



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/2003/5  
31 January 2003

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

(Шестьдесят пятая сессия, 18-21 февраля 2003 года,  
пункт 7 повестки дня)

**ОБЗОР ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ И НОВЫХ ТЕНДЕНЦИЙ  
РАЗВИТИЯ В СТРАНАХ - ЧЛЕНАХ ЕЭК ООН**

Записка секретариата

Цель настоящего документа состоит в том, чтобы кратко ознакомить Комитет по внутреннему транспорту с положением в области транспорта в регионе ЕЭК ООН в 2002 году, в том числе с некоторыми предварительными показателями транспортной деятельности и соответствующими тенденциями. Кроме того, в документе указаны некоторые причины, препятствующие развитию транспорта, и отражен передовой опыт в сфере государственного регулирования работы транспортной отрасли в странах-членах. Он был подготовлен секретариатом на основе материалов, представленных следующими странами и учреждениями: Австрией, Беларусью, Данией, Израилем, Канадой, Латвией, Литвой, Нидерландами, Норвегией, Польшей, Российской Федерацией, Соединенными Штатами Америки, Турцией, Украиной, Чешской Республикой, Швецией, Швейцарией, Эстонией, Всемирным банком и Международным союзом железных дорог (МСЖД).

Доклад состоит из краткой общей части, в которой освещены изложенные в сообщениях факты и тенденции, и приложения, содержащего резюме представленных материалов. Каждое резюме по конкретной стране включает три раздела: 1) тенденции в области перевозок, 2) причины, препятствующие развитию транспортной отрасли, и 3) передовой опыт в сфере регулирования транспортной отрасли и инфраструктуры. Полные тексты представленных материалов можно получить по запросу.

## I. ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ ПЕРЕВОЗОК

1. Согласно информации и предварительным данным, поступившим от правительств, Международного союза железных дорог (МСЖД) и из других источников, в 2002 году объем транспортных потоков и перевозок в регионе ЕЭК ООН в целом по сравнению с 2001 годом увеличился весьма незначительно. Вместе с тем динамика этих изменений в разных видах транспорта, а также в различных субрегионах и странах была весьма неоднородной.

2. В странах - членах ЕС и ЕАСТ средние объемы железнодорожных грузовых перевозок продолжали снижаться по сравнению с предыдущим годом. В ЕС отрицательные темпы роста грузооборота на железнодорожном транспорте составили - 2,6%. Однако в некоторых странах (Бельгии, Австрии и Дании) наблюдался умеренный рост объема грузовых перевозок. По сравнению с предыдущим годом незначительно снизились количество пассажиров и объем железнодорожных перевозок в пассажиро-километрах. В Центральной и Восточной Европе в целом сохранялась и усиливалась прошлогодняя тенденция к уменьшению объема грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок, однако по сравнению с 2001 годом этот показатель снижался медленнее и в среднем составил - 4,7%. Существенный рост был зарегистрирован только в Боснии и Герцеговине, а также в Словении. Почти во всех Балтийских государствах и Содружестве Независимых Государств произошло значительное увеличение объема грузовых перевозок - в среднем на 6,9%, - при этом наиболее высокие темпы роста отмечались в Республике Молдова и Литве.

3. В 2002 году продолжался, хотя и более умеренными темпами, рост автомобильных перевозок во всех странах Европы, и, по всей видимости, этот вид транспорта функционировал эффективнее, чем железнодорожный транспорт. Увеличение объема грузовых автомобильных перевозок в странах ЕС и ЕАСТ вновь составило относительно небольшую величину по сравнению с 2001 годом, тогда как в странах Восточной и Центральной Европы и СНГ его рост был более существенным. Объем пассажирских автомобильных перевозок продолжал расти во всех странах, однако в Западной Европе он происходил медленнее, чем в других регионах. В странах ЕС и ЕАСТ отмечались более низкие темпы роста объема пассажирских перевозок, причем значительная его часть приходилась на общественный транспорт, тогда как в странах Центральной и Восточной Европы и СНГ этот рост можно отнести за счет развития пассажирских перевозок с использованием индивидуального автотранспорта. С 1990 по 2000 год количество автомобилей на дорогах стран Центральной и Восточной Европы увеличилось более чем в

два раза, а за тот же период объем железнодорожных пассажирских перевозок сократился более чем вдвое. В этих странах сохраняется тенденция к приобретению индивидуального автотранспорта.

4. За период с января по ноябрь 2002 года в некоторых странах Содружества Независимых Государств средние темпы роста грузовых перевозок увеличились на 3% по сравнению с тем же периодом 2001 года. Однако в этих государствах отмечались весьма разные темпы роста промышленного и сельскохозяйственного производства, внешняя торговля развивалась с различной интенсивностью и происходили существенные колебания уровня цен. В 2002 году во всех странах СНГ, за исключением Таджикистана, объем грузовых перевозок превысил показатель предыдущего года. На пассажирском транспорте в шести странах были зарегистрированы более высокие показатели, чем год назад.

5. В 2002 году изменений в структуре перевозок по видам транспорта в пользу увеличения доли железнодорожного транспорта не произошло. В секторе комбинированных перевозок отмечалась различная динамика объема перевозок в т/км. Существенный рост этого показателя в некоторых странах не смог компенсировать спад, происходящий в других государствах. Продолжал эффективно функционировать сектор комбинированных перевозок между рядом стран - членов ЕС, а также между некоторыми государствами, присоединяющимися к ЕС, и странами - членами ЕС.

6. Согласно полученной информации, в странах Центральной и Восточной Европы и СНГ, по всей видимости, доля автомобильного транспорта на рынке грузовых перевозок осталась на прежнем уровне, а в некоторых случаях даже возросла.

### **ТЕНДЕНЦИИ В СЕКТОРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ВНУТРЕННЕМ ТРАНСПОРТЕ В РЕГИОНЕ ЕЭК ООН В 2002 ГОДУ (Оценки и прогнозы)**

	ВВП	Грузовые перевозки (т-км)			
		Всего	Автомобильные	Железнодорожные	
				Всего	Международные
ЕС + ЕАСТ	0,8-1,1%	1,0%	1,1%	-3,0%	-3,6%
СЦВЕ	2,2%	1,1%	2,5%	-4,7%	-2,8%
Российская Федерация	4,0%	2,9%	0,1%	3,2%	д.о.
Балтийские страны и СНГ	4,4%	4,0%	3,0%	6,9%	9,1%
Страны Юго-Восточной Европы	3,6%	4,0%	5,0%	-6,7%	-3,2%
Турция	3,6%	д.о.	д.о.	-26,5%	69,9%

Примечания: Данные, приведенные в таблице, представляют собой оценки и прогнозы, составленные секретариатом, и предназначены исключительно для того, чтобы дать представление о порядке величины.  
д.о. = данные отсутствуют.

7. В Европе в целом сектор международных грузовых перевозок вновь развивался активнее, чем сектор внутренних перевозок, что свидетельствует о продолжении наблюдавшейся в регионе ЕЭК ООН долговременной тенденции. В странах Центральной и Восточной Европы сектор международных железнодорожных перевозок характеризовался теми же показателями, что и сектор внутренних перевозок. Предстоящее присоединение к ЕС стран ЦВЕ, более высокие темпы развития экономики в ЕС во второй половине следующего года и продолжение экономического роста в Российской Федерации могут способствовать дальнейшему повышению спроса на международные перевозки в последующие годы.

8. После нескольких лет стагнации в секторе внутреннего водного транспорта, по-видимому, появляются некоторые положительные тенденции, особенно в Российской Федерации и в некоторых странах ЦВЕ.

9. В Соединенных Штатах и Канаде, по всей видимости, появляются тенденции, аналогичные наблюдаемым в странах Западной Европы. В последние 10 лет происходил постоянный рост показателей эффективности функционирования транспортной отрасли в секторе пассажирских и грузовых перевозок всеми видами транспорта. Особенно показательна доминирующая роль автомобильного транспорта в обеспечении торговли между двумя странами. В обеих странах большая доля объема международных перевозок по-прежнему приходилась на другие виды транспорта, такие, как внутренний водный и особенно морской транспорт.

## **II. ПРИЧИНЫ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИЕ РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ**

10. Основные причины, препятствующие развитию транспортной отрасли в регионе ЕЭК ООН в целом, были по-прежнему связаны главным образом с общими экономическими тенденциями в странах - членах и с положением, сохранившимся в транспортном секторе, как правило, в странах - членах ЕЭК ООН Центральной и Восточной Европы.

11. Основные факторы, препятствовавшие дальнейшему развитию транспорта в этих странах, приобретали все ярко выраженный характер по мере того, как в последние годы в этих государствах происходил интенсивный процесс адаптации к требованиям Европейского союза. Основные препятствия, существующие в этих странах, могут быть выявлены в ряде областей. Одним из главных таких факторов является, по-видимому, состояние и качество транспортной инфраструктуры. По мере того как в ближайшем будущем экономика этих стран будет во все большей степени интегрироваться в

экономику Союза, транспортная инфраструктура, которой на протяжении десятков лет не уделялось должного внимания и которая не получала достаточного объема инвестиций, будет вынуждена обеспечивать транспортные потоки все большей интенсивности. Кроме того, было необходимо провести крупномасштабное обновление транспортных парков, состоявших из устаревших, небезопасных и крайне экологически вредных транспортных средств, что означало дальнейшее повышение расходов на преобразование транспортного сектора в этих странах. По мере роста перегруженности автомобильных дорог и улиц городов в странах Центральной и Восточной Европы, а также роста спроса на перевозки, все больше ощущалась необходимость в разработке более современных и адекватных видов транспортной политики и методов рационального использования транспортных ресурсов, которые позволили бы сократить растущее время нахождения в пути, ограничить масштабы загрязнения окружающей среды, создать условия для проведения добросовестной и открытой конкуренции и обеспечить предоставление услуг по обоснованным тарифам.

12. Еще один фактор, препятствовавший развитию транспортной отрасли в этих странах, связан с более медленными, чем предполагалось, темпами структурных преобразований в транспортном секторе, в частности на железнодорожном транспорте, где отделение инфраструктуры от деятельности по эксплуатации требовало не только больших затрат ресурсов и времени, но и оказывало влияние на занятость и ситуацию в социальной сфере в результате уменьшения размеров и реструктуризации транспортных предприятий.

13. В странах Европейского союза и ЕАСТ основные причины, препятствующие дальнейшему развитию транспортной отрасли, могли быть связаны с перегруженностью автомобильных дорог и экологическими последствиями увеличения объема перевозок, в том числе в секторе городского транспорта. В целом в большинстве этих стран наибольшую озабоченность вызывают вопросы, связанные с проведением политики, а также с управленческими и организационными аспектами, а не состояние и качество инфраструктуры или парка транспортных средств.

14. В Соединенных Штатах и Канаде некоторые из основных факторов, препятствующих развитию транспортной отрасли, и трудности, существующие в ней, были связаны со снижением качества транспортной инфраструктуры (в частности автомагистралей), с увеличением степени перегруженности автомобильных дорог в крупных городских районах, а также с ростом перегруженности и снижением уровня эксплуатационной эффективности железных дорог. Кроме того, в обеих странах в числе дополнительных причин, препятствующих развитию транспортного сектора, были отмечены нагрузка транспорта на окружающую среду, загрязнение окружающей среды

транспортными средствами, вопросы безопасности перевозок, общие ограничения в отношении провозной способности транспортных средств, а также отсутствие в полной мере интегрированных транспортных систем, обеспечивающих максимально эффективное использование всех видов транспорта.

15. В Российской Федерации и других странах СНГ были отмечены некоторые общие особенности, а также существенные различия в характере причин, препятствующих дальнейшему развитию транспортного сектора. Инфраструктура почти полностью пришла в упадок и ее качество не соответствовало растущим потребностям экономики, в которой происходил процесс быстрого развития и расширения. Помимо низкого качества транспортной инфраструктуры и использования устаревших транспортных технологий по-прежнему существовали диспропорции между предложением транспортных услуг и объемом и структурой спроса на них. Кроме того, в недостаточной степени использовалась транзитная пропускная способность Российской Федерации. Далее, увеличению нагрузки на окружающую среду способствовали быстрый рост уровня автомобилизации и переход от использования общественного транспорта к индивидуальным пассажирским транспортным средствам, особенно в больших городах и в прилегающих к ним районах. Большие средние сроки эксплуатации транспортных средств и загрязнение транспортом окружающей среды представляют собой еще одну серьезную проблему в Российской Федерации, а также в других странах СНГ.

16. В странах СНГ эти проблемы усугублялись существованием дополнительных трудностей, связанных с инфраструктурой. И хотя международные финансовые учреждения прилагали значительные усилия для развития и усовершенствования инфраструктуры во многих странах СНГ, эта задача оказалась, по-видимому, слишком сложной для выполнения. Поскольку унаследованная транспортная структура состояла из однопутных железнодорожных линий и одной или двух крупных автомобильных дорог приемлемого качества, многие страны СНГ активно пытались обеспечить дальнейшее увеличение и обновление потенциала своего транспортного сектора в целях удовлетворения растущего спроса на перевозки. В некоторых странах СНГ дальнейшее развитие транспортной отрасли в значительной степени ограничивалось сложным рельефом их территории, отсутствием доступа к морским портам и портам на внутренних водных путях, а также небольшим числом торговых партнеров. Кроме того, в этих странах отсутствовали возможности в области использования каких-либо иных видов транспорта, помимо автомобильного или железнодорожного.

### **III. ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ В СФЕРЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ И ИНФРАСТРУКТУРЫ**

17. В прошлом году нормотворческая деятельность в странах – членах ЕЭК ООН была направлена на разработку мер по обеспечению дальнейшего развития конкуренции на рынке транспортных услуг путем повышения конкурентоспособности железных дорог и использования других экологически чистых видов транспорта. Ее цель также состояла в том, чтобы повысить безопасность дорожного движения и снизить перегруженность в городских районах.

18. Например, в Канаде основное внимание уделялось разработке современной и отвечающей существующим требованиям законодательной основы, которая обеспечила бы повышение степени безопасности, конкурентоспособности и устойчивости транспортной системы. В Израиле осуществлялась реформа, направленная на реструктуризацию и развитие конкуренции в секторе автобусного транспорта общественного пользования. В Латвии и ряде других стран, присоединяющихся к ЕС, продолжался процесс дальнейшего согласования законодательства с требованиями Европейского союза, затрагивающий почти все аспекты транспорта. В Литве был разработан новый вариант дорожного законодательства, а также государственная программа безопасности дорожного движения на 2002–2004 годы, а в Польше была принята программа строительства обычных и скоростных дорог. В министерстве транспорта Турции были завершены исследования, связанные с подготовкой охватывающего все виды транспорта генерального плана развития транспорта, а в Швейцарии нормотворческая деятельность была в основном сосредоточена на разработке дальнейших мер по повышению безопасности и эффективности перевозок через Альпы, а также по улучшению их экологических характеристик.

19. В области регулирования транспортной деятельности особое значение придавалось улучшению экологических аспектов работы транспортного сектора. В качестве некоторых примеров большого числа мер, применяемых или рассматриваемых во многих странах-членах, можно отметить разработку более строгих нормативно-технических требований в отношении выхлопных газов и уровней шума, издаваемого транспортными средствами (касающихся, в частности, использования трехкомпонентных катализаторов, усовершенствования двигателей и применения новых подходов к снижению уровня шума на автомагистралях). Кроме того, в ряде стран продолжалось применение и усовершенствование различных экономических инструментов, таких, как новые схемы финансирования деятельности по развитию общественного транспорта в крупных городских районах, введение дифференцированных налогов на топливо, субсидирование

проектов по созданию грузовых транспортных средств с более низким уровнем выбросов CO<sub>2</sub>, взимание платы за движение по перегруженным дорогам (Норвегия), введение гибких ставок налога на использование легковых автомобилей.

20. В ряде стран Центральной и Восточной Европы, и в частности в государствах СНГ, правительства продолжали разрабатывать различные административные и экономические меры по снижению уровней загрязнения, шума и других видов воздействия на окружающую среду, которые превышали показатели, существовавшие в других странах региона. Предполагалось, что по мере активизации экономического роста и увеличения возможностей населения и промышленности по использованию более современных и менее экологически вредных транспортных средств можно будет постепенно снизить средний возраст парка транспортных средств и уровни загрязнения.

21. Например, в Литве министерство транспорта утвердило нормативные положения, направленные на расширение масштабов использования грузовых транспортных средств категории "Green", "Greener and Safe" и "Euro II safe", отвечающие требованиям соответствующих директив ЕС и правил ЕЭК ООН, что будет способствовать значительному улучшению экологических характеристик и повышению безопасности дорожного движения.

22. В числе других направлений регламентирующей деятельности можно отметить стимулирование железнодорожных и комбинированных перевозок в целях повышения эффективности, надежности и конкурентоспособности железных дорог. Регламентирующие меры в этой области были сосредоточены в основном на разработке законодательства в области комбинированных и железнодорожных перевозок (Латвия), тогда как в других странах в дополнение к этим инициативам принимались фискальные меры, предусматривающие взимание налогов в секторе автомобильного транспорта (так, в Швейцарии был введен налог на большегрузные транспортные средства с учетом их характеристик). Например, в Нидерландах в целях дальнейшего повышения пропускной способности автомобильных дорог и резкого увеличения их эффективности будут строиться дополнительные полосы для движения в часы пик, разрабатываться более современные управленческие и информационные системы дорожного движения и приниматься меры по повышению безопасности общественного транспорта.

23. После событий 11 сентября и ряда крупных железнодорожных и автомобильных аварий (Сен-Готардский туннель), вопрос обеспечения безопасности в транспортном секторе быстро приобрел характер одной из приоритетных законодательных проблем, причем не только в Северной Америке, но и, в значительной степени, в Европе в целом. Принимаемые меры включали установку оборудования, не допускающего вождения



коммерческих транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения, и переоборудование перекрестков в участки для кругового движения (Швеция), осуществление комплексных регламентирующих и других мер, направленных на повышение безопасности пассажиров и грузов (США), а также принятие конкретных мер на различных видах транспорта (обеспечение безопасности автодорожных или железнодорожных туннелей, внедрение информационных технологий, обеспечивающих более эффективный надзор за работой транспорта общественного пользования и т.д.).

24. Во всех странах Европы происходил процесс рассмотрения и введения крупномасштабных регламентирующих мер по стимулированию капиталовложений в инфраструктуру. Такие основанные на передовых технологиях регламентирующие меры, направленные на повышение пропускной способности существующей инфраструктуры и уменьшение потребностей в создании ее новых объектов путем более полного согласования деятельности различных видов транспорта как в секторе пассажирских, так и грузовых перевозок, принимались в Польше, Российской Федерации, Соединенных Штатах Америки, Нидерландах и других странах-членах. Кроме того, значительное число стран-членов продолжали сотрудничать по вопросам упрощения процедур пересечения границ в целях дальнейшего сокращения продолжительности прямых и транзитных пассажирских грузовых перевозок. Например, в Норвегии в экспериментальном порядке продолжалось осуществление программ, основанных на создании партнерских отношений между государственным и частным секторами.

25. И наконец, важным направлением нормотворческой деятельности практически во всех странах являлось принятие мер, призванных повысить эффективность регулирования транспортного рынка. Правительства все больше уделяли внимание необходимости сбалансирования интересов общественности с интересами пользователей и операторов транспорта. Они также пытались добиться желаемого равновесия между мерами по слиянию и реструктуризации в транспортном секторе, с одной стороны, и попытками обеспечить честную конкуренцию, с другой стороны. Общая цель заключалась в создании эффективной, основанной на разумных тарифах, доступной, безопасной и устойчивой комплексной транспортной системы. Например, в Дании победитель первых конкурентных торгов на обслуживание 15% датского рынка пассажирских железнодорожных перевозок, как предполагается, приступит к работе в январе 2003 года, и можно надеяться на увеличение количества торгов на осуществление таких перевозок, которые будут объявлены для дополнительных участков железнодорожной сети. В странах Центральной и Восточной Европы, а также в некоторых государствах СНГ продолжалась активная нормотворческая деятельность по разработке институциональных

мер, направленных на усовершенствование методов управления национальной транспортной системой или приведение ее в соответствие с положениями законодательства Европейского союза.

#### IV. ПЕРСПЕКТИВЫ

26. Предполагается, что в 2003 году по мере оживления экономики в странах ЕС темпы экономического роста вырастут во всех странах Центральной и Восточной Европы до 3,3% по сравнению с более низким уровнем 2002 года. Однако этот рост будет зависеть от воздействия факторов международного характера, и на положение в этой области будет влиять любое новое замедление темпов экономического развития в странах ЕС, а также рост цен на нефть. Ожидается, что в 2003 году темпы роста ВВП в Российской Федерации составят 3,5-4,4%, а в ЕС - около 2,3%. На 2003 год прогнозируется дальнейший рост спроса на транспортные услуги как в секторе пассажирских, так и грузовых перевозок по всей Европе, что потребует принятия дополнительных регламентирующих мер.

27. К концу 2002 года в секторе грузовых перевозок внутренним водным транспортом появились некоторые признаки оживления и, как предполагается, произойдет дальнейшее увеличение его доли на европейском рынке грузовых перевозок. Увеличению доли внутреннего водного транспорта на рынке транспортных услуг могут способствовать его преимущества с точки зрения тарифов на перевозки и экологического воздействия, что предполагает предоставление услуг более высокого качества. Например, в Соединенных Штатах, где на внутренний водный транспорт приходится 11% объема внутренних грузовых перевозок, ежегодные темпы роста объема внутреннего судоходства прогнозируются на уровне 0,8-1,6% до 2010 года включительно.

28. Полученные ответы свидетельствуют о том, что к числу приоритетных направлений нормотворческой деятельности правительств государств-членов по-прежнему будут относиться меры по усовершенствованию структуры распределения перевозок по видам транспорта, повышению безопасности, решению экологических проблем, вопросам перегруженности, особенно в городских районах, и разработка перспективных вариантов финансирования мер по дальнейшему развитию и модернизации инфраструктуры. Усилия законодателей в странах-членах будут сосредоточены на дальнейшем повышении конкурентоспособности и либерализации транспортных рынков, поощрении развития, более экологически чистых видов транспорта (в секторах железнодорожных, комбинированных и внутренних водных перевозок) и на создании комплексных транспортных систем. Во всех этих областях продолжится изучение и разработка новых технических правил, а также экономических и административных инструментов. Одна из важнейших задач по-прежнему будет состоять в обеспечении более активного, устойчивого и долгосрочного участия частного сектора в развитии инфраструктуры.

---

Приложение

**РЕЗЮМЕ СООБЩЕНИЙ ПО СТРАНАМ**

**АВСТРИЯ**

1) С января по октябрь 2002 года по сравнению с тем же периодом предыдущего года объем автомобильных перевозок по автодорожной сети высокого уровня увеличился на 2,9%, автомобильных грузовых перевозок - на 3,1% и перевозок автопоездами - на 4,1%. За первые три квартала 2002 года количество перевозок, выполненных в рамках системы экологических баллов, увеличилось на 7,3%. Сохранялась преобладавшая в последние годы тенденция к умеренному росту внутренних и к относительно более быстрому увеличению международных автомобильных перевозок. За первую половину 2002 года объем железнодорожных перевозок по Федеральным железным дорогам Австрии (ФЖДА) увеличился на 3%. Прогнозируется дальнейший и, возможно, более активный рост объема железнодорожных перевозок. За первые три квартала 2002 года объем грузовых перевозок по Дунаю внутренним водным транспортом увеличился на 2,5%.

**БЕЛАРУСЬ**

3) В последние годы в Республике Беларусь идет процесс формирования национальной системы транспортного законодательства и ее унификации с международными нормами. Приняты следующие законодательные акты: Воздушный кодекс, Кодекс торгового мореплавания, Кодекс внутреннего водного транспорта, законы "О железнодорожном транспорте", "О перевозках опасных грузов", "Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках", "О дорожном движении", новая редакция Закона о дорожных ресурсах и Закона об автомобильных дорогах. В 2002 году с целью обеспечения контроля за применением законов в области безопасности перевозок и выполнением требований экологических норм было создано государственное учреждение "Транспортная инспекция". Инспекция также выдает экспедиторам и транспортным операторам лицензии на осуществление пассажирских и грузовых перевозок.

В 2001-2002 годах начались работы по осуществлению автодорожных проектов по реконструкции кольцевой дороги вокруг Минска, реконструкции пропускных пунктов на границе с Украиной, реконструкции автомобильной дороги Е 30 до границы с Российской Федерацией и в районе пограничного пункта Козловичи, что, как предполагается, позволит проводить таможенное оформление непосредственно на границе. Недавно также начались работы по строительству приграничного терминала Козловичи-2. К 2005 году планируется завершить строительство нового моста через реку Буг на границе с

Польшей. Предстоящее присоединение ряда государств к Европейскому союзу вызывает необходимость проведения работ по модернизации приграничной инфраструктуры и упрощению процедур пересечения границы на западной границе Республики Беларусь. В ближайшем будущем западные и северные границы Беларуси станут границами Европейского союза с Содружеством Независимых Государств.

Еще одна приоритетная задача заключается в обеспечении развития сети международного транспортного сообщения. Программу развития железнодорожного и автомобильного транспорта в Беларуси планируется завершить к 2005 году. Беларусь намеревается присоединиться к Соглашению о международном транспортном коридоре "Север-Юг"; по данному вопросу достигнуто взаимопонимание с Российской Федерацией, Ираном и Индией. Одним из важнейших преимуществ, которые получают государства - участники данного соглашения, является сокращение продолжительности и стоимости транзитных перевозок, а также упрощение и унификация административных и таможенных процедур международного транзита в соответствии с международными соглашениями и стандартами.

В ходе состоявшейся в октябре 2002 года в Киеве Международной конференции по дальнейшему улучшению функционирования международного транспортного коридора № 5 Республика Беларусь предложила продлить Общеввропейский коридор № 5 от Львова в направлении на Минск. Осуществление этого проекта позволит транспортным операторам осуществлять перевозки по кратчайшему маршруту в направлении Венгрии, Словакии, Австрии и других стран Дунайского бассейна, а также Италии и Балтийских государств. Продление указанного коридора в направлении Российской Федерации и Республики Беларусь обеспечит создание сухопутного транспортного моста между крупнейшими морскими портами Адриатического и Балтийского морей. Поэтому реализация данного проекта позволит объединить в единую транспортную сеть общеввропейские транспортные коридоры № 5, 2 и 9.

## **КАНАДА**

1) В 2000 году количество железнодорожных пассажиров увеличилось почти на 5%, а объем перевозок в пассажиро-километрах - приблизительно на 1,2%. В 2000 году также возросло число пассажиров, пользующихся услугами международных автобусов, осуществляющих регулярные перевозки. В секторе грузовых железнодорожных перевозок как Канадская национальная железнодорожная компания, так и Канадская тихоокеанская железнодорожная компания сообщили об увеличении общего объема коммерческих перевозок. В период с 1990 по 2000 год объем трансграничных коммерческих грузовых перевозок автомобильным транспортом между Соединенными

Штатами и Канадой ежегодно увеличивался в среднем на 13,3%. 45% объема внутренних грузовых перевозок было выполнено железнодорожным транспортом, 43% - автомобильным и 12% - морским транспортом. В 2000 году почти две трети общего объема торговли Канады с Соединенными Штатами обеспечивалось за счет автомобильного транспорта (около 57% экспортных перевозок и 80% - импортных). Наибольший объем экспортных перевозок в США осуществлялся трубопроводным транспортом, за которым следовали автомобильный, железнодорожный и морской транспорт. В области импортных перевозок из США первое место также принадлежало автомобильному транспорту, за которым следовали морской и железнодорожный транспорт.

2) Среди многочисленных проблем, существующих в области развития транспорта, министерство транспорта Канады отмечает следующие: отсутствие надлежащего баланса между интересами общественности и интересами пользователей и операторов транспорта; необходимость согласования режимов обеспечения безопасности и регулирования в транспортных отраслях; обеспечение баланса между слиянием компаний в отрасли и возможным снижением конкуренции; разработка комплексной транспортной системы, которая будет обеспечивать наиболее эффективную эксплуатацию всех видов транспорта и транспортных магистралей в целях наиболее полного использования существующего и в недостаточной степени задействованного потенциала транспортного сектора; создание более привлекательного общественного транспорта; развитие недорогих и доступных транспортных услуг в сельских и отдаленных районах; оказание содействия использованию видов транспорта с меньшим объемом выбросов парниковых газов; обеспечение транспортными услугами растущего числа лиц преклонного возраста, а также инвалидов; разработка и развертывание компьютеризованных транспортных систем и подготовка высококвалифицированной рабочей силы, способной реагировать на быстрые изменения в области технологии и на появление новых методов ведения предпринимательской деятельности.

3) Перед министерством транспорта Канады поставлены следующие стратегические цели: обеспечение высоких стандартов безопасности транспортной системы, оказание содействия экономическому росту и социальному развитию Канады и обеспечение охраны физической окружающей среды. Министерство транспорта Канады уделяет пристальное внимание вопросам разработки современной и отвечающей предъявляемым требованиям законодательной основы, которая будет обеспечивать безопасность, конкурентоспособность и устойчивость транспортной системы. Министерство транспорта Канады обеспечивает выполнение следующих законодательных актов: Закона

о транспорте Канады, Закона о безопасности автотранспортных средств, Закона об автомобильном транспорте, Закона о безопасности железнодорожных перевозок, Закона о перевозках опасных грузов и т.д.

## **ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА**

1) В 2001 году количество железнодорожных пассажиров составило 84% от уровня 1995 года. С 2000 года отмечается изменение в противоположном направлении тенденции к постепенному росту объема пассажирских железнодорожных перевозок. В 2001 году количество пассажиров, перевезенных комплексными транспортными системами, возросло по сравнению с 1995 годом в четыре раза. С 1990 года объем национальных регулярных автобусных перевозок сократился более чем на 50%. В 2001 году количество пассажиров, перевезенных городским общественным транспортом, уменьшилось по сравнению с 1995 годом на 2%. В период с 1990 по 1997 год произошло незначительное увеличение общего объема грузовых перевозок (приблизительно на 5%), однако при этом существенно возросла доля автомобильного транспорта в общем объеме перевозок. Эффективность этого вида транспорта увеличились приблизительно в 2,5 раза за счет железнодорожного транспорта, где этот показатель сократился вдвое. В течение этого периода эффективность внутреннего водного транспорта также уменьшилась почти на 50%. В 1998 году эффективность автомобильного транспорта снизилась приблизительно на 15% по сравнению с 1997 годом. В 1999 году этот показатель начал вновь увеличиваться, что объясняется, в частности, ростом объема международных перевозок. Эта тенденция оставалась без изменений до 2001 года. В 2000 году, впервые с 1990 года, вновь начался рост объема железнодорожных перевозок. К сожалению, в 2001 году эффективность железнодорожного транспорта опять упала на 3,5%, и его доля составила 28% от общего объема грузовых перевозок. С экологической точки зрения весьма большую озабоченность вызывает тот факт, что 57% общего объема международных перевозок осуществляется автомобильным транспортом. К числу положительных моментов относится медленный, но вместе с тем устойчивый рост объема комбинированных перевозок. Среднегодовые темпы роста объема перевозок контейнеров железнодорожным транспортом составляют приблизительно 1,1%. В 2001 году по сравнению с 2000 годом эффективность внутреннего транспорта также снизилась почти на 17% (его доля на рынке транспортных услуг составляет только 1,02%).

2) Одним из главных факторов, препятствующих развитию транспортной отрасли, является неэффективное распределение перевозок по видам транспорта, характеризующееся высокими темпами развития автомобильного транспорта, и в частности грузовых перевозок большегрузными транспортными средствами, а также движения пассажирских автомобилей (в городах и агломерациях). Приоритетное

направление транспортной политики по-прежнему заключается в оказании содействия развитию экологически чистых транспортных систем, уменьшению потребления невозобновляемых ресурсов, ограничению выбросов, снижению уровней шума, сокращению площади используемых территорий и снижению риска загрязнения воды и почвы. По-прежнему увеличивается общий объем выбросов двуокиси углерода. В 2001 году уровень таких выбросов увеличился на 18% по сравнению с 1985 годом. Их наибольшая доля приходится на легковые автомобили (44%), в то время как доля грузового автомобильного транспорта (30%) и других видов (общественного) транспорта является относительно небольшой (в общей сложности 26%). Аналогичная ситуация наблюдается в отношении выбросов окиси углерода, окисей азота и окисей серы, несмотря на некоторое уменьшение этих показателей в абсолютном выражении. В секторе городского общественного транспорта приоритетное внимание уделяется использованию транспортных систем общественного пользования для массовых перевозок, внедрению комплексных транспортных систем, а также разработке экологически чистых транспортных средств одновременно с уменьшением объема движения легковых автомобилей.

3) Одной из важных проблем по-прежнему является хроническое недостаточное обслуживание инфраструктуры и медленные темпы ее модернизации. В 2002 году на значительной части территории Чешской Республики, включая Прагу, произошло сильное наводнение. После наводнения было восстановлено почти 250 автомобильных и 19 железнодорожных мостов, включая 282 км железнодорожных линий. К концу 2002 года большая часть причиненного ущерба была полностью ликвидирована. Были также успешно закончены другие работы на основных транспортных коридорах, в частности, в секторе железнодорожного транспорта. Основной объем инвестиций в железнодорожную инфраструктуру направлялся на строительство и модернизацию линий вдоль транзитных коридоров I, II, IV и VI. В секторе автомобильного транспорта главное внимание уделялось работам по поэтапному строительству и техническому обслуживанию автодорожной сети. Общая протяженность дорожной сети в Чешской Республике достигла 517 км. В 2002 году начались или продолжались дальнейшие работы на автомобильных дорогах. Среди положительных моментов следует отметить сокращение числа погибших на 8,8%, а лиц, получивших тяжелые травмы, - на 0,6%. Несмотря на некоторое улучшение положения в этой области в последние годы, по-прежнему уделяется внимание принятию мер по предотвращению аварий и усовершенствованию оборудования безопасности и транспортных средств. Отмечается тенденция к росту числа аварий на охраняемых железнодорожных переездах.

## ДАНИЯ

1) В 2001 году в Дании объем автомобильных перевозок сократился на 0,3%. Такое уменьшение интенсивности дорожного движения было впервые отмечено за последние 20 лет. В том же году общий объем автомобильных перевозок составил 70,5 млн. пассажиро-километров. Кроме того, в 2001 году объем железнодорожных перевозок достиг 5,5 млн. пассажиро-километров и по сравнению с предыдущим годом увеличился на 4%. Однако около 54,5% этого объема пришлось на городскую железнодорожную систему в Копенгагене, где в октябре 2002 года была открыта первая линия копенгагенского метро. Работы по расширению сети метро будут продолжены в 2003 и 2007 годах, когда оно соединит город с аэропортом. Предполагается, что к январю 2003 года победитель первых конкурентных торгов на выполнение пассажирских железнодорожных перевозок приступит к обслуживанию 15% железнодорожной сети. Вероятно, можно рассчитывать на то, что после приобретения дополнительного опыта в этой области будут проведены торги на получение права обслуживания других участков железных дорог.

3) В 2001 году в Дании объем инвестиций в инфраструктуру превысил 1,5 млрд. евро, что составило немногим менее 1,5% ВВП. Приблизительно 75% этой суммы было израсходовано на автодорожную инфраструктуру (строительство и техническое обслуживание), 15% - на железнодорожную инфраструктуру и около 10% - на копенгагенское метро.

## ЭСТОНИЯ

1) Анализ был проведен на основе данных за первую половину 2002 года. По сравнению с тем же периодом 2001 года объем грузовых железнодорожных перевозок увеличился на 6%. Объем грузовых автомобильных перевозок возрос на 15%, а доля международных перевозок составила 17%. В первой половине 2002 года почти 70% пассажиров пользовались услугами эстонских автотранспортных предприятий (за исключением предприятий городского транспорта). 70% пассажиров автомобильного транспорта было перевезено городским транспортом.

2) Главным препятствием на пути развития автомобильного транспорта является недостаточный уровень капитальных вложений и небольшое число современных автомобильных дорог. Техническое оборудование и технические сооружения устарели. В последние десять лет темпы роста автодорожной сети не соответствовали темпам увеличения количества транспортных средств. В результате быстрого увеличения числа легковых автомобилей были исчерпаны возможности пропускной способности



автомобильных дорог и улиц Таллинна и других крупных городов. Необходимо также провести модернизацию системы управления движением как в технологическом, так и организационном плане, особенно в отношении ее аспектов, связанных с безопасностью дорожного движения. Дорожное покрытие находится в неудовлетворительном состоянии. Актуальный характер приобрела проблема ремонта дорог, проведение которого задерживалось из-за недостаточного объема средств, выделявшихся на эти цели в последние годы. Поскольку железнодорожный транспорт вынужден обеспечивать основную долю быстро развивающихся международных грузовых и транзитных перевозок, в этой области возникают трудности, вызванные ограниченной пропускной способностью путей и пограничных станций и наличием технически устаревшей железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава. Проблемы, связанные с охраной окружающей среды, безопасностью и скоростью движения, являются следствием вышеупомянутых причин. Необходимо также провести дополнительную модернизацию и техническое обслуживание судоходных внутренних водных путей. Существующие трудности связаны с ограниченностью доступа к портовым сооружениям, что обусловлено наличием узких мест, несоответствием портовой инфраструктуры и предъявляемым требованиям, особенно в свете увеличения пассажиро- и грузопотоков.

3) К 30 сентября 2002 года в рамках ИСПА (*Фонд для проведения структурной политики в странах, готовящихся присоединиться к ЕС, предназначенный только для экологического и транспортного секторов*) было построено 120,6 км дороги вдоль автомагистрали "Виа-Балтика" и дороги "Е-20" от Таллинна до российской границы, что позволило повысить качество услуг и улучшить безопасность пользователей за счет обновления существующих дорожных знаков и разметки, строительства новых и реконструкции существующих пересечений. Выполняется также программа по проектированию юго-восточной пограничной железнодорожной станции, которая будет закончена в апреле 2003 года. 1 января 2003 года вступил в силу Закон о безопасности морского судоходства, регулирующий порядок обеспечения безопасности морского плавания и судоходства по внутренним водным путям для обычных и прогулочных судов, плавающих под национальным флагом.

## **ИЗРАИЛЬ**

1) В 2001 году транспортная эффективность всех транспортных средств (годовой пробег в километрах) увеличилась по сравнению с предыдущим годом на 3,2%. Предполагается, что этот показатель останется на том же уровне в 2002 и 2003 годах и даже может незначительно сократиться вследствие экономического спада и серьезного положения в области безопасности в Израиле. В 2002 году годовой объем железнодорожных пассажирских перевозок увеличился по сравнению с 2001 годом на

20%. Ожидается, что в следующие несколько лет в результате поступлений в сектор железнодорожного транспорта крупномасштабных инвестиций на цели строительства новых и модернизации существующих линий объем пассажирских железнодорожных перевозок будет ежегодно возрастать на 15%. В 2002 году железнодорожные грузовые перевозки осуществлялись с той же эффективностью, что и в 2001 году. Предполагается, что в следующие несколько лет объем грузовых железнодорожных перевозок возрастет приблизительно на 5%.

3) В 2001 году началась реформа, направленная на проведение структурных изменений и поощрение конкуренции в секторе перевозок общественным автобусным транспортом. Она основана на организации для компаний, обслуживающих автобусные маршруты, торгов на получение права на работу в течение конкретного периода. Ее цель заключается в обеспечении повышения уровня обслуживания и снижении автобусных тарифов. До начала реформы этот сектор общественного транспорта контролировался двумя компаниями, которым в общей сложности принадлежало более 90% всего рынка, что давало им возможность работать неэффективно и предоставлять услуги низкого качества. В 2001-2002 годах были проведены торги на получение права обслуживания 8% автобусных маршрутов, принадлежавших двум крупным компаниям, что дало эффективные результаты. Автобусные тарифы были снижены в среднем на 30%. Кроме того, было отмечено значительное повышение эффективности работы крупных автобусных компаний, которые также могли принять участие в торгах и сохранить свое присутствие на рынке. В целях поощрения развития услуг общественного транспорта и сокращения объемов движения частных транспортных средств министерство транспорта Израиля внесло изменения в свою политику, касающуюся правил стоянки автомобилей в крупных городах. Эта политика допускает высокий стандарт в отношении стоянки автомобилей в жилых районах и более низкий - в центре городов. План также предусматривает направление крупных инвестиций в инфраструктуру общественного транспорта и систему узкоколейного городского транспорта в городских районах.

## **ЛАТВИЯ**

1) В 2002 году объемы движения не претерпели значительных изменений. В течение последних пяти лет объемы грузовых автомобильных перевозок оставались почти на том же уровне. Аналогичная ситуация отмечалась в секторе пассажирских перевозок. Вместе с тем в 2002 году продолжала увеличиваться интенсивность движения. По сравнению с 2001 годом среднесуточный объем движения за год (ААДТ) увеличился в общей сложности на 7%. Согласно статистическим данным, доля грузовых автомобилей в общем объеме автомобильного движения достигла 25%. Латвийское автодорожное управление прогнозирует увеличение среднего объема движения к 2015 году на 2-4%.

Последние три года объем железнодорожных грузовых перевозок оставался на том же уровне. Более 70% всех перевезенных грузов проходили транзитом через порты. В течение последних трех лет оставался стабильным объем пассажирских перевозок. Наибольшая доля общих грузовых потоков приходится на транзитные перевозки. Почти 90% транзитных грузов было перевезено из стран СНГ в западные страны. За первые 10 месяцев 2002 года общий грузооборот латвийских портов составил 44 млн. тонн (на 8,9% меньше, чем в предыдущем году). В настоящее время одним из наиболее актуальных вопросов транспортной политики является обеспечение оптимального и рационального использования транспортных ресурсов, а также повышение безопасности и ограничение масштабов загрязнения.

2) Основной причиной, препятствующей развитию автомобильного транспорта, является недостаточная пропускная способность инфраструктуры. В Риге и других городах существующая инфраструктура неспособна справиться со всем потоком транспортных средств, поступающих из основной автодорожной сети, что приводит к возникновению заторов. Ухудшению состояния дорожной инфраструктуры и понижению уровня услуг, предоставляемых пользователям дорог, способствуют неудовлетворительное техническое обслуживание автомобильных дорог и задержки с их ремонтом, связанные с недостаточным объемом финансирования. Железнодорожная инфраструктура также нуждается в обновлении, модернизации и повышении уровня безопасности. Развитию железнодорожного сектора, в отличие от ситуации по другим видам транспорта, препятствует отсутствие равных условий для конкуренции. По сравнению с сектором автомобильного транспорта объем государственных инвестиций в железнодорожный транспорт находится на минимальном уровне, что отрицательно сказывается на качестве железнодорожной инфраструктуры и состоянии подвижного состава. Одной из наиболее острых проблем в области развития перевозок "Ро-Ро" и паромного сообщения в Латвии является перегруженность латвийско-российской границы. Пограничный контроль на стороне Российской Федерации проводится медленно, и грузовые автомобили проводят в ожидании много времени, что приводит к значительному увеличению стоимости перевозок по проходящему через Латвию транзитному коридору, соединяющему Европу и Российскую Федерацию. Одним из серьезных препятствий для развития портов и сети железных дорог является российская политика в области железнодорожных тарифов, в соответствии с которой на железнодорожные перевозки в направлении российских портов устанавливаются гораздо более низкие тарифы по сравнению с тарифами на перевозки в противоположном направлении из российских портов в Латвию.

3) В Латвии происходит процесс согласования внутреннего законодательства с законодательством Европейского союза. Что касается комбинированных перевозок, то Латвия выполняет Директиву 92/106/ЕЭС Европейского союза от декабря 1992 года, касающуюся введения общих правил для осуществления некоторых видов комбинированных перевозок. В целях повышения безопасности на железнодорожном транспорте были подготовлены и представлены правительству поправки к Закону о железных дорогах, предусматривающие, в частности, выдачу железнодорожным предприятиям паспортов безопасности. Паспорта безопасности будет выдавать Железнодорожная техническая инспекция, курируемая министерством транспорта Латвии. В 2002 году основные изменения в секторе инфраструктуры происходили в сети дорог категории "Е". С помощью средств, поступающих из фондов ИСПА, как одного из источников совместного финансирования автодорожных проектов, помимо программ, финансируемых из средств автодорожного целевого фонда, и проекта по созданию железнодорожного коридора "Запад - Восток", был реализован ряд проектов на дороге "Виа Балтика" и в коридоре "Запад - Восток". В 2002 году в проекты, финансируемые совместно с ИСПА, было инвестировано около 5 млн. евро. В целом в 2002 году инвестиции в автодорожную инфраструктуру составили 0,07% ВВП. Объем ежегодных инвестиций ЕС в транспортный сектор Латвии, поступающих в рамках программы ИСПА, достиг 23 млн. евро. В целях увеличения объема инвестиций в инфраструктуру в латвийский парламент было внесено предложение повысить долю акцизного налога на топливо, предназначенную для выплаты взносов в автодорожный целевой фонд. Согласно положениям действующего законодательства 60% дохода от акцизного налога на топливо направляется в автодорожный целевой фонд. Новое предложение предусматривает увеличение этой доли до 85%.

## **ЛИТВА**

1) В результате развития внешней торговли происходил постоянный рост объема дорожного движения. В течение 1990-2002 годов объем внешней торговли Литвы вырос на 40%. Однако ввиду концентрированного размещения промышленных и торговых предприятий рост интенсивности движения происходил неравномерно. Основные потоки движения сконцентрированы главным образом на автомобильных дорогах, особенно на тех из них, которые проходят вдоль общеевропейских коридоров I, IX-B и IX-D. В период с 1997 по 2002 год транспортные потоки вдоль этих коридоров увеличились почти на 50%, а объем движения большегрузных транспортных средств (массой более 2,5 тонн) возрос на 100%. Вышеупомянутые коридоры также играют весьма важную роль на национальном уровне. На некоторых участках показатель среднесуточной интенсивности движения за год увеличивался на 13-16% ежегодно. Предполагалось, что в 2002 году, после снижения этого показателя в 2001 году, общий объем грузовых перевозок должен

был достигнут уровень 2000 года при прогнозируемом, хотя и медленном росте до 2010 года. Предполагается, что в секторе грузового железнодорожного транспорта наблюдавшаяся в последние три года тенденция к снижению объема перевозок изменит свое направление на противоположное и начнется медленный рост этого показателя, который будет продолжаться до 2010 года. Прогнозируется сохранение и даже увеличение доли грузовых автомобильных перевозок в общем объеме грузовых перевозок. По-прежнему будут играть важную роль внутренние водные и морские грузовые перевозки, объем которых постоянно увеличивался на протяжении последних трех лет. Происходит постоянное снижение количества пассажиров, перевезенных общественным транспортом, однако к 2010 году эта тенденция, возможно, изменится. Доля автомобильного общественного транспорта в пассажирских перевозках значительно превышает 90%. За первую половину 2002 года за счет секторов транспорта и коммуникаций было получено 13,6% ВВП.

2) Дальнейшему развитию железнодорожного транспорта препятствуют следующие основные факторы: высокий уровень физической амортизации железнодорожной инфраструктуры, устаревший подвижной состав, недостаточный уровень электрификации сети, неэффективная организационная структура латвийских железных дорог (инфраструктура не отделена от сектора эксплуатации, что препятствует развитию рыночных отношений в секторе железнодорожного транспорта). В секторе автомобильного транспорта существуют следующие основные трудности: большой средний срок эксплуатации парка транспортных средств (автобусов), отсутствие объездных дорог вокруг крупнейших городов, пропускная способность улиц недостаточная для обеспечения интенсивных транспортных потоков, высокий показатель дорожно-транспортных происшествий и, в частности, негативное воздействие транспорта на окружающую среду. Кроме того, отсутствует правовая или административная поддержка развитию мультимодальных перевозок. Отмечается также недостаточный уровень развития внутреннего водного транспорта.

3) В 2002 году был подготовлен новый вариант закона об автомобильных дорогах. Была также разработана и утверждена государственная программа безопасности дорожного движения на 2002-2004 годы. Кроме того, в 2002 году было принято правительственное постановление № 108 о выполнении Закона о финансировании программы технического обслуживания автомобильных дорог и их развития. Далее министерство транспорта и коммуникаций утвердило положения о стимулировании использования грузовых транспортных средств, отвечающих требованиям стандартов "Green", "Greener and Safe" и "EURO III Safe", и об официальном утверждении обязательных показателей для всех видов нефтяного топлива в соответствии с директивами ЕС. Все принятые меры способствовали значительному повышению

эффективности работы транспорта, безопасности дорожного движения и экологической безопасности. Был также подготовлен проект постановления парламента о проведении реформы в секторе железнодорожного транспорта и в совместном государственном предприятии "Литовские железные дороги", в котором будет определена роль государства в финансировании работ по модернизации инфраструктуры и осуществлению проектов развития, указаны будущая структура сектора и функции новых субъектов, а также этапы проведения реформы. В 2002 году был завершен проект по строительству дороги "Виа Балтика" и достигнут дальнейший прогресс в реализации Литовского автодорожного проекта. Этот проект касается развития общеевропейских транспортных коридоров IX и I и предусматривает реконструкцию других дорог категории "Е". В секторе железнодорожного транспорта в результате совместных усилий литовских, белорусских и украинских железных дорог была завершена работа по организации движения поезда "Викинг" (Одесса - Клайпеда - Одесса), предназначенного для выполнения комбинированных перевозок. Наиболее крупные осуществлявшиеся в 2002 году проекты в области железнодорожной инфраструктуры касались капитального ремонта, модернизации оборудования сигнализации и систем телекоммуникаций, реконструкции пограничной транзитной станции в Кене и реконструкции железнодорожной подъездной станции клайпедского порта. В 2002 году на цели финансирования инфраструктуры и инвестирования средств в сектор транспорта было выделено 1,05% ВВП.

## **НИДЕРЛАНДЫ**

1) В течение следующих нескольких лет министерство транспорта, общественных работ и водного хозяйства будет активно финансировать деятельность по усовершенствованию транспортных потоков в секторе автомобильного транспорта. Поставленная цель заключается в том, чтобы увеличить пропускную способность дорог и устранить основные узкие места. С 2004 года будет снижен налог на топливо. В следующие несколько лет планируется осуществить ряд проектов по расширению дорог и созданию новых соединительных маршрутов. Кроме того, будут построены специальные полосы для движения в часы пик. В настоящее время в секторе железнодорожного транспорта правительство уделяет основное внимание мерам по повышению надежности и обеспечению соблюдения графика движения. В течение следующих четырех лет министерство дополнительно израсходует 300 млн. евро на цели устранения отставания в проведении технического обслуживания. Предполагается, что в результате замены путей, контактных проводов и ненадежно работающих стрелок количество неисправностей в инфраструктуре удастся снизить к 2006 году на 25-30%. Кроме того, министерство будет прилагать все усилия для оказания помощи Нидерландским железным дорогам в сокращении числа задержек. В 2001 году показатель

точности соблюдения графика движения составил 79,9%, а к 2006 году он возрастет до 87%. Предполагается, что к 2010 году 95% поездов будут прибывать точно по расписанию. Правительство вместе с властями регионов будет стремиться развивать грузовые перевозки по внутренним водным путям и железным дорогам.

2) Одной из основных причин, препятствующих развитию транспортной отрасли в Нидерландах, является отклонение парламентом проекта национального плана развития дорожного движения и транспорта (НВВП). В НВВП намечены новые перспективы развития дорожного движения, транспорта и соответствующей инфраструктуры в Нидерландах до 2020 года, но в результате его отклонения существует вероятность возникновения задержек с реализацией направлений политики в таких областях, как безопасность дорожного движения и меры по децентрализации. При осуществлении многих проектов могут возникнуть задержки процедурного характера. В настоящее время министерство занимается подготовкой и корректировкой варианта НВВП, который будет представлен парламенту весной 2003 года.

3) *Эффективность* - в следующие несколько лет в целях повышения пропускной способности автомобильных дорог будут построены дополнительные полосы для движения в часы пик. Другие меры предусматривают обеспечение более рационального и эффективного использования существующей инфраструктуры, модернизацию систем управления движением транспорта и информирования о дорожном движении, а также введение дополнительных ограничений на проезд большегрузных транспортных средств.

*Безопасность* - в 2001 году количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях сократилось по сравнению с 2000 годом на 8%. В настоящее время в целях повышения безопасности в туннелях правительство разрабатывает базовое законодательство, вступление в силу которого запланировано на 2005 год. Министерство транспорта в сотрудничестве с министерством внутренних дел разработало план повышения безопасности пассажиров общественного транспорта, выполнение которого предполагается начать в 2003 году. В период с 2001 по 2003 год провинции и муниципалитеты получили 60 млн. евро на цели принятия мер по обеспечению безопасности дорожного движения. Правительство запланировало выделить в 2003 году 4,6 млн. евро для установки цифровых тахометров на большегрузных транспортных средствах. Еще 6,5 млн. евро предполагается израсходовать на создание безопасного транспорта для школьников. Дополнительные возможности для повышения уровня безопасности на автомобильном транспорте предоставит внедрение систем дистанционного контроля за скоростью транспортных средств, обеспечивающих автоматическое регулирование скорости. С 1 января 2003 года все зарегистрированные в Нидерландах грузовые автомобили должны быть оборудованы зеркалом для контроля за

участком обзора, закрытого от водителя. С 30 марта 2002 года действует запрет на пользование во время управления транспортным средством мобильными телефонами, и за его нарушение налагается штраф в размере 138 евро. Будут введены более строгие правила, касающиеся потребления за рулем наркотиков и лекарств, а для неопытных водителей и мотоциклистов допустимый уровень содержания алкоголя будет снижен с 0,5 до 0,2 промилле.

*Экологические характеристики транспорта* - прогнозируется увеличение объема выбросов CO<sub>2</sub>. Это будет вызвано главным образом ростом объема грузовых автомобильных перевозок. Что касается выбросов NO<sub>x</sub> и SO<sub>2</sub>, то в этой области отмечается более благоприятная тенденция. Техническое усовершенствование двигателей и использование трехкомпонентных катализаторов позволят еще в большей степени снизить уровень этих выбросов. Недавно министерство транспорта в сотрудничестве с рядом компаний провело испытания нового шумоизолирующего экрана и двух новых типов дорожного покрытия. Министерство транспорта выделило 7,7 млрд. евро для осуществления проектов в области грузовых перевозок, направленных на снижение уровня выбросов CO<sub>2</sub>. Для выполнения проектов в области внутренних водных и каботажных морских перевозок, а также реализации инициатив в секторе грузовых автомобильных и железнодорожных перевозок, разработанных судостроительными компаниями, дистрибьюторами и поставщиками и т.д., можно будет получить безвозмездную субсидию, которая покроет до 40% капитальных затрат. Эта субсидия будет использоваться не только для финансирования работ по технической модернизации транспортных средств или судов, но и для осуществления улучшений логистического характера, таких, как обеспечение более рационального распределения транспортных маршрутов или переход с автомобильного транспорта на использование железнодорожного или водного транспорта.

## **НОРВЕГИЯ**

1) Согласно оценкам, за период с октября 2001 года по октябрь 2002 года объем дорожного движения увеличился на 3,2%, что является наиболее высоким показателем за несколько лет. Наибольший рост этого показателя был отмечен в отношении большегрузных транспортных средств и в области перевозок в редконаселенных районах. Несмотря на отсутствие сопоставимых данных по железнодорожному транспорту, была отмечена тенденция к снижению его доли в общем объеме перевозок (в тонно-километрах), которая в 2000 году составила 5-6%. Произошло некоторое увеличение объемов железнодорожного движения в абсолютных показателях.



2) Ввиду особенностей географического положения Норвегии, климата и распределения населения для осуществления изменений и технического обслуживания как в области транспорта, так и инфраструктуры требуются большие затраты. В 2002 году при проведении изменений в секторе транспорта не возникало каких-либо особых трудностей. Железнодорожная сеть имеет ограниченную протяженность, автодорожная сеть состоит из дорог различного качества, особенно на маршрутах, предназначенных для движения большегрузных транспортных средств. Некоторые аэропорты расположены в редконаселенных районах, однако при этом они имеют важное значение. Трудности, вызванные перегруженностью дорог, характерные главным образом для нескольких городов и некоторых основных дорог, носят, как правило, временный характер и возникают из-за погодных условий или в праздничные дни.

3) Продолжались разработка системы взимания платы за пользование дорогами и эксперименты с использованием схем партнерских отношений между государственным и частным секторами. Такие эксперименты могут предоставить возможность более широко применять этот метод для организации деятельности по финансированию и созданию транспортной инфраструктуры. Продолжался процесс реорганизации системы государственного управления в секторе автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта. Помимо принятия других мер эта деятельность предусматривала разделение функций по управлению дорогами и функций по развитию инфраструктуры с последующей передачей последних одной из конкурентных компаний, принадлежащих государству. Кроме того, в результате реорганизации на региональном уровне были созданы более крупные районы, обладающие конкретной специализацией. В 2002 году Национальное железнодорожное управление создало совместную компанию, принадлежащую государству. До настоящего времени какой-либо оценки преимуществ, связанных с этими изменениями, не проводилось. Было принято решение ускорить работу по созданию в Норвегии крупной международной соединительной магистрали Е6 "Осло - шведская граница", включая строительство нового моста на границе. Данные за 2002 год о капиталовложениях в инфраструктуру в процентах от ВВП представлены не были. Наибольшая доля инвестиций приходится на дорожную инфраструктуру; они распределяются между государством, графствами и общинами. Это создает трудности с получением даже приблизительных данных об объеме капиталовложений.

## **ПОЛЬША**

1) За последние два года произошло небольшое снижение объема грузовых и пассажирских перевозок. Наиболее важной особенностью ситуации в 2002 году является тот факт, что объем железнодорожных перевозок снизился на меньшую величину, чем объем автомобильных перевозок по найму и за вознаграждение. За первые десять месяцев

2002 года произошло увеличение только объема перевозок, осуществляемых трубопроводным и морским транспортом, а в секторе воздушного транспорта отмечен небольшой рост числа перевезенных пассажиров по сравнению с тем же периодом 2001 года. Согласно двум различным сценариям прогнозов, в следующие 10-15 лет будет сохраняться тенденция к росту доли как грузовых, так и пассажирских автомобильных перевозок. Предполагается, что в 2002 году объем движения увеличится на 4%, а количество дорожно-транспортных средств возрастет к 2020 году на 209% по сравнению с 2000 годом. В течение первой половины 2002 года количество дорожно-транспортных происшествий оставалось на том же уровне по сравнению с тем же периодом 2001 года, а число погибших уменьшилось на 14%.

2) Основным фактором, препятствующим развитию транспортного сектора, является отсутствие достаточных возможностей для инвестирования средств в инфраструктуру как автомобильного, так и железнодорожного транспорта. В секторе автомобильного транспорта инфраструктура не приспособлена для движения большегрузных транспортных средств (только 3% дорог национальной автодорожной сети Польши допускают движение транспортных средств с нагрузкой на ось в 11,5 кН). На остальных 5 500 км дорог необходимо провести работы по модернизации. Около 28,5% национальных автодорог имеют хорошее покрытие, а на 37,5% дорог покрытие не отвечает предъявляемым требованиям, и 34% дорог находится в неудовлетворительном состоянии. Перегруженность дорог и неудовлетворительные условия дорожного движения обусловлены, в частности, отсутствием объездных дорог вокруг городов и нехваткой мостов. Кроме того, на большей части национальных дорог нет ни отдельных полос для движения тихоходных транспортных средств (велосипедов, сельскохозяйственных транспортных средств), ни разделения полос для местного и транзитного движения, что способствует дальнейшему снижению уровня безопасности для пользователей. Помимо направления недостаточного объема капиталовложений в железнодорожную инфраструктуру, используемый подвижной состав устарел и сроки его эксплуатации превышены.

3) В 2002 году правительство Польши в целях резкого ускорения темпов экономического роста и борьбы с безработицей приняло стратегию под названием "Предпринимательская деятельность-развитие-занятость". Одной из составных частей этой стратегии является программа развития инфраструктуры, главный компонент которой представлен программой строительства обычных и скоростных дорог. После того как стало ясно, что существующая система, основанная главным образом на концепции СЭП, не позволяет получить удовлетворительных результатов, было принято решение ввести с 2003 года систему виньеток. В роли ведущего финансирующего учреждения будет выступать Национальный автодорожный фонд, основная часть

поступлений в который будет формироваться за счет продажи виньеток, дохода на переданные министерством финансов акции предприятий, кредитов международных финансовых учреждений (МФУ) и коммерческих займов. Другим важным источником финансирования будут средства, предоставляемые ЕС в рамках программы ИСПА, а после присоединения к ЕС - Фондом сплочения ЕС. Еще одно изменение в этой области состоит в том, что в октябре 2002 года приступила к выполнению своих функций Автотранспортная инспекция, основные обязанности инспекторов которой будут заключаться в обеспечении выполнения национальных и международных положений, касающихся функционирования автомобильного транспорта и повышения безопасности дорожного движения путем проверки технического состояния транспортных средств. В 2002 году капиталовложения в инфраструктуру достигли почти 0,18% от ВВП Польши. С учетом безвозмездных субсидий ЕС и кредитов МФУ их общая сумма составила около 0,34% от ВВП. В сектор железнодорожного транспорта средства инвестировались главным образом на цели строительства участков общеевропейских транспортных коридоров II и III и модернизации отдельных перегонов, железнодорожных узлов, для устранения узких мест и создания пограничных железнодорожных станций. Основная доля общего объема инвестиций в инфраструктуру приходилась на автодорожную инфраструктуру. В секторе автомобильных дорог был закончен один из участков общеевропейского коридора III и продолжена работа по строительству элементов общеевропейских транспортных коридоров II и IV.

## **РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ**

1) В 2002 году транспортный комплекс функционировал и развивался в условиях замедления темпов роста при постепенной смене факторов роста с внешнеэкономических на внутренние, постепенного улучшения инвестиционного климата и принятия ряда мер в рамках налоговой реформы. Сохранялась положительная динамика работы транспортного комплекса, наметившаяся в прошлые годы. Объем коммерческих перевозок грузов увеличился на 2,5%. Тенденции в области изменения объемов перевозок различными видами транспорта отразили структурные изменения в транспортном балансе и особенности спроса на транспортные услуги. Рост перевозок автомобильным транспортом составил 2%. Развитие транспортного сектора Российской Федерации в 2001-2002 годах было направлено на обеспечение свободного передвижения граждан, улучшение транспортной доступности отдаленных территорий страны, снижение удельных транспортных издержек и ускорение движения товаров, повышение эффективности и инвестиционной привлекательности транспортного сектора, согласованное развитие транспортной инфраструктуры, а также обеспечение целевой поддержки социально значимых видов транспортной деятельности, не обеспеченных в полной мере рыночным предложением. В 2001-2002 годах был отмечен рост спроса на

услуги по перевозкам пассажиров и грузов. Предполагается, что такие тенденции сохранятся в течение нынешнего года и в краткосрочной перспективе. В 2001 году общий объем перевозок пассажиров незначительно сократился по сравнению с 2000 годом. Небольшое снижение ожидается и в 2002 году. Основной причиной появления данной тенденции стало снижение объема перевозок пассажиров городским общественным транспортом вследствие увеличения доли "коммерческих перевозчиков", а также роста числа автомобилей в личном пользовании. Пригородные автобусы и личные автомобили приняли на себя также часть пассажиропотока с пригородных электропоездов. Структура рынка пассажирских перевозок Российской Федерации динамично меняется по мере перераспределения пассажиропотоков между альтернативными видами транспорта. Общие показатели грузовых перевозок увеличивались соразмерно росту валового внутреннего продукта и промышленного производства. Наибольший рост наблюдался на грузовом автомобильном транспорте, что связано с переходом на автомобильные перевозки. Наиболее высокий рост объемов грузовых перевозок был отмечен в 2001 году на внутреннем водном транспорте, где существенно возросли внешнеторговые перевозки. Объем грузов, завезенных внутренним водным транспортом в районы крайнего Севера, превысил показатели 2000 года на 8,7%. В 2002 году ожидалось незначительное (на 1,8%) снижение объема перевозок грузов внутренним водным транспортом. Анализ существующего положения дает основания полагать, что такая тенденция сохранится и на среднесрочную перспективу.

2) Процесс рыночных преобразований в российском транспортном комплексе нельзя назвать завершенным. На железнодорожном транспорте, где хозяйственную деятельность необходимо отделить от функций государственного управления, реформа находится лишь на начальной стадии, не завершен процесс формирования законодательных и правовых механизмов, регулирующих транспортную деятельность, сохраняются проблемы, связанные с неудовлетворительным финансовым положением транспортных предприятий, особенно в секторе городского пассажирского транспорта, а резкое сокращение в 90-х годах инвестиций в транспортный сектор привело к ухудшению состояния производственно-технической базы всех видов транспорта.

Среди главных проблем, характерных для транспортного сектора в целом, следует выделить следующие:

- в течение длительного времени (начиная с 90-х годов) инфраструктура транспорта обновлялась недостаточными темпами; в 2002 году сохранялась тенденция к ее физическому и моральному старению;

- сохраняется существенное отставание в уровне применяемых транспортных технологий и информатизации транспорта;
- не до конца устранен дисбаланс между производственными мощностями транспортной системы и структурой внешней торговли, возникший в результате распада СССР;
- не до конца реализованы преимущества транспортных коммуникаций России для перевозки транзитных грузов, включая контейнеры, по евроазиатским транспортным коридорам.

Основные проблемы в секторе автомобильного транспорта связаны с большим средним возрастом парка транспортных средств, несоответствием его структуры рыночному спросу на перевозки и низкими экологическими характеристиками. На внутреннем водном транспорте к числу основных проблем относятся моральный и физический износ перегрузочной техники в портах и неудовлетворительное состояние причальных сооружений.

3) Введены в эксплуатацию первая очередь нефтеналивного терминала в морском порту Приморск, комплекс по перевалке удобрений в порту Санкт-Петербург и первая очередь угольного терминала в порту Усть-Луга. Открыта паромная переправа, соединяющая Санкт-Петербург и Калининград с портами Германии. Восстановлено полномасштабное судоходство на реке Оке. Улучшены условия судоходства на реке Северная Двина и других внутренних водных путях. Сданы в эксплуатацию радионавигационные и телекоммуникационные системы управления транспортом в городах Волжский и Волгоград. Всего построено и реконструировано 1 253 км автомобильных дорог общего пользования и 13 800 км мостов и путепроводов. Введен в действие мост через реку Бурея на автомагистрали Чита - Хабаровск, входящей в состав евро-азиатского транспортного коридора "ТРАНССИБ". Продолжаются работы по сооружению кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга, автомобильного объезда вокруг города Сочи и т.д. Системное решение комплекса задач по развитию транспорта осуществляется в рамках принятой правительством 5 декабря 2001 года целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)". Целью программы является повышение сбалансированности, эффективности и безопасности транспортной системы, обеспечивающей жизненно важные интересы страны. Программа рассчитана на период до 2010 года и ее предусматривается реализовать в два этапа. Системообразующим стержнем программы является подпрограмма развития международных транспортных коридоров, в том числе евро-азиатских коридоров "ТРАНССИБ" и "СЕВЕР - ЮГ".

## ШВЕЦИЯ

1) Продолжался рост объема автомобильных перевозок. За период с ноября 2001 года по ноябрь 2002 года объем движения по национальным дорогам легковых автомобилей увеличился по сравнению с предыдущим годом приблизительно на 3,6%, а грузовых – на 2,5% (в транспортное средство–километрах). Отмечаются весьма быстрые темпы роста объема пассажирских железнодорожных перевозок. Согласно расчетам, в 2001 году объем перевозок в пассажиро-километрах увеличился на 3–6%, и такие темпы роста сохранялись на протяжении 2002 года. За первые шесть месяцев 2002 года объем грузовых железнодорожных перевозок в тонно-километрах сократился по сравнению с тем же периодом прошлого года на 3,6%. По прогнозам Шведского научно-исследовательского института транспорта и связи (СИКА), в предстоящие годы продолжится рост объема как пассажирских, так и грузовых перевозок (приблизительно на 25% с 1997 по 2010 год). Предполагается, что этот процесс затронет все виды транспорта и будет проходить с наиболее высокими темпами в секторе перевозок, осуществляемых легковыми и грузовыми автомобилями. Какие-либо краткосрочные прогнозы не составлялись, однако до настоящего времени этот рост происходил быстрее, чем можно было бы ожидать в случае сохранения в период с 1997 по 2010 год линейной тенденции.

2) По сравнению с предыдущим периодом характер существующих трудностей почти не изменился. Среди них можно назвать следующие: сокращение числа лиц, погибших и получивших тяжелые травмы, продолжается (этот показатель постоянно и быстро сокращался до 1996 года, однако с тех пор он находился либо на стабильном уровне, либо увеличивался); рост объемов выбросов двуокиси углерода в результате транспортной деятельности; увеличение объемов движения в районах крупных городов и возрастание в них, особенно в Стокгольме, уровня перегруженности; рост числа задержек в секторе железнодорожных перевозок, что частично объясняется увеличением объемов движения.

3) Примерами проектов, которые по-прежнему считаются успешными, является программа обучения методам экологически рационального управления большегрузными транспортными средствами (например, ознакомление водителей грузовых автомобилей с методами снижения потребления топлива) и проведение крупномасштабных испытаний оборудования для автоматического регулирования скорости. К числу других примеров относится внедрение оборудования, не допускающего управления коммерческими транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения. Осуществлением всех этих проектов руководит Национальное автодорожное управление. Другие примеры эффективной практики в области безопасности дорожного движения включают замену обычных ограждений на ограждения из стального троса, которые считаются более

безопасными, и переоборудование дорожных пересечений в перекрестки с круговым движением в целях снижения скорости движения и снижения вероятности столкновений. В секторе национальных дорог поступавшие инвестиции предназначались главным образом для принятия мер по повышению безопасности дорожного движения, в частности для установки ограждений из стального троса. В секторе железнодорожного транспорта в целях сокращения времени поездок продолжалось строительство новых путей на участках между Стокгольмом и Вестеросом (центральная часть Швеции) и между Хелсингборгом и Мальмё (южная часть Швеции). В настоящее время осуществляются два крупных проекта – строительство железнодорожной линии "Ботния" на участке между Хернёсандом и Умео в северной Швеции и линии "Орстамост" в центральной части Стокгольма. Предполагается, что в 2002 году объем капиталовложений возрастет по сравнению с 2001 годом. В 2002 году общий объем капиталовложений в инфраструктуру составил 0,7% ВВП, полученного в 2001 году. В последние годы уделяется весьма пристальное внимание положению в области движения транспорта в Стокгольме. Для разработки предложений по совершенствованию транспортной системы в стокгольмском районе был создан специальный правительственный комитет. Стокгольмскому комитету удалось согласовать все вопросы политического характера, связанные с проведением полномасштабного эксперимента по введению платы за пользование дорогами в Стокгольме.

## **ШВЕЙЦАРИЯ**

1) В 2001 году вследствие неблагоприятной экономической ситуации произошло незначительное по сравнению с 2000 годом сокращение объема грузовых перевозок Федеральными железными дорогами (на 2,48% в тоннах и на 2,3% в тонно-километрах). В 2002 году объем железнодорожных перевозок через Альпы не изменился. Учитывая общее экономическое положение, этот результат можно считать успешным, что в значительной степени обусловлено переходом при выполнении грузовых перевозок с автомобильного на железнодорожный транспорт после трагического инцидента в автодорожном туннеле Сен-Готард в октябре 2001 года. Об осуществлении такого перехода свидетельствует увеличение объема сопровождаемых комбинированных перевозок. Зарегистрированный рост объема перевозок полными повагонными отправками составил всего лишь 5%. Несмотря на аварию в туннеле Сен-Готард, объем трансальпийских грузовых перевозок в тоннах увеличился на 16%. Вместе с тем количество большегрузных транспортных средств, осуществляющих транзитные перевозки через Альпы, выросло только на 3%. Этот результат в значительной степени обусловлен введением дифференцированного налога на большегрузные транспортные средства с учетом их характеристик (РПЛП), который вынудил перевозчиков максимально увеличить загрузку своих транспортных средств. Предполагалось, что в 2002 году

появится тенденция к снижению объема грузовых перевозок. Ожидалось, что в 2002 году произойдет небольшое по сравнению с предыдущим годом увеличение объема комбинированных перевозок. Незначительно возрос объем несопровождаемых комбинированных перевозок в Альпийском регионе, а в результате введения в эксплуатацию новой дороги категории "бегущее шоссе" Лёчберг – Симплон произошло увеличение объема сопровождаемых перевозок. Количество пассажиров, перевезенных по сети Федеральных железных дорог, возросло на 6%, а объем перевозок в пассажиро-километрах увеличился на 4,1%. Аналогичные результаты были получены другими железнодорожными транспортными предприятиями, осуществляющими главным образом региональные перевозки.

2) Относительно более медленные темпы роста объема автомобильных перевозок можно объяснить введением дифференцированного налога на большегрузные транспортные средства с учетом их характеристик и увеличения максимально допустимого веса грузовых транспортных средств (с 28 до 34 тонн). В июне 2002 года вступило в силу соглашение между Швейцарией и Европейским союзом. В соглашении определены принципы проведения согласованной транспортной политики, которая позволит Швейцарии продолжить осуществление мер по снижению объема грузовых перевозок автомобильным транспортом за счет увеличения доли железнодорожного транспорта. Ключевой элемент этого соглашения – постепенное увеличение максимально допустимого веса грузовых транспортных средств по мере роста ставок сборов с транспортных средств. В этом соглашении также предусматривалось введение системы квот на движение в Швейцарии прибывающих из ЕС грузовых автотранспортных средств весом 40 тонн до вступления в силу решения о повышении максимально допустимого веса грузовых транспортных средств. Одна из принципиально важных задач транспортной политики Швейцарии заключается в стабилизации интенсивности грузовых перевозок через Альпы на уровне 2000 года, и первые результаты, полученные в конце 2002 года, свидетельствуют о том, что эта задача является реально выполнимой.

3) 21 декабря 2001 года было возобновлено движение грузовых транспортных средств через туннель Сен-Готард при условии соблюдения ими весьма строгих требований в отношении безопасности, которые были отменены в сентябре 2002 года после установки дополнительного оборудования безопасности и более мощных вентиляционных систем. С тех пор туннель открыт для движения грузовых транспортных средств в двух направлениях, которое регулируется с помощью системы "дозирования", позволяющей обеспечивать приемлемую интенсивность движения грузовых автомобилей в достаточно безопасных условиях. Такая система оказалась весьма эффективной. В ноябре 2002 года состоялась встреча министров альпийских стран, на которой были рассмотрены меры по повышению безопасности и эффективности, а также улучшению экологических



характеристик перевозок через Альпы. После встречи для подготовки совместного заявления был создан руководящий комитет "Безопасность перевозок и мобильность в альпийских зонах". Затем в 2001 году министры транспорта Швейцарии и Нидерландов приняли меморандум о взаимопонимании, касающийся создания между Роттердамом и Миланом коридора для грузовых перевозок. Главная задача заключается в том, чтобы повысить эффективность и сократить продолжительность железнодорожных грузовых перевозок по направлению "Север–Юг". В январе 2003 года к этому проекту присоединились Италия и Германия. В 2002 году общий объем инвестиций в транспортную инфраструктуру, включая субсидии на покрытие эксплуатационных издержек регионального общественного транспорта, составил 1,7% ВВП, прогнозируемого на 2002 год. Сектор общественного транспорта получил на 8,4% больше, а сектор автомобильного транспорта на 0,1% меньше объема инвестиций, предоставленных в 2001 году. В 2002 году общий объем инвестиций в крупные проекты железнодорожной инфраструктуры (ежегодно на эти цели в течение 20 лет будет выделяться около 1,5 млрд. швейцарских франков) достиг 0,36% ВВП.

## **ТУРЦИЯ**

1) За первые десять месяцев 2002 года объем автомобильных грузовых перевозок в Европу и в обратном направлении увеличился на 16%. Экспортные грузовые перевозки осуществлялись главным образом в Германию, Италию и Румынию. За тот же период объем экспорта в Российскую Федерацию, страны СНГ и Азии возрос на 4%. Наибольшая доля объема перевозок приходится на Российскую Федерацию, за которой следуют Грузия и Азербайджан. Прогнозируется сохранение и даже увеличение доли автомобильного транспорта в общем объеме грузовых перевозок. В секторе железнодорожного транспорта основные изменения были связаны с модернизацией пассажирских вагонов, используемых в сообщении между большими городами, что было вызвано заметным увеличением спроса на пассажирские перевозки. В последние годы отмечались быстрые темпы осуществления процесса контейнеризации, которые, как предполагается, сохранятся и в будущем. Кроме того, значительно увеличился общий объем комбинированных перевозок.

2) Основные трудности, испытываемые автомобильными перевозчиками Турции, связаны с процедурами, применяемыми национальными властями стран транзита и/или назначения. Это особенно актуально для автомобильного транспорта, который обеспечивает наибольшую долю объема внешнеторговых перевозок Турции, в частности грузов, имеющих наибольшую удельную стоимость. Главная проблема, с которой сталкиваются перевозчики, заключается в нехватке разрешений, длительном времени ожидания на границах, отсутствии согласованных процедур (касающихся, в частности,

контроля, взвешивания, дезинфекции) и в применении постоянно меняющихся правил (особенно в странах транзита), введении произвольных тарифов, наличии коррупции и т.д. Кроме того, турецкие автомобильные перевозчики вынуждены оплачивать дополнительные и весьма высокие взимаемые за транзит сборы, они часто сталкиваются со случаями воровства и нападений на водителей и на грузовые транспортные средства, а также испытывают трудности с получением виз для профессиональных водителей. В результате уменьшения доли автомобильного транспорта в объеме грузовых перевозок за счет использования железнодорожного и внутреннего водного транспорта турецкие компании несут дополнительные затраты и значительные убытки. В секторе железнодорожного транспорта среди основных факторов, препятствующих развитию транспортной отрасли, можно указать следующие: отсутствие технического обслуживания; задержки на пунктах пересечения границ; нехватка средств для создания новых объектов инфраструктуры и недостаточная пропускная способность некоторых неэлектрифицированных и не оборудованных системами сигнализации участков. Для министерства транспорта был подготовлен и представлен проект закона о железных дорогах. Ускорению темпов развития железнодорожного транспорта также препятствовала проводившаяся ранее общая транспортная политика, предусматривавшая приоритетное развитие автомобильного транспорта.

3) Министерство транспорта завершило исследования, которые проводились в связи с подготовкой генерального плана развития транспорта, охватывающего железнодорожный, автомобильный, морской, воздушный и трубопроводный виды транспорта. Генеральный план развития транспорта предусматривает проведение различных видов деятельности, которые должны позволить провести оценку и разработку общей транспортной политики. Среди других изменений можно упомянуть проект, осуществляемый Ассоциацией международных перевозчиков Турции (ЮНД), который направлен на создание транспортной сети, охватывающей ряд пограничных и внутренних таможен. Эта сеть предоставит возможность официальным органам и ЮНД осуществлять своевременный и точный контроль за въездом транспортных средств на все турецкие таможни и за выездом из них. ЮНД также предложила проект по созданию системы "отслеживания грузовых транспортных средств". В результате внедрения такой системы было сэкономлено до 60% затрат на связь и коммуникации и 50% расходов на страхование. В секторе железнодорожного транспорта, помимо разработки проекта закона о железных дорогах, к числу новых изменений относятся: использование в сотрудничестве с частным сектором вагонов, находящихся в частной собственности; подписание контракта о строительстве туннеля под проливом Босфор и повторное открытие пограничной станции в Нусайбине. В 2002 году общий объем капиталовложений в железнодорожную инфраструктуру составил около 0,5% ВВП. В секторе автомобильного транспорта крупные средства были вложены в новое строительство, техническое обслуживание и восстановление

автомагистралей и других участков дорог "Е". В июне 2002 года был проведен пересмотр турецкого Закона об окружающей среде и Положений, касающихся оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), которые впервые вступили в силу в 1993 году.

## **УКРАИНА**

1) В 2002 году объем грузовых и железнодорожных перевозок составил 384 млн. т, а грузооборот - 189 млрд. т/км. Объем транзитных перевозок достиг 44,4 млн. тонн. Кроме того, эффективно, почти на уровне 2001 года, функционировал автомобильный транспорт, который выполнил 230 000 рейсов в Европу и Азию. Увеличивается парк грузовых транспортных средств, в состав которого в настоящее время входят 17 000 грузовых автомобилей, имеющих разрешение на выполнение международных перевозок.

2) Основные факторы, препятствующие развитию железнодорожного транспорта, связаны с осуществлением экспортных, импортных и транзитных транспортных операций на пограничных пунктах пропуска. Все виды пограничного контроля за ввозом грузов выполняются различными ведомствами, которые зачастую дублируют свои функции. Возложение обязанностей по контролю на меньшее число пограничных органов содействовало бы упрощению и ускорению процедур таможенной очистки грузов. В секторе судоходства по внутренним водным путям главной проблемой остается прекращение сквозного судоходства на Дунае в районе города Новый Сад. Местные власти взимают с перевозчиков сбор за разведение понтонного моста (0,3 евро за регистровую тонну) и пропуск грузов. Такие действия привели к тому, что Общеευропейский транспортный коридор 7 практически прекратил функционировать и грузы во все большей степени переориентируются на Адриатику. Украинская судоходная компания косвенным образом пострадала от введения в 1992-1995 годах санкций против Союзной Республики Югославии, ей был причинен прямой ущерб в ходе боевых действий НАТО в 1999 году и в настоящее время она продолжает нести убытки. Общая сумма прямых убытков достигает 28,2 млн. долл. США, а косвенных - 559,8 млн. долл. США. Одной из основных проблем в секторе автомобильного транспорта является наличие устаревшего парка транспортных средств. Своевременному обновлению парка транспортных средств препятствует отсутствие средств на приобретение новых автомобилей и значительный размер сборов и пошлин, которые необходимо оплатить при ввозе транспортных средств на Украину. Другие препятствия, существующие в секторе автомобильного транспорта, связаны с недостаточным объемом финансирования автодорожной инфраструктуры, наличием устаревшей законодательной основы и отсутствием должного внимания к соблюдению современных научных и технологических норм и стандартов.

3) В настоящее время осуществляется проект "Развитие железных дорог Украины", направленный на возрождение и модернизацию железнодорожной инфраструктуры вдоль Общеввропейского транспортного коридора 3 (Львов - Жмеринка - Киев). Украинские железные дороги совместно с ЕБРР готовят к реализации проект "Скоростное движение пассажирских поездов на железных дорогах Украины", направленный на улучшение качества пассажирских перевозок, повышение уровня безопасности и скорости движения по железным дорогам и уменьшение потребности в пассажирских вагонах. В целях модернизации инфраструктуры дорог "Е" Государственная служба автомобильных дорог инвестировала 30,7 млн. евро в проведение ремонтных работ. В рамках интеграции автомобильных дорог Украины в европейскую транспортную сеть осуществляется программа создания и обеспечения функционирования национальной сети как одного из элементов международных транспортных коридоров, которая была утверждена постановлением кабинета министров в 1998 году. За отчетный период в строительство и реконструкцию дорог, расположенных вдоль международных транспортных коридоров, было вложено 14,3 млн. евро. За последний год выработан ряд инвестиционных предложений по строительству на концессионных условиях, которые предлагаются отечественным и национальным инвесторам, и подписано концессионное соглашение на строительство и эксплуатацию автомобильной дороги в Львовской области, входящей в состав Общеввропейского транспортного коридора 3. Кроме того, заключено соглашение о финансировании работ по восстановлению участка автомобильной дороги Чоп - Львов (3-й и 5-й общеввропейские коридоры). За счет финансовых средств ЕС, Польши и Фонда трансграничного сотрудничества ТАСИС было завершено строительство автодорожного моста через реку Западный Буг на украинско-польской границе.

## **СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ**

1) В течение последних десяти лет и прошлого года продолжал расти показатель среднего пробега транспортных средств (ПТС). В июне 2002 года национальный показатель ПТС на 1,67% превысил уровень, зарегистрированный в том же месяце 2001 года. Согласно прогнозам, в течение следующих десяти лет годовые темпы роста объема грузовых автомобильных перевозок составят 2%. В 1999 году в США железнодорожным транспортом было осуществлено 37% междугородных грузовых перевозок. В начале 80-х годов после отмены государственного регулирования экономики в секторе железнодорожных перевозок начался устойчивый рост. В четвертом квартале 2001 года объем коммерческих перевозок возрос на 2,8% по сравнению с тем же периодом 2000 года. Предполагается, что в следующие десять лет будет происходить ускоренный рост объема перевозок, который будет увеличиваться в среднем на 1,5% в год до 2008 года. По внутренним водным путям, включая Великие озера, судами каботажного плавания категории "река-море" перевозится 11% внутренних грузов. В последние

десятилетия происходил устойчивый рост объема грузовых перевозок, составивший приблизительно 1% в год и, согласно прогнозам, он будет продолжаться на уровне 0,8-1,6% в год до 2010 года. В июне 2002 года по системе внутренних водных путей было перевезено грузов на 5,5% меньше, чем за тот же период 2001 года. В последние несколько лет объем экспортных и импортных грузов, обработанных в портах США, находился на относительно стабильном уровне, однако в июне 2002 года этот показатель снизился на 0,3% по сравнению с тем же периодом 2001 года.

2) Среди основных причин и трудностей, препятствующих развитию транспортной отрасли, можно указать следующие: зависимость от импортных источников энергии (в транспортном секторе в широких масштабах используется нефть, и в 2000 году на него пришлось две трети объема потребления нефти в США); экологические проблемы; загрязнение окружающей среды транспортными средствами; вопросы безопасности (особое значение приобрели соображения, связанные с безопасностью инфраструктуры); внедрение новых технологий (например, использование устройств, регулирующих движение при въезде на автомагистрали, установка систем синхронизации сигналов и компьютерных диспетчерских систем в целях снижения степени перегруженности дорог, повышения эффективности и безопасности перевозок); разработка и широкомасштабное внедрение систем альтернативных источников энергии (включая топливные элементы, аккумуляторы, транспортные средства-гибриды, системы рекуперативного торможения и маховики, в целях снижения степени зависимости от импортной нефти и существенного сокращения объема выбросов). Несмотря на то, что США продолжают вкладывать средства в автодорожную инфраструктуру и работы по повышению ее эксплуатационной эффективности, качество инфраструктуры продолжает снижаться. Важнейшим фактором, способствующим ухудшению эксплуатационных характеристик инфраструктуры, является ее перегруженность, что характерно прежде всего для городских районов. С 1980 года в масштабе всей страны пробег транспортных средств (ПТС) увеличился на 80%. За тот же период общее число имеющих водительские права водителей возросло на 31%. Однако за тот же промежуток времени, несмотря на значительное увеличение ПТС и количества имеющих водительские права водителей, протяженность дорог выросла только на 3,8%. В следующие 20 лет на безопасность и эксплуатационную эффективность национальных автодорожных сетей и систем транзита будут влиять такие социально-демографические факторы, как быстрый рост численности и старение населения, высокие темпы миграции и урбанизации на юге и западе страны, а также рост числа пользователей дорог, не знающих английского языка. Ускоренными темпами растет объем перевозок опасных веществ грузовым автотранспортом, что оказывает влияние на уровень безопасности автодорожной системы и создает серьезные проблемы с точки зрения обеспечения безопасности. Быстрое увеличение в течение последних десяти лет объема железнодорожных грузовых перевозок, которое, как предполагается, продолжится и в

будущем, в частности в секторе интермодальных/контейнерных перевозок, приводит к росту перегруженности и снижению уровня эксплуатационной эффективности. Частным железнодорожным компаниям, занимающимся грузовыми перевозками, в целях получения средств, которые потребуются для обеспечения дальнейшего повышения пропускной способности, необходимо разработать новые варианты механизмов финансирования.

3) Наиболее важные меры, принятые по регулированию деятельности в сфере автомобильного транспорта, касались планирования его работы на уровне штатов и городов; разработки минимальных требований в отношении подготовки водителей автопоездов; обеспечения безопасности на железнодорожных переездах при пересечении с автомобильными дорогами; пересмотра положений, регламентирующих продолжительность рабочего дня, периодов отдыха и сна для водителей грузовых автомобилей, и предоставления информации о безопасности шин. В области обеспечения безопасности транспортных операций принимались как регламентирующие, так и другие меры, предусматривающие, в частности, повышение безопасности грузовых перевозок путем поощрения частного сектора к введению строгих стандартов безопасности для целей поставок; выявление и изучение представляющих особую опасность контейнеров и предоставление в кратчайшие сроки таможенным и портовым властям, а также грузоотправителям предварительной электронной информации о контейнерах; внедрение общих стандартов представления таможенной информации в электронном виде и реализация на границе с Мексикой и Канадой комплексных инициатив по использованию интеллектуальных систем. Действуя в рамках своей Инициативы в отношении безопасности контейнерных перевозок (ИБК), Таможенная служба США в сотрудничестве с крупнейшими портами принимает меры по внедрению методов предварительного контроля и оценки степени опасности грузовых контейнеров на основе анализа предварительной информации. В 1999 году финансируемые из собственных фондов ассигнования на перевозки, осуществляемые на федеральном, региональном и местном уровнях и рассчитанные в качестве процентной доли от ВВП, были распределены среди секторов воздушных (0,234%), автомобильных (1,027%), железнодорожных (0,006%), внутренних водных (0,083%) и транзитных (0,312%) перевозок. В настоящее время министерство транспорта разрабатывает законодательство, которое будет регламентировать порядок финансирования транспортной деятельности из федеральных фондов и обеспечит принятие дальнейших мер по созданию наиболее безопасной, надежной и эффективной транспортной системы. Основные положения законодательства предусматривают создание стимулов для улучшения эффективности; укрепление и согласование программ и повышение результативности проектов, а также уделение первоочередного внимания аспектам эффективности системы и повышение степени отчетности при выполнении программ. К числу других новых направлений деятельности

относятся обеспечение интермодальной совместимости между пассажирскими и грузовыми перевозками, а также внедрение передовых технологий в целях повышения производительности существующей инфраструктуры и снижения потребностей в капиталовложениях, необходимых для повышения ее пропускной способности. Министр транспорта поставил цель развернуть к 2006 году в 75 крупнейших городских районах страны комплексную компьютеризованную городскую транспортную систему (КТС).

## **ВСЕМИРНЫЙ БАНК**

Многие страны, входящие в состав европейского и центральноазиатского (ЕЦА) региона деятельности Всемирного банка<sup>1</sup>, осуществляли в транспортном секторе структурные реформы. Однако прогресс в области разработки надлежащей нормативно-правовой базы носил крайне неравномерный характер. В то время как представители зарубежного и национального частных секторов проявляют значительный интерес к участию в осуществлении некоторых проектов в подсекторе инфраструктуры, частные операторы, как правило, не стремились взять на себя связанные с этим риски, а правительства различных стран демонстрировали весьма различную степень готовности оказывать содействие частному сектору. Наиболее быстрыми темпами реформы проходили в странах, готовящихся присоединиться к ЕС. Для всех стран ЕЦА крайне важно обеспечить эффективное участие транспортного сектора в развитии экономики, и в этих целях ввиду неудовлетворительного состояния транспортных сетей в большинстве стран, правительствам следует ускорить темпы ликвидации отставания в области проведения работ по техническому обслуживанию и добиться устойчивого развития транспортной инфраструктуры.

Основные проблемы, существующие в секторе транспорта, касаются:

- i) конкуренции; ii) необходимости разработки более строгих регламентирующих положений и обеспечения их более эффективного применения; iii) предоставления транспортных услуг, имеющих большое значение для неимущих слоев населения и групп, находящихся в трудных условиях; iv) сокращения численности работающих;
- v) децентрализации системы управления транспортными сетями и обеспечения более эффективного контроля за транспортными операциями; vi) разработки методов

---

<sup>1</sup> В состав европейского и центральноазиатского (ЕЦА) региона деятельности Всемирного банка входят следующие 28 стран: Албания, Азербайджан, Армения, Беларусь, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Латвия, Литва, Польша, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Словацкая Республика, Словения, Союзная Республика Югославия, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина, Хорватия, Чешская Республика и Эстония.

планирования инвестиционной деятельности в секторе транспорта и материально-технического снабжения; vii) появления изменений, вызванных процессом глобализации и внедрением более современных методов производства, а также возникновением новых возможностей в области предпринимательской деятельности, связанных с применением телематики, что требует пересмотра национальной транспортной политики; viii) создания экологически чистых транспортных систем; ix) предоставления доступа к транспортным услугам лицам с ограниченной мобильностью.

В различных секторах транспортной отрасли возникали дополнительные конкретные проблемы. Сектор международной торговли и международных перевозок:

i) агрессивный характер мер по упрощению процедур торговли и транспортных операций; ii) необходимость налаживания сотрудничества между различными пограничными органами (таможней, пограничной полицией, органами, осуществляющими ветеринарный и фитосанитарный контроль), транспортными властями и поставщиками услуг как внутри стран, так и между ними, а также со странами, расположенными вдоль одних транспортных коридоров, в целях сокращения времени ожидания на границах, а также значительного уменьшения расходов и увеличения объема законных торговых и транзитных операций; iii) проведение реформы таможенных управлений в целях дальнейшего снижения стоимости международных перевозок.

Сектор железнодорожного транспорта: i) в ряде стран СНГ еще не начались основные реформы (предусматривающие разделение функций в области разработки политики, регламентирования и осуществления производственной деятельности), которые уже проводятся в странах, являющихся кандидатами для вступления в члены ЕС; ii) осуществление транспортных операций на деловой основе и внедрение транспарентных и современных систем калькуляции производственных издержек и информационных систем; iii) закрытие нерентабельных линий и проведение крупномасштабного сокращения численности персонала; iv) необходимость ликвидации некоторых второстепенных направлений деятельности, которыми все еще занимаются многие железные дороги; v) пересмотр роли правительства, оказание содействия проведению финансовой децентрализации и укреплению потенциала региональных и муниципальных органов управления, а также введение правил честной конкуренции; vi) обновление подвижного состава, восстановление железнодорожных путей и модернизация систем сигнализации и безопасности; либерализация грузовых тарифов и предоставление на недискриминационной основе права на доступ к железнодорожным линиям за плату, взимаемую по обоснованным транспарентным и реалистичным ставками.



Сектор автодорог и автомобильных перевозок: i) преобразование автодорожных управлений в функционирующие на коммерческой основе организации по управлению автодорожным хозяйством с ограничением сферы их деятельности только управленческими функциями; ii) разработка и осуществление комплексных национальных программ безопасности дорожного движения; iii) усовершенствование систем финансирования автодорог в целях направления сборов, взимаемых с пользователей дорог и необходимых, в частности, на покрытие расходов по техническому обслуживанию дорог; iv) улучшение соединимости национальной сети с международной сетью (с обращением особого внимания на трансъевропейские сети, общеевропейский и евроазиатский коридоры, а также на различные экономические зоны); v) принятие неотложных мер по повышению несущей способности автодорожной сети, в том числе мостов, с тем чтобы создать условия для движения большегрузных транспортных средств с более высокой нагрузкой на ось и удовлетворить потребности, обусловленные быстрыми темпами роста объема грузовых автомобильных перевозок; vi) значительное улучшение качества и изменение структуры системы управления дорогами в сельской местности; vii) проведение реклассификации автодорожной сети в целях более точного учета степени ответственности и подотчетности органов управления на центральном, региональном и местном уровнях; viii) организация профессиональной подготовки персонала по вопросам управления автомобильными перевозками.

Сектор судоходства по внутренним водным путям и порты: i) внедрение коммерческих методов управления деятельностью портов; ii) отделение функций управления портами от коммерческой деятельности; iii) охрана окружающей среды и обеспечение соблюдения экологических норм, а также проведение в случае необходимости технических инспекций судов и проверки правил их регистрации; iv) обеспечение более эффективного использования внутренних водных путей.

По состоянию на 30 июня 2002 года Всемирный банк осуществлял в области транспортной инфраструктуры ряд проектов. Они охватывали почти все виды транспорта, а в некоторых странах были направлены на укрепление министерств транспорта и их административных возможностей, а также на наращивание их потенциала, усовершенствование методов управления сектором в целом или отдельными видами транспорта и т.д. Эти проекты осуществлялись в Албании, Азербайджане, Армении, Боснии и Герцеговине, бывшей югославской Республике Македонии, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Литве, Польше, Российской Федерации, Румынии, Турции, Узбекистане, Хорватии и Эстонии. Следует также отметить региональную программу по упрощению процедур торговли и транспортных операций в Юго-Восточной Европе, направленную на укрепление и усовершенствование функций таможенных управлений и других органов таможенного контроля в регионе. Цель этой деятельности, основанной на

осуществлении семи проектов (в Албании, Болгарии, Боснии и Герцеговине, бывшей югославской Республике Македонии, Румынии, Союзной Республике Югославии и Хорватии) и проводимой в сотрудничестве с правительством, МАР, ЕС и правительствами различных стран, состоит в том, чтобы обеспечить снижение нетарифных расходов в области торговли и транспорта и сократить масштабы контрабанды и коррупции на пограничных пунктах. В финансовых 2002-2004 годах сумма кредитов Всемирного банка, предоставленных сектору транспорта в регионе ЕЦА, достигнет приблизительно 726 млн. долл. США. Эти кредиты предназначены для финансирования проектов в области транспортной инфраструктуры (техническое обслуживание дорог, оказание содействия транспортным операциям и т.д.) в Албании, Армении, Боснии и Герцеговине, Польше, Республике Молдова, Союзной Республике Югославии, Турции и Хорватии.

-----