-2002 годов.

2. Организационные изменения

Министерство транспорта Латвийской Республики является центральным государственным административным органом, отвечающим за развитие транспорта в стране. Оно вместе с другими государственными административными органами принимает решения, касающиеся общей государственной политики в области транспорта, средств связи и информационной техники, и осуществляет эту политику, а также координирует действия в этих отраслях экономики. В рамках общей транспортной политики министерство решает проблемы стратегического планирования, финансирования и регулирования. В состав министерства входят национальные департаменты и департаменты, отвечающие за различные виды транспорта. Для решения некоторых транспортных задач был создан ряд посреднических учреждений и компаний (директоратов, инспекций, администраций). Министерство транспорта осуществляет тесное сотрудничество с муниципальными органами, ассоциациями и НПО. В транспортном секторе функционируют предприятия различных типов.

Железнодорожная администрация (учрежденная в 1999 году) осуществляет государственное управление в железнодорожном секторе. Она является государственным учреждением, контролируемым министерством транспорта. Ее финансирование осуществляется за счет государственного бюджета. Она является юридическим лицом, и Кабинет министров утверждает ее постановления. Руководит железнодорожной администрацией директор, который назначается на эту должность и освобождается от нее Кабинетом министров по предложению министра транспорта.

На железнодорожную администрацию возложены следующие обязанности:

- одобрение методов расчета сборов за пользование государственной железнодорожной инфраструктурой;
- координация контактов в рамках гражданской службы с целью организации железнодорожных перевозок;
- учет заключенных договоров и контроль за их выполнением - после осуществления контактов в рамках гражданской службы;
- выдача лицензий транспортным операторам;
- предоставление министерству транспорта требующейся информации относительно действий администрации и принимаемых решений;
- стимулирование эффективного и рационального функционирования железнодорожных предприятий;
- защита интересов потребителя;
- урегулирование споров между управляющим государственной железнодорожной инфраструктурой и железнодорожными предприятиями, связанных с взиманием сборов за пользование инфраструктурой, распределением пропускной способности инфраструктуры и с запрещением въезда на пути, относящиеся к государственной железнодорожной инфраструктуре, с путей частной железнодорожной инфраструктуры, а также с ограничением доступа к этим путям, и принятие решений, которые обязательны для выполнения обеими сторонами;
- стимулирование конкуренции в сфере железнодорожных перевозок;
- разработка стратегии и программы действий в области охраны окружающей среды на железных дорогах, обслуживание системы самоконтроля за загрязнением окружающей среды;

- оценка создаваемых железнодорожной инфраструктурой рисков для здоровья человека и окружающей среды и проведение необходимых мероприятий с целью снижения этих рисков.

Железнодорожная администрация работает в тесном сотрудничестве с железнодорожной технической инспекцией, осуществляющей контроль и наблюдение за технической эксплуатацией железных дорог в Латвии. Железнодорожная администрация сотрудничает с различными департаментами министерства транспорта и местными муниципальными органами.

3. Оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС)

До обретения Латвией независимости проблемы охраны окружающей среды в стране надлежащим образом не обсуждались. В соответствии с директивами Европейского союза (ЕС) были разработаны и приняты новые законы по охране окружающей среды и были созданы учреждения, занимающиеся оценкой воздействия на окружающую среду. В соответствии с введенными в Латвии требованиями оценка воздействия на окружающую среду осуществляется применительно к проектам, которые охватываются положениями Закона об оценке воздействия на окружающую среду, вступившего в силу 13 ноября 1998 года, и резолюции № 213 Кабинета министров от 15 июня 1999 года, касающейся процедуры ОВОС. Оба эти документа соответствуют директиве 85/33/ЕЕС Европейского совета от 27 июня 1985 года по проведению ОВОС применительно к государственным и частным проектам, а также директиве 97/11/ЕС Европейского союза от 3 марта 1997 года, дополняющей директиву 85/337/ЕЕС. В Законе об оценке воздействия на окружающую среду и соответствующих резолюциях Кабинета министров указываются виды деятельности, при осуществлении которых требуются ОВОС; процедура проведения ОВОС, обязательства, права и ответственность всех сторон, участвующих в процедуре ОВОС, а также подчеркивается важное значение результатов ОВОС и ее воздействие на процесс принятия решений.

Пока Латвия подписала два международных соглашения по ОВОС в трансграничном контексте. Первым из них является принятие в Эспо Конвенция об ОВОС в трансграничном контексте (Латвия присоединилась к этой Конвенции 1 июля 1998 года). Второе соглашение, предусматривающее выполнение требований Конвенции, принятой в Эспо, было подписано 14 марта 1997 года правительствами Эстонии и Латвии. В соответствии с приложением к Закону об ОВОС перед проектированием новых автодорожных участков либо разработкой проектов реконструкции эксплуатирующихся участков Региональное экологическое управление или Государственное бюро по ОВОС обязаны запрашивать результаты проведения ОВОС.

Железнодорожная администрация в 2001 году подготовила *Стратегию охраны окружающей среды на железных дорогах* и в настоящее время занимается разработкой программы действий, обеспечивая обслуживание системы самоконтроля за загрязнением окружающей среды.

4. и 5. До настоящего времени никаких мероприятий по стимулированию рационального использования имеющегося транспортного потенциала и по содействию рациональному использованию энергии на транспорте не проводилось

II. Экономические, технические и эксплуатационные аспекты

6.

В Латвии большое внимание уделяется развитию железнодорожной инфраструктуры. С 1999 года компания "Latvijas Dzelzceļš" ("Латвийские железные дороги") инвестировала около 150 млн. латов в развитие инфраструктуры, причем 90% этих инвестиций были предназначены для транзитного коридора "Восток-Запад". Этот транзитный коридор начинается с двух входных станций на границе с Россией и одной входной станцией на границе с Беларусью и заканчивается тремя крупными портами Латвии: Вентспилсом, Ригой и Лиепая.

Наиболее масштабные капиталовложения направлены на реконструкцию железнодорожных узлов в Вентспилсе и Резекне, модернизацию основного транзитного коридора и дальнейшее обновление сети местного сообщения и автоматических систем.

В 1998 году Латвийское государство и Европейский инвестиционный банк согласовали вопрос о гарантиях в отношении указанных выше мероприятий.

Особое внимание уделяется введению новой техники в локомотивных парках и вагонных депо. Создается все большее число рабочих мест, на которых предусматривается использование автоматического оборудования. Такие системы уже успешно функционируют в области сбора и представления информации относительно использования подвижного состава, наличия запасных частей и блоков, анализа ущерба и т.д.; "Latvijas Dzelzceļš" ("Латвийские железные дороги") достигли согласия с компанией "Шнайдер эквипмент К" Соединенных Штатов Америки по вопросу о поставке в локомотивные депо новых видов топлива, смазочных материалов и водонаполнительного оборудования. Речь идет о внедрении полностью автоматизированных, компьютеризированных и герметичных систем. Таким образом,

будут обеспечены точный учет проводящихся операций и чистота окружающей среды вблизи от вагонных депо.

Контроль за движением транспорта: В 1999 году был начат, а в 2001 году завершен процесс обновления сигнальных автоматических систем на железнодорожных вокзалах Риги и Торнгалнса.

Государственная некоммерческая акционерная компания "Администрация латвийских автодорог" (АЛА) министерства транспорта производит учет дорожного движения с использованием передвижных счетчиков на всех основных государственных автодорогах и на 50% государственных автодорог первого класса. Учет дорожного движения на остальных государственных дорогах производится лишь по соответствующему запросу либо в том случае, если предполагается проведение строительных или восстановительных работ. В городах за последние 12 лет никакого организованного учета дорожного движения не проводилось.

Для контроля за погодными условиями на государственных автодорогах используются автодорожные метеорологические станции, расположенные вдоль основных государственных дорог.

7. Усовершенствование грузовых перевозок

Введен новый вид транспортировки грузов, а именно их транспортировка в частных контейнерах, оборудованных системой кондиционирования воздуха. Существенным образом усовершенствована система запираения и опечатывания вагонов. Об эффективности принятых компанией мер свидетельствует то обстоятельство, что потери, связанные с порчей груза в процессе их перевозки, не превышают 0,25 лата на 100 лат стоимости.

Эффективность операций

	Год	Млн. евро
Баланс по грузовым и пассажирским перевозкам:	1998	-€ 2,0
	1999	-€ 12,9
Введение системы взаимных расчетов:		
Пассажирские перевозки	2000	-€ 9,1
Грузовые перевозки	2000	+€ 4,0

8.

Латвийская Республика осуществляет согласование национального законодательства с законодательством ЕС в области комбинированных перевозок. В стране применяется директива 92/106/ЕЕС ЕС от декабря 1992 года о разработке общих правил, регламентирующих некоторые виды комбинированных перевозок грузов между государствами - членами Союза.

С учетом успешного расширения внутреннего рынка перевозок ЕС необходимо добиться оптимального управления транспортными ресурсами, повышения безопасности и уменьшения загрязненности окружающей среды.

С точки зрения инфраструктуры в Латвии созданы все необходимые условия для развития комбинированных перевозок. Порты Латвии в состоянии справиться с грузами различных типов (наливными, насыпными, контейнерными, ро-ро) и связаны с железнодорожной системой; следовательно, грузы перемещаются непосредственно с судов на моторные вагоны. В Латвии созданы таможенные склады, распределительные центры, причем этими видами деятельности занимаются частные компании. В Латвии имеется 156 таможенных складов.

Для повышения производительности и эффективного использования статуса свободного порта правительство Латвии разработало программу поддержки развития инфраструктуры промышленных парков с целью привлечения инвестиций, направленных на развитие производства.

9.

Никаких мероприятий в этих областях не проводится. Вопросы, касающиеся планов городских и пригородных перевозок, находятся в ведении местных органов власти и не относятся к компетенции министерства.

10.

Существующая железнодорожная инфраструктура позволяет управлять нынешними транспортными потоками и обладает достаточным потенциалом для расширения объема перевозок, за исключением некоторых участков в магистральном коридоре "Восток-Запад".

Автодорожная администрация Латвии наняла консультантов для проведения соответствующих исследований на основных государственных дорогах с целью определения и подготовки необходимых мер для локализации участков повышенной опасности и узких мест. Были проведены следующие исследования:

- 1) технико-экономическое обоснование для усовершенствования государственной магистральной автодороги А10 Рига - Вентспилс,
- 2) технико-экономическое обоснование для усовершенствования государственной магистральной автодороги А9 Рига (Скулте) - Лиепая,
- 3) исследование положения в автотранспортном коридоре "Запад-Восток" на участке Рига - Екабпилс,
- 4) технико-экономическое обоснование для повышения безопасности движения на государственной магистральной автодороге А1 Рига (Балтезерс) - граница с Эстонией (Айнажи).

11.

Никаких исследований по проблемам экономики, которые могут иметь значение для других стран, являющихся кандидатами на вступление в Союз, не проводится.

III. Аспекты инфраструктуры

12.

Автомобильный транспорт

Одной из основных задач в рамках транспортной политики Латвии является работа, связанная с маршрутом "Виа Балтика". В соответствии с многосторонним соглашением, заключенным странами, участвующими в реализации этого проекта, мероприятия по дальнейшему развитию и проектированию этого транспортного коридора охарактеризованы в инвестиционных программах. Пока было подготовлено две таких инвестиционных программы.

Первая инвестиционная программа по проекту "Виа Балтика" (1996-2000 годы)

В январе 1996 года была одобрена первая инвестиционная программа по проекту "Виа Балтика" на период 1996-2000 годов, разработанная на основе меморандума о взаимопонимании по вопросам развития маршрута "Виа Балтика" (подписанного в Хельсинки 1 декабря 1995 года министрами транспорта Балтийских стран и Европейской комиссией). Задача Латвии в рамках этой программы состоит в обеспечении для участников дорожного движения на отрезке этого маршрута, проходящего по территории страны, дорожного покрытия надлежащего качества и горизонтальной разметки, а также в проведении работ по реконструкции мостов. Для наблюдения за мероприятиями по осуществлению этой программы и координации этих мероприятий был учрежден Комитет контроля в составе представителей стран, участвующих в реализации этого проекта. В ходе осуществления первой инвестиционной программы по маршруту "Виа Балтика" на период 1996-2000 годов Латвия израсходовала 37,05 млн. долл. США (41,40 млн. евро) на усовершенствование маршрута "Виа Балтика", то есть 136% от общих расходов по программе, предусмотренных для Латвии. В соответствии с этой программой на участках дорог протяженностью 145,87 км были проведены восстановительные работы либо работы по замене дорожного покрытия (включая участки протяженностью 20,43 км, на которых эти работы были завершены в 2001 году). Особое внимание было уделено реконструкции мостов. Был завершён ремонт мостов на дороге А1 через реки Кришупите, Кишупе, Гауя в Карникаве, Балтезерский канал и на дороге А7 через реки Миса, Екава, Мемеле и Черауксте. Был построен перекресток с круговым движением и пересечением в одном уровне в Кекаве, и аналогичное строительство ведётся в Бауске. В то же время было введено комплексное обслуживание на автодорогах в зимнее время, причём были созданы шесть автодорожных метеорологических станций, внедрены оборудование по техническому обслуживанию и техника, позволяющая использовать соль для борьбы с обледенением. В процессе осуществления первой инвестиционной программы по маршруту "Виа Балтика" были практически завершены работы по модернизации и оснащению пограничных станций Литвы в Айнажи (латвийско-эстонская граница) и Гренктале (латвийско-литовская граница). Несмотря на существенное расширение объема перевозок, удалось добиться существенного сокращения времени простоя на границах. В Латвии была также внедрена система "зеленой карты". Первая инвестиционная программа финансировалась через кредиты Всемирного банка (ВБ), Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), программы PHARE ЕС и Государственного автодорожного фонда. Эта программа была направлена на реализацию проектов в области технического обслуживания инфраструктуры, то есть на восстановление дорожного покрытия, реконструкцию мостов и повышение безопасности дорожного движения.

Вторая инвестиционная программа по проекту "Виа Балтика" (2001-2006 годы)

Министерство транспорта Латвийской Республики охарактеризовало восстановительные мероприятия в качестве одного из основных приоритетов второй инвестиционной программы на период 2001-2006 годов, причем были отмечены следующие усовершенствования на магистральном маршруте "Виа Балтика" и в коридоре "Восток–Запад":

- магистральный маршрут "Виа Балтика": повышение безопасности дорожного движения и пропускной способности автодорог, а также увеличение несущей способности автодороги до 11,5 тонны на ось (115 кН/ось) на участках Рижского района [северное направление: Рига–Саулкрасти (Скулте) и южное направление: Рига–Кекава–Екава];
- проекты, которые тесно связаны с магистральным маршрутом: реконструкция подъездной дороги к Рижскому аэропорту и повышение безопасности дорожного движения на участке протяженностью 3,5 км на дороге А10 (Рига–Вентспилс); строительство нового пересечения через реку Даугава в Риге;
- подъездные дороги к сети "Виа Балтика": соединение "Запад–Восток" Лиепая–Вентспилс–Рига–Екабпилс–Резекне–граница с Россией (Терехова): повышение безопасности дорожного движения и пропускной способности на определенных участках автодороги А9 Рига–Лиепая и А10 Рига–Вентспилс; строительство и реконструкция участков Рига–Кокнесе и Резекне–Лудза–Терехова Латгальской дороги Рига–Екабпилс–Лудза–Терехова. Соединение "Запад–Восток" включено в Трансъевропейскую автодорожную сеть (ТЕА) в качестве звена, соединяющего порты Лиепая и Вентспилс с европейскими коридорами 1 и 9, и является частью сети ТИНА (оценка потребностей в области транспортной инфраструктуры). Соединение "Запад–Восток" имеет весьма важное значение для развития портов Латвии (Лиепая, Вентспилс, Рига). Общий объем капиталовложений в магистральный маршрут "Виа Балтика" в Латвии (Айнажи–Рига–Гренктале), по оценкам, составляет 100 млн. евро (56,45 млн. латыш. лат), включая строительство и реконструкцию участков дорог и мостов, повышение безопасности дорожного движения и повышение несущей способности дорожного покрытия и мостов в соответствии с директивами ЕС (96/53/ЕС). Основной объем (75%) финансовых средств будет обеспечиваться в рамках совместного финансирования по линии фондов ИСПА ЕС. Согласно оценкам, сумма в

170,79 млн. евро выделяется на проекты, касающиеся магистрального маршрута (подъездные дороги к Рижскому аэропорту и пересечение через реку Даугава в Риге). Кроме того, планируется выделить 57,50 млн. евро на усовершенствование соединения "Восток–Запад". Степень реализации проектов зависит от наличия средств. Вторая инвестиционная программа будет финансироваться главным образом за счет фондов ИСПА ЕС, кредитов международных банков и ассигнований из государственного бюджета.

Железнодорожные перевозки

Спрос на железнодорожные перевозки определяет основу планирования в области развития инфраструктуры. Основным приоритетом является реконструкция и модернизация существующей инфраструктуры. Стимулируется внедрение современных сигнальных систем и более широкое использование информационных технологий.

Разработана "Программа капиталовложений, направленных на повышение перевозочно-транспортного потенциала в магистральном транзитном железнодорожном коридоре "Восток–Запад" и на его основных железнодорожных узлах в период 1997-2010 годов". В рамках этой Программы значительное внимание уделяется усовершенствованию системы грузовых перевозок.

13. Методологии, используемые для определения очередности капиталовложений с целью повышения железнодорожной безопасности

Очередность капиталовложений компании "Latvijas Dzelzceļš" ("Латвийские железные дороги") обуславливается следующими критериями:

- разделение железнодорожных линий на категории (стратегическая инфраструктура и региональная инфраструктура);
- ограничение пропускной способности железнодорожных участков и станций;
- прогнозирование объемов перевозок;
- стимулирование усилий по обеспечению соответствия железнодорожной сети техническим стандартам ЕС.

В. а)

Численность занятых
(в тыс. человек)

	1997	1998	1999	2000
Внутренний и трубопроводный транспорт	36 240	38 346	38 066	37 387
Водный транспорт	3 345	827	624	279
Воздушный транспорт	566	600	632	557
Вспомогательная и дополнительная деятельность	14 761	14 559	14 541	14 399
Почта и средства связи	14 073	13 523	13 352	13 339
ВСЕГО - транспорт, складирование и связь	68 985	67 855	67 215	65 855
ВСЕГО - все отрасли экономики				697 522*

* Источник данных: специальное обследование ЦСБ в октябре 2000 года.

Данных за 2001 год пока не имеется.

б) Государственные капиталовложения направлены также на восстановление транспортной инфраструктуры и повышение ее качественного уровня и безопасности. Источниками капиталовложений являются:

- государственный бюджет,
- специальные бюджеты и
- кредиты местных и международных финансовых учреждений.

За прошедшие годы существенный объем капиталовложений в автодорожную инфраструктуру Латвии был осуществлен через программу PHARE ЕС. Объем капиталовложений возрос в 2001 году, когда был открыт доступ к фондам ИСПА ЕС. Основное внимание в рамках ИСПА на транспорте уделяется мерам в области транспортной инфраструктуры, стимулирующим устойчивую мобильность, а также мерам, позволяющим странам-бенефициарам выполнить цели в контексте поддержания партнерских отношений для обеспечения их вступления в ЕС, в том числе тем из них, которые направлены на объединение и обеспечение эксплуатационной совместимости национальных сетей, а также трансевропейских сетей (ТЕС). Распределение средств ИСПА будет осуществляться на основе общей транспортной политики ЕС и Латвии, в соответствии с которой в качестве основных приоритетов определяются транспортные соединения между странами ЕС и странами - кандидатами на вступление в ЕС; проекты, связанные с сетью ТИНА или с такими важными транспортными объектами, как морские и речные порты, аэропорты и т.д. В любом случае в качестве приоритетных следует

рассматривать все проекты, стимулирующие привлечение финансовых средств из других источников. Наиболее важные проекты включены в Государственную инвестиционную программу (ГИП), которая представляет собой набор проектов, направленных на обеспечение капиталовложений в инфраструктуру и использующихся для планирования или распределения средств, предоставляемых государством на годовой основе. Основными финансовыми источниками для проектов в рамках ГИС служат государственные бюджетные капиталовложения и кредиты, гарантированные правительством. Государственные бюджетные капиталовложения необходимы также для совместного финансирования проектов, финансируемых через ИСПА ЕС. Своевременные капиталовложения в автодорожную инфраструктуру не только стимулируют экономический рост, но и способствуют существенному сокращению текущих расходов и повышению транспортной и экологической безопасности. Основная цель капиталовложений на период 2000-2006 годов будет состоять в восстановлении существующей автодорожной инфраструктуры и в ликвидации дефицита, возникающего в связи с периодическим проведением работ по техническому обслуживанию инфраструктуры. Одной из наиболее важных приоритетных задач, включенных в программу ИСПА, является дальнейшее усовершенствование и развитие маршрута "Виа Балтика" на участке Рига - Саулкрасти. В последующие годы можно будет привлечь средства ИСПА ЕС для создания нового пересечения через реку Даугава в Риге и усовершенствование автодорожного участка Рига - Кекава - Екава. Для обеспечения эффективного соединения с маршрутом "Виа Балтика" необходимо реконструировать подъездную дорогу к Рижскому аэропорту.

Финансирование программ капиталовложений можно обеспечить только путем одновременного и всестороннего использования различных финансовых источников в соответствии со спецификой каждого конкретного проекта. С учетом существенных затрат на капиталовложения в инфраструктуру и продолжительных периодов погашения задолженности важно задействовать долгосрочные кредиты под государственными гарантиями. Средства ИСПА следует использовать для финансирования инфраструктуры, имеющей международное значение, в первую очередь ключевых "хельсинкских" коридоров.

Ресурсы, выделяемые для капиталовложений из государственного бюджета, распределяются в рамках Государственной инвестиционной программы. Ежегодно в соответствии с государственным бюджетом разрабатывается программа на три года, в которой указываются объемы финансирования на конкретный год. С учетом опыта предыдущих лет и предполагаемых макроэкономических показателей объем прямых капиталовложений из государственного бюджета, согласно прогнозам, составит порядка 10-15 млн. евро в год. Ресурсы государственного бюджета будут использоваться для

совместного финансирования проектов, финансируемых по линии ЕС (ИСПА, PHARE) и международных финансовых учреждений. Капиталовложения по линии государственного бюджета крайне необходимы в секторах автомобильного и железнодорожного транспорта, а также для принятия мер по повышению безопасности судоходства.

К числу специальных бюджетов, ресурсы которых отчасти используются для осуществления капиталовложений в инфраструктуру, относятся Государственный автодорожный фонд, Железнодорожный фонд и Фонд развития портов. Аэропортовые сборы полностью используются для финансирования проектов, связанных исключительно с развитием инфраструктуры аэропортов. Подобно капиталовложениям из государственного бюджета, ресурсы специальных бюджетов могут использоваться в рамках совместного финансирования проектов, финансируемых из международных источников, выплаты кредитов, а также для финансирования отдельных приоритетных проектов и программ. С учетом того, что ресурсы Государственного автодорожного фонда и Железнодорожного фонда используются главным образом для проведения работ по текущему обслуживанию и ремонтных работ, их доля в инвестиционных проектах ограничена и крупные долгосрочные проекты требуют прямых взносов по линии государственного бюджета. Доля ресурсов из специальных бюджетов, предназначенных для реализации инвестиционных проектов в период 2000-2006 годов, по оценкам, составляет 20-30 млн. евро в год.

Государственными займами, выделяемыми для учреждений, функционирующих за счет специальных бюджетов, либо отвечающих за реализацию проектов, являются займы Государственного казначейства, предоставляемые в рамках Государственной инвестиционной программы и используемые для финансирования конкретных проектов; эти займы возмещаются за счет специального бюджета либо поступлений учреждения, отвечающего за реализацию проекта. Правительство обычно заимствует средства у международных финансовых учреждений (ЕИБ, ЕБРР, МБРР) для финансирования конкретного проекта либо распределяет ресурсы, имеющиеся в Государственном казначействе. Долгосрочные проекты в области автомобильного транспорта финансируются в соответствии с этой системой, и после принятия нового закона о железных дорогах таким же образом можно будет финансировать и проекты развития железнодорожной структуры. Согласно оценкам, объем финансирования, возможно, будет составлять 8-15 млн. евро в год. В рамках Государственной инвестиционной программы государство также предоставляет гарантии по займам, использующимся для развития инфраструктуры. Займы, гарантируемые государством, могут предоставляться либо международными финансовыми учреждениями, либо коммерческими банками. Заем получает и возвращает учреждение, ответственное за реализацию соответствующего проекта. В течение 2000-2006 годов объем государственных гарантий, возможно,

составит 25-35 млн. евро в год. Займы, гарантируемые государством, а также ресурсы учреждений, отвечающих за реализацию проектов, служат основным и наиболее крупным источником финансирования программы капиталовложений в инфраструктуру.

Помимо указанных выше источников, инвестиционные проекты будут финансироваться также за счет следующих средств: ресурсы учреждений, отвечающих за реализацию проектов, финансирование муниципальными органами, частным капиталом (например, при строительстве портов, в качестве автодорожных концессий и т.д.), а также ресурсы программы PHARE и других двусторонних программ технической помощи. После 2000 года в рамках программы PHARE будет стимулироваться реализация проектов, способствующих промышленному и региональному развитию, а также проектов, обеспечивающих развитие необходимой инфраструктуры для осуществления законодательства ЕС (например, строительство портовой и железнодорожной инфраструктуры, облегчающей пересечение границ).

Обоснования для отбора проектов, финансируемых по линии ИСПА

Министерство транспорта будет координировать усилия по осуществлению транспортных проектов, финансируемых по линии ИСПА, с использованием "Национальной программы развития транспорта (2000-2006 годы)" в качестве основы для отбора проектов и определения приоритетов. Потенциальные проекты будут рассматриваться с точки зрения уже проведенных инвестиционных мероприятий для активизации и продолжения уже осуществляющихся капиталовложений и будут соответствовать целям среднесрочной программы развития. Проекты, определенные в рамках недавних прединвестиционных исследований, финансировавшихся по линии программы PHARE, послужат основой для принятия ряда мер, которые будут предложены на предмет финансирования по линии ИСПА.

Процесс отбора определенных проектов будет способствовать продолжению уже проводящейся работы в рамках деятельности ТИНА. Основной упор в финансируемых ИСПА проектах будет сделан на дальнейшем усовершенствовании наиболее важных элементов сети ТИНА, требующих особого внимания с учетом нынешнего и среднесрочного спроса на перевозки и уровня безопасности. В течение периода, охватываемого инструментом ИСПА (2000-2006 годы), основные приоритеты будут отождествляться с модернизацией и развитием отдельных дорог и железнодорожных линий международного значения, включая подъездные пути к портам. Железные дороги играют наиболее важную роль в грузовых перевозках как в порты, так и из портов, между тем как в рамках пассажирских перевозок растет доля автомобильного транспорта. Сосредоточение на этих элементах транспортной инфраструктуры необходимо, поскольку

отсрочка достаточных инвестиций приведет к снижению эффективности и надежности всей транспортной системы. При отборе проектов в Латвии принималась во внимание их связь с основными маршрутами, имеющими международное значение, которые после их удлинения и присоединения Латвии к ЕС станут частью сети ТЕС и, в частности, хельсинкскими общеевропейскими коридорами.

Кроме того, отобранные проекты должны быть жизнеспособными в экономическом отношении и обоснованными нынешним и будущим спросом на перевозки. Важную роль в выборе приоритетов играют также такие факторы, как показатели эффективности, технические стандарты и уровни безопасности. Следует отметить, что основной упор при выборе проектов для финансирования по линии ИСПА был сделан на следующих двух основных элементах сети:

- **автомобильный коридор I ("Виа Балтика")** и его соединения с морскими портами и коридорами II и IX;
- **железнодорожный коридор "Восток-Запад"**, соединяющий морские порты с коридорами I, II и IX.

Все предлагаемые проекты способствуют развитию этих двух элементов сети, а также активизации и продолжению уже осуществляющихся капиталовложений по линии государственного бюджета, ЕИБ, ЕБРР, ВБ и программы PHARE и ЕС. Финансированию по линии МФУ отводится крайне важная роль в среднесрочной перспективе в плане развития других элементов сети ТИНА, помимо "Виа Балтика" и железнодорожного коридора "Восток-Запад".

С точки зрения эффективного функционирования транспортной и логистической системы важная роль отводится также капиталовложениям в морские и речные порты и в аэропорты, а также в терминалы комбинированных перевозок и телематические средства. Однако финансирование этих проектов будет обеспечиваться главным образом за счет поступлений от соответствующих органов либо из частного сектора. Кредиты международных финансовых учреждений и коммерческих банков послужат одним из основных источников финансирования мероприятий по развитию инфраструктуры морских и речных портов и аэропортов. Некоторые ассигнования по линии помощи со стороны ЕС, возможно, также будут направлены на принятие таких мер, как улучшение инфраструктуры пограничного контроля в портах, очистка загрязненных объектов, а также усовершенствование подъездных дорог к морским и воздушным портам, а также к аэропортам, которые связывают их с сетью ТИНА. Поскольку в Латвии нет сухопутных границ с нынешними членами ЕС, важная роль отводится поддержанию торговых

отношений со странами ЕС при помощи таких портов на Балтийском море, как Вентспилс, Рига или Лиепая (более 85% грузов, обрабатываемых в портах Латвии, относятся к транзитной торговле и 75% железнодорожных грузов являются транзитными грузами, перевозящимися в порты и из портов).

Потенциальные проекты

Как уже отмечалось, основные виды деятельности, предлагаемые для финансирования по линии ИСПА, связаны с развитием маршрута "Виа Балтика" и железнодорожного коридора "Восток-Запад". Выявление инвестиционных потребностей производилось в процессе предыдущих исследований, финансировавшихся PHARE, и министерство транспорта вместе с автодорожной администрацией Латвии и Латвийскими железными дорогами отобрали проекты, которые могут финансироваться по линии ИСПА в 2000-2003 годах. Отбор этих проектов производился с учетом необходимости выполнения всех официальных требований, касающихся:

- сроков реализации проекта;
- места реализации и расстояния до "хельсинкских" коридоров и сети ТИНА;
- масштабов проекта;
- наличия совместного финансирования через национальный бюджет и МФУ.

Автодороги

Что касается автодорожного сектора, то основным приоритетом для ИСПА в период 2000-2003 годов служит развитие маршрута "Виа Балтика" на участке Рига - Саулкрасти (0,8 км - 41 км на автодороге А-I). Этот проект станет частью крупного проекта развития автодорожной инфраструктуры, направленного на модернизацию и усовершенствование маршрута "Виа Балтика" и автодорожных коридоров "Восток-Запад", включая подъездные дороги к портам, и - помимо ИСПА - будет финансироваться на совместной основе через национальный бюджет и ЕИБ. Финансирование по линии ИСПА будет направлено на реализацию элементов маршрута "Виа Балтика" и обеспечение своевременной модернизации данного участка с наиболее высокой интенсивностью движения.

Другим приоритетом в автодорожном секторе на 2000-2001 годы является модернизация соединения между маршрутом "Виа Балтика" и Рижским международным аэропортом.

Начиная с 2002 года предполагается ассигновать часть выделенных ИСПА средств на финансирование нового пересечения через реку Даугава в Риге, которое также является частью маршрута "Виа Балтика". По линии PHARE были финансированы

подготовительные исследования по этому проекту, и в настоящее время ЕБРР изучает возможности предоставления Риге кредитов для осуществления этого проекта. После 2003 года предусматривается дальнейшая модернизация маршрута "Виа Балтика" на участке Рига - граница с Литвой (дорога А-7 Рига - Гренстале) и усовершенствование подъездных дорог к маршруту "Виа Балтика".

Проводится подготовка к первоначальному освоению средств ИСПА, выделенных на реконструкцию (расширение) участка "Виа Балтика" между Адажи и Инкупе (6,3 км-26 км на автодороге А-1 Рига - Айнажи). Проект, стоимость которого составляет 5,7 млн. евро, будет реализован в период 2000-2001 годов.

Железные дороги

В железнодорожном секторе общий объем капиталовложений на период 1999-2002 годов превысит 160 млн. евро. В 1998 году между ЕБРР и ЕИБ были подписаны соглашения о кредитовании на сумму 54 млн. евро. В рамках программы PHARE ЕС было выделено 7,6 млн. евро на развитие железнодорожной инфраструктуры. Была проведена подготовительная работа для освоения средств ИСПА с целью строительства железнодорожной станции прибытия Резекне-2 в 2000-2001 годах. Общие расходы на осуществление этого проекта, по оценкам, составляют 8 млн. евро, причем доля ИСПА - 6 млн. евро. Средства ИСПА планируется использовать также для реализации проектов модернизации железнодорожного коридора "Восток-Запад" и после 2000 года.

Перечень проектов, финансируемых по линии ИСПА

В таблице 1 указаны проекты, которые определены в качестве приоритетных с точки зрения освоения средств ИСПА в 2000-2003 годах. В пунктах 1, 2.1 и 3 содержатся предложения по ИСПА на 2000 год. В таблице 2 указаны проекты, которые планируется подготовить к осуществлению в период 2004-2006 годов. В таблице 3 содержатся проекты, которые также могут быть предложены для совместного финансирования с участием ИСПА при наличии соответствующих ресурсов.

График реализации проектов (особенно после 2002 года), указанный в таблицах 1, 2 и 3, является ориентировочным. Порядок их осуществления станет предметом дальнейшего, более подробного анализа, который будет проводиться в соответствии с критериями, принятыми на основании предписаний ИСПА.

**Таблица 1. Предложения по приоритетным инвестиционным проектам,
финансируемым по линии ИСПА**

No	Название проекта	Предусмотренная разбивка расходов (в млн. евро)						
		Источник финансирования	Всего	2000	2001	2002	2003	2004
1	Усовершенствование маршрута "ВИА-БАЛТИКА" и автодорожных коридоров "Восток-Запад"	ИСПА, бюджет, ЕИБ	80,0	9,0	24,0	25,0	22,0	-
2	Модернизация железнодорожного коридора Восток-Запад Включая:	ИСПА, бюджет, ЕИБ, ЕБРР, PHARE	132,0	31,0	46,0	39,0	14,0	2,0
							-	-
							-	-
2.1.	<i>строительство железнодорожной станции прибытия Резекне-2</i>	ИСПА, бюджет	8,0	6,0	2,0	-	-	-
2.2	<i>модернизацию инфраструктуры систем контроля за безопасностью (систем обнаружения перегрева букс)</i>	ИСПА, бюджет	14,0		4,0	4,0	4,0	2,0
2.3	<i>модернизацию автоматических сигнальных систем (первый этап)</i>	ИСПА, бюджет	10,0	-	5,0	5,0	-	-
3	Строительство нового пересечения через реку Даугава в Риге	ИСПА, бюджет, ЕБРР	200,0	-	-	75,0	75,0	50,0
4	Реконструкция подъездной дороги к Рижскому международному аэропорту и соединение с маршрутом "ВИА-БАЛТИКА"	ИСПА, бюджет	5,0	5,0	-	-	-	-
	Общие показатели по проектам, указанным в таблице 1	Итого	417,0	45,0	70,0	139,0	111,0	52,0

c)

**Тенденции в области пассажирских перевозок основными видами
внутреннего транспорта**

в тыс. чел.

	1998	1999	2000	2001	2001/2000 (%)
Железнодорожный транспорт	30 100	24 862	18 188	20 137	110,7
Автомобильный транспорт	164 214	167 440	165 917	169 430	102,1

**Тенденции в области пассажирооборота на основных видах
внутреннего транспорта**

(в млн. пасс.-км)

	1998	1999	2000	2001	2001/2000 (%)
Железнодорожный транспорт	1 059	984	715	706	98,7
Автомобильный транспорт	1 903	2 368	2 348	2 305	98,2

d)

**Тенденции в области грузовых перевозок основными видами
внутреннего транспорта**

(в тыс. т)

	1998	1999	2000	2001	2001/2000 (%)
Железнодорожный транспорт	37 857	33 208	36 413	37 884	104,0
Автомобильный транспорт	33 765	33 401	32 911	32 299	98,1

**Тенденции в области грузооборота на основных видах
внутреннего транспорта**

(в млн. т-км)

	1998	1999	2000	2001	2001/2000 (%)
Железнодорожный транспорт	12 995	12 210	13 310	14 179	106,5
Автомобильный транспорт	4 108	4 161	4 789	5 359	111,9

Тенденции в области трубопроводного транспорта
(в тыс. т)

	1998	1999	2000	2001	2001/2000 (%)
Транспортировка нефти	20 888	18 018	20 960	26 603	126,9
Транспортировка нефтепродуктов	3 206	3 589	3 546	4 008	113,0

e)

Протяженность транспортных линий
(на конец каждого года)

	1998	1999	2000	2001
Государственные железнодорожные линии (км),	2 413	2 413	2 331	*
в том числе ширококолейные	2 380	2 380	2 298	*
в том числе электрифицированные	270	258	258	258
Государственные автодороги (тыс. км),	20,3	20,3	20,3	20,3
в том числе с современным дорожным покрытием	18,7	18,8	20,3	20,3
Местные дороги	32,4	32,5	33,0	33,1
Трамвайные линии (км)	162	161	162	162
Троллейбусные линии (км)	218	218	218	218
Магистральные нефтепроводы, в том числе параллельные линии (км)	437	437	437	437
Магистральные трубопроводы для транспортировки нефтепродуктов (км)	329	329	329	329
Магистральные газопроводы (км)	1 216	1 216	1 223	1 244

* Данные уточняются.

f)

Транспортные средства, суда и самолеты

(на конец каждого года)

	1998	1999	2000	2001
Суда, зарегистрированные в судоходном реестре Латвии (валовая регистровая вместимость не менее 100 тонн), в том числе:	305	287	271	251
сухогрузы,	17	16	14	41*
в том числе				
ро-ро	1	1	1	
контейнерные суда	-			
рефрижераторы	34	31	24	
танкеры	23	23	19	
рыболовные суда	110	97	91	93
пассажирские суда	4	5	6	6
буксирные суда	22	24	28	26
вспомогательные суда	94	90	88	84
ледоколы	1	1	1	1
Грузовые транспортные средства (в тыс.), в том числе:	84,9	90,2	97,1	99,7
частные	30,6	34,3	37,9	38,9
Автобусы (в тыс.), в том числе:	11,5	11,6	11,5	11,3
частные	2,9	3,0	3,1	3,0
Легковые автомобили (в тыс.), в том числе:	482,7	525,6	556,8	586,2
частные	425,2	472,4	502,6	526,3
Троллейбусы	321	314	306	311
Трамваи	339	336	336	335
Железнодорожный подвижной состав, в том числе:				
локомотивы	288	270	248	232
моторные вагоны	200	192	181	167
пассажирские вагоны	768	715	701	622
грузовые вагоны	8 332	7 878	7 326	6 184
Самолеты	71	74	72	77

* грузовые суда = сухогрузы + рефрижераторы + танкеры.

III. Аспекты инфраструктуры

12.

Спрос на железнодорожные перевозки определяет основу планирования в области развития инфраструктуры. Основным приоритетом является реконструкция и модернизация существующей инфраструктуры. Стимулируется внедрение современных сигнальных систем и более широкое использование информационных технологий.

Разработана "Программа капиталовложений, направленная на повышение перевозочно-транспортного потенциала в магистральном транзитном железнодорожном коридоре "Восток-Запад" и на его основных железнодорожных узлах в период 1997-2010 годов".

В рамках этой Программы значительное внимание уделяется усовершенствованию системы грузовых перевозок.

13.

Инвестиционные приоритеты наиболее крупного железнодорожного оператора Латвии - акционерной компании "Latvijas Dzelzceļš" ("Латвийские железные дороги"), обусловленные задачами повышения безопасности на железных дорогах, определяются на основе следующих критериев:

- разделение железнодорожных линий на категории (стратегическая инфраструктура и региональная инфраструктура);
- ограничение пропускной способности железнодорожных участков и станций;
- прогнозирование объемов перевозок;
- стимулирование усилий по обеспечению соответствия железнодорожной сети техническим стандартам ЕС.

14.

Проекты в области инфраструктуры финансируются из следующих источников:

- фонд инфраструктуры;
- государственные капиталовложения;
- финансовые кредиты (главным образом гарантированные государством).

В.

a) Общая занятость

Общая занятость в 1997 году составляла	18 515
Общая занятость в 1998 году составляла	18 025
Общая занятость в 1999 году составляла	16 550
Общая занятость в 2000 году составляла	15 319
Рабочие	85%
Административный персонал	11%
Управляющие	4%

b) Общие капиталовложения

Капиталовложения в железнодорожную инфраструктуру в период 1998-2000 годов
(в млн. евро)

Название проекта	1998	1999	2000
Капитальный ремонт железнодорожных линий	8,1	3,7	7,8
Замена маневровых единиц	3,6	3,8	2,9
Реконструкция моста Милгравис	1,8	3,7	
Закупка оборудования	6,6	9,3	1,2
Сооружение централизованной микропроцессорной станции на пассажирском вокзале Риги и вокзале Торнкальнс		0,6	7,1
Создание железнодорожных стрелок	0,8	0,03	
Строительство морского парка и соединительной дороги на Вентспилском железнодорожном узле	0,3		0,6
Другие проекты в области инфраструктуры	3,3	7,2	0,9

Капиталовложения в железнодорожный подвижной состав в период 1998-2000 годов
(в млн. евро)

Название проекта	1998	1999	2000
Модернизация электропоездов		0,4	0,4
Модернизация дизельных поездов	3,5	1,2	
Капитальный ремонт и модернизация грузовых вагонов	0,2	0,6	1,6
Промежуточный ремонт грузовых дизельных локомотивов		0,6	1,4
Промежуточный ремонт пассажирских дизельных локомотивов		0,2	0,2
Промежуточный и капитальный ремонт пассажирских вагонов	0,3	0,5	1,0
Другие проекты в области подвижного состава	2,2	2,8	0,6

c)

Объем пассажирских перевозок (в тыс. чел.)

	1998	1999	2000	2001
Внутренние перевозки	29 190	24 122	17 502	19 610
Международные перевозки	910	740	686	527
Всего	30 100	24 862	18 188	20 137

d)

Объем грузовых перевозок

	1998	1999	2000	2001
Внутренние перевозки	2 432	1 939	1 753	2 011
Транзитные перевозки	2 762	26 030	28 724	31 278
Импорт/Экспорт	7 198	5 239	5 936	4 595
Всего	12 392	33 208	36 413	37 884

e)

Протяженность сети

Осуществляется эксплуатация железнодорожных путей протяженностью 2 413 км, из которых 258 км электрифицировано.

f)

Потенциал железнодорожного подвижного состава

	1997	1998	1999	2000	2001
Число пассажирских вагонов	893	783	754	707	624
Общее число мест	52 130	48 886	46 112	44 773	41 391
Общее число спальных мест	14 262	11 168	10 774	9 388	7 156

A

II.

8. Латвия осуществляет согласование национального законодательства с законодательством ЕС в области комбинированных перевозок. В стране применяется директива 92/106/ЕЕС от декабря 1992 года о разработке общих правил, регламентирующих некоторые виды комбинированных перевозок грузов между государствами - членами Союза.

С учетом последовательного расширения внутреннего рынка перевозок ЕС необходимо добиться оптимального управления транспортными ресурсами, повышение безопасности и уменьшение загрязненности окружающей среды.

В Латвии имеются все необходимые инфраструктуры для обеспечения комбинированных перевозок. Порты Латвии при содействии железной дороги в состоянии справиться с грузами всех типов (наливными, насыпными, контейнерными, ро-ро). Существуют возможности для непосредственной перегрузки грузов с судна на моторные вагоны. В Латвии созданы таможенные склады и соответствующая система распределения, причем речь идет о сфере частного предпринимательства. В Латвии имеется 156 таможенных складов.

Для повышения производительности и эффективного использования статуса свободного порта правительство Латвии разработало программу поддержки развития промышленных парков. Правительство поддерживает развитие инфраструктуры промышленных парков в целях привлечения капиталовложений для развития производства.

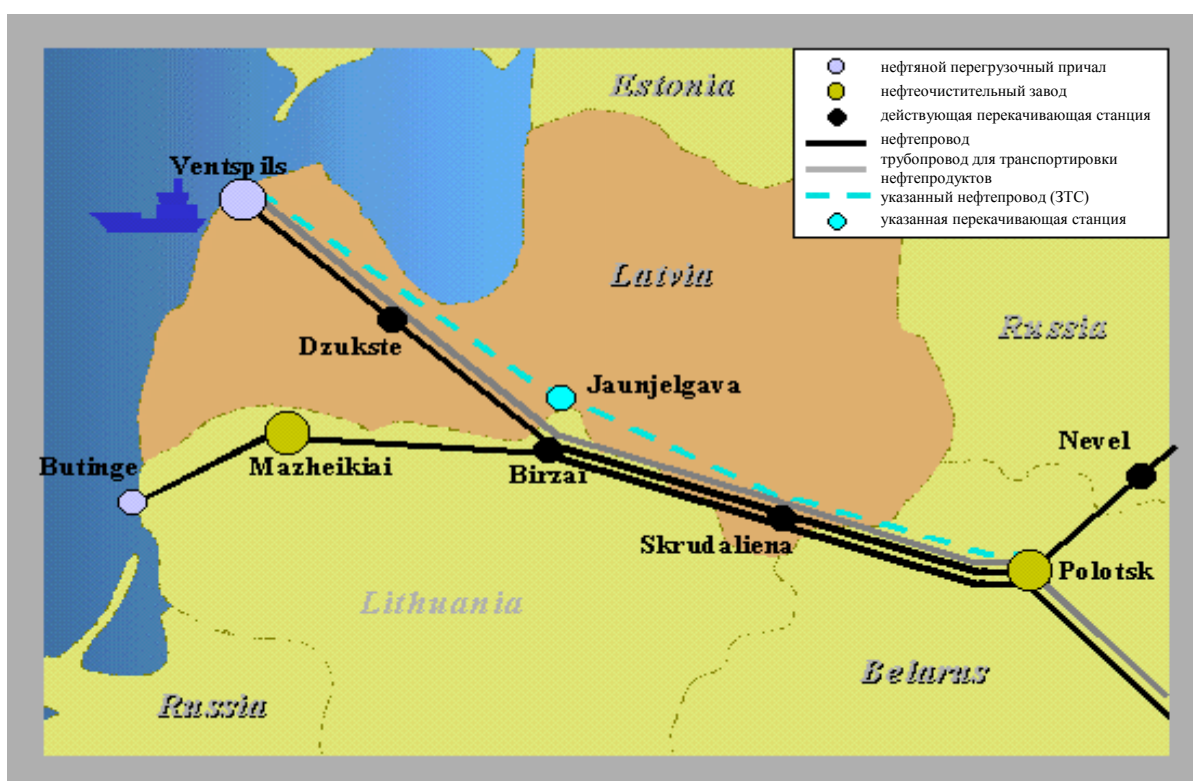
III.

12. Трубопроводная система Латвии состоит из двух обычных нефтепроводов и одного трубопровода, предназначенного для транспортировки нефтепродуктов. Нынешняя пропускная способность трубопроводов, проходящих по территории Латвии к порту Вентспилс, позволяет перекачивать 4 млн. т нефтепродуктов и 15 млн. т сырой нефти в год. Нефтепровод, по которому транспортируется нефть в Мазейкай, позволяет перекачивать 14 млн. т нефти.

Для обеспечения и усовершенствования транспортировки нефти по территории Латвии разработан проект под названием "Западная трубопроводная система" (ЗТС).

Этим проектом предусмотрена реконструкция и модернизация действующего нефтепровода Полоцк - Вентспилс, по которому осуществляется транспортировка сырой нефти, и поэтапное строительство нового трубопровода Полоцк - порт Вентспилс производительностью 18 млн. т нефти в год, который позволит обеспечить поставки нефти с учетом гарантированного увеличения их объемов. Данный проект позволяет существенно увеличить пропускную способность нефтяного транзитного коридора Латвии и более эффективно использовать потенциал порта Вентспилс.

Схема трубопроводов НТКЛ



Проект ЗТС предполагает поэтапное увеличение транзитного потенциала действующей трубопроводной системы на основе строительства параллельных трубопроводных сегментов - петель с учетом увеличения гарантированных поставок сырой нефти. На заключительном этапе эти петли будут соединены с новыми трубопроводными сегментами в рамках нового автономного нефтепровода "Полоцк - Вентспилс" протяженностью 526 км.

Маршрут нового трубопровода проходит по территории двух стран: Беларуси и Латвии. В Латвии проектом ЗТС предусматривается строительство трубопровода протяженностью 413 км, реконструкция действующих перекачивающих станций в

Скрудалиене и Джуксте, строительство новой перекачивающей станции в Яуниелгаве и повышение потенциала резервуаров в Вентспилсе на 200 000 м³. В Беларуси данным проектом предусматривается строительство трубопровода протяженностью 113 км, реконструкция магистральной перекачивающей станции в Полоцке и повышение потенциала резервуаров в Полоцке на 120 000 м³.

Технико-экономическое обоснование проекта ЗТС, проведенное инженерами-консультантами из компании ИЛФ Германии в 1999 году, и исследование, проведенное компанией "Ремболл" Дании в 2000 году при финансовой поддержке по линии программы PHARE ЕС, подтверждают высокую экономическую эффективность данного проекта. Проект ЗТС также поддерживается правительством Латвии, и ЕБРР уже выразил готовность принять участие в этом проекте.

В

- d) Основная масса сырой нефти и нефтепродуктов, транспортировавшихся по трубопроводам

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	% (01/00)
Сырая нефть	15 231,9	18 027,5	19 599,1	20 888,4	18 018,3	20 960,1	26 603,2	126,9%
через Вентспилс	12 103,5	14 421,0	14 423,9	14 579,2	13 065,8	13 630,0	14 980,0	109,9%
через Мазейкай	3 128,4	3 606,5	5 175,2	6 309,2	4 952,5	7 330,1	11 623,2	158,6%
Нефтепродукты (через Вентспилс)	2 889,6	2 709,9	2 961,8	3 206,1	3 588,8	3 546,3	4 007,6	113,0%

- e) Протяженность трубопроводной системы

Маршрут	Протяженность трубопроводов в Латвии (км)
Нефтепровод Полоцк - Вентспилс	334
Трубопровод, предназначенный для транспортировки нефтепродуктов Полоцк - Вентспилс	329
Нефтепровод Полоцк - Мазейкай (Литва)	102

13.

Инвестиционные приоритеты наиболее крупного железнодорожного оператора Латвии - акционерной компании "Latvijas Dzelceļš" ("Латвийские железные дороги"),

обусловленные задачами повышения безопасности на железных дорогах, определяются на основе следующих критериев:

- разделение железнодорожных линий на категории (стратегическая инфраструктура и региональная инфраструктура);
- ограничение пропускной способности железнодорожных участков и станций;
- прогнозирование объемов перевозок;
- стимулирование усилий по обеспечению соответствия железнодорожной сети техническим стандартам ЕС.

No	Название проекта	Предусмотренная разбивка расходов (в млн. евро)						
		Источник финансирования	Всего	2000	2001	2002	2003	2004
1	Усовершенствование маршрута "ВИА-БАЛТИКА" и автодорожных коридоров "Восток-Запад"	ИСПА, бюджет, ЕИБ	80,0	9,0	24,0	25,0	22,0	-
2	Модернизация железнодорожного коридора "Восток-Запад"	ИСПА, бюджет, ЕИБ, ЕБРР, РНАРЕ	132,0	31,0	46,0	39,0	14,0	2,0
	Включая:							
2.1.	<i>строительство железнодорожной станции прибытия Резекне-2</i>	<i>ИСПА, бюджет</i>	<i>8,0</i>	<i>6,0</i>	<i>2,0</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
2.2	<i>модернизацию инфраструктуры систем контроля за безопасностью (систем обнаружения перегрева букс)</i>	<i>ИСПА, бюджет</i>	<i>14,0</i>		<i>4,0</i>	<i>4,0</i>	<i>4,0</i>	<i>2,0</i>
2.3	<i>модернизацию автоматических сигнальных систем (первый этап)</i>	<i>ИСПА, бюджет</i>	<i>10,0</i>	<i>-</i>	<i>5,0</i>	<i>5,0</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
3	Строительство нового пересечения через реку Даугава в Риге	ИСПА, бюджет, ЕБРР	200,0	-	-	75,0	75,0	50,0
4	Реконструкция подъездной дороги к Рижскому международному аэропорту и соединении с маршрутом "ВИА-БАЛТИКА"	ИСПА, бюджет	5,0	5,0	-	-	-	-
	Общие показатели по проектам, указанным в таблице 1	Итого	417,0	45,0	70,0	139,0	111,0	52,0

Таблица 2: Предложение по инвестиционным проектам, финансируемым по линии ИСПА в период 2004-2006 годов

№	Название проекта	Предусмотренная разбивка расходов (в млн. евро)								
		Источник финансирования	Всего	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1	Дальнейшее развитие коридора I ("Виа Балтика") и соединений коридора I с другими элементами сети ТИНА	ИСПА, бюджет, МФУ	80,0	-	-	-	-	20,0	30,0	30,0
2	Дальнейшая модернизация магистрального железнодорожного коридора "Восток-Запад" и магистральных железнодорожных узлов, включая порты и терминалы комбинированных перевозок	ИСПА, бюджет, МФУ, частные вкладчики	110,0	-	-	-	-	30,0	40,0	40,0
	Итого	Итого	190,0	-	-	-	-	70,0	70,0	70,0

Таблица 3: Предложение по дополнительным инвестиционным проектам, финансируемым по линии ИСПА

№	Название проекта	Предусмотренная разбивка расходов (в млн. евро)								
		Источник финансирования	Всего	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1	Строительство подъездной дороги к новому контейнерному терминалу в порту Вентспилс (включая мост через реку Вента)	ИСПА, бюджет, муниципальные органы, кредиты	25,0	-	10,0	15,0	-	-	-	-
2	Упразднение пересечений в одном уровне между железнодорожной сетью ТИНА и автодорожными элементами	ИСПА, бюджет, кредиты	20,0	-	-	-	-	7,0	7,0	6,0
3	Улучшение дорожного покрытия и усовершенствование мостов в рамках автодорожной инфраструктуры ТИНА в соответствии с требованиями ЕС	ИСПА, бюджет, кредиты	20,0	-	-	-	5,0	5,0	5,0	5,0
	Итого	Итого	65,0	-	10,0	15,0	5,0	12,0	12,0	11,0
