



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.6/2004/4
16 March 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по статистике транспорта

(Пятьдесят пятая сессия, 9-11 июня 2004 года,
пункт 5 а) повестки дня)

**РАЗРАБОТКА БАЗЫ ТРАНСПОРТНЫХ ДАННЫХ И
ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ**

Доклад о ходе работы по созданию базы данных в рамках Проекта
трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)

Представлено секретариатом

Примечание: На своей пятьдесят четвертой сессии Рабочая группа выразила заинтересованность в том, чтобы получать информацию о ходе работы по созданию базы данных и информационной системы в транспортном секторе (TRANS/WP.6/145, пункт 33). Учитывая это пожелание, Центральное управление Проекта трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) подготовило доклад, который приводится ниже.

* * *

РАЗРАБОТКА БАЗЫ ТРАНСПОРТНЫХ ДАННЫХ И ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ

Доклад о ходе работы по созданию базы данных в рамках Проекта трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)

A. РАЗРАБОТКА СИСТЕМЫ

1. В рамках Проекта ТЕА сбор и обработка данных производятся с 1997 года, когда началась его реализация. В течение многих лет эта работа ограничивалась основными данными о состоянии автодорожной сети ТЕА и коридора ТЕА, включающих соответствующие автодорожные соединения, которые в будущем должны быть заменены автомагистралями ТЕА.
2. В контексте расширения деятельности в рамках Проекта в середине 80-х годов возникла необходимость сбора дополнительных данных об основных геометрических параметрах охватываемых соединений, и в связи с этим были созданы две базы данных (ТЕАСТАТ 1 и ТЕАСТАТ 2). ТЕАСТАТ 1 отражает состояние существующей и будущей сети автомагистралей ТЕА, а ТЕАСТАТ 2 – состояние национальной автодорожной системы, выполняющей функцию недостающих соединений, а также остальной сети дорог категории E (СМА) и соединений ТИНА.
3. В этих базах данных в Центральном управлении Проекта ТЕА (ЦУП) в Варшаве хранятся следующие данные:
 - номер автомагистрали/дороги (международный/национальный)
 - протяженность участков (эксплуатируемых, строящихся, планируемых)
 - число проезжих частей/полос движения
 - ширина полос движения и обочин
 - максимальный продольный уклон
 - протяженность дорог в пределах населенных пунктов
 - протяженность дорог для расчетной скорости менее 60 км/ч
 - протяженность отсутствующих дополнительных полос движения на подъеме
 - протяженность мостов с несущей способностью менее 60 т
 - количество железнодорожных переездов в одном уровне
 - количество проездов под мостами и туннелей с габаритом менее 4,5 м
 - расчетное время пробега (легковые автомобили, грузовые автомобили)
 - объемы движения (СОДГ) согласно результатам последнего обследования.

Сбор и обработка данных основаны на единой системе исходных параметров, включающей участки, подучастки и части подучастков.

4. Образцы формуляров для сбора данных ТЕАСТАТ 1 и 2 приведены в приложениях к докладу, представленному пятьдесят второй сессии Рабочей группы, которая состоялась 14-16 ноября 2001 года (TRANS/WP.6/2001/11).
5. В соответствии с решением, принятым на двадцать шестой сессии Руководящего комитета ТЕА (25-27 ноября 1996 года, Женева), в 1997 году был начат сбор данных ТЕАСТАТ. Полученные таким образом данные обрабатываются и анализируются Центральным управлением Проекта в Варшаве. Кроме того, на двадцать восьмой сессии Руководящего комитета (22-26 ноября 1997 года, Женева) было решено ежегодно пересматривать и обновлять форматы ТЕАСТАТ вместе с системой исходных параметров, а также каждый год созывать специальное координационное совещание экспертов, ответственных за представление данных.
6. Согласно этому решению, учебно-координационные совещания ТЕАСТАТ проводились в Стамбуле, Турция (25-27 марта 1998 года), Праге, Чешская Республика (30 марта - 1 апреля 1998 года), Вильнюсе, Литва (7-9 апреля 1999 года), Будапеште, Венгрия (17-19 апреля 2000 года, 18-20 апреля 2001 года, 8-9 апреля 2002 года и 19-21 мая 2003 года) и Праге (18-19 марта 2004 года).
7. На этих совещаниях обсуждались проблемы, связанные со сбором и обработкой данных ТЕАСТАТ, системой исходных параметров и картографированием, и уточнялось положение по конкретным странам.
8. Начиная с 1999 года данные о состоянии сети на 1 января каждого года направляются в ЦУП ТЕА контактными лицами из 13 стран-участниц в электронном формате. Эта информация используется также для описания состояния сети ТЕА с учетом изменений за год (см. приложение 1).
9. Что касается карт ТЕАСТАТ, то ЦУП ТЕА может представить перечисленные ниже основные типы карт в формате ArcView:
 - карты, отражающие нынешнее состояние коридора и сети главных дорог ТЕА (СМА, ТИНА) в регионе ТЕА;

- карты с указанием существующей (в эксплуатации) и будущей (в стадии строительства, проектирования или планирования) сети автомагистралей в установленных временных рамках;
- карты с указанием нынешних и прогнозируемых транспортных потоков в установленных временных рамках.

Все эти карты могут охватывать либо регион ТЕА в целом, либо отдельные страны-члены или выбранные районы (например, районы, расположенные вблизи крупного города или промышленной агломерации).

10. На основе данных, передаваемых странами-членами, начиная с 2000 года ЦУП ТЕА ежегодно готовит отдельные карты сети инфраструктуры автомобильных дорог/автомагистралей ТЕАСТАТ по всем государствам - участникам ТЕА, главным образом в масштабе 1:750 000, которые передаются странам-членам в печатном виде и в электронном формате. Посредством комплексной обработки карт ТЕАСТАТ по отдельным странам составляется также карта всего региона ТЕА.
11. Кроме того, с конца 2002 года данные ТЕАСТАТ, передаваемые в электронном формате странами-членами и обрабатываемые ЦУП ТЕА, будут в интерактивном режиме объединены с картографической системой ТЕА, что позволит автоматически отражать ежегодно сообщаемые инфраструктурные изменения на соответствующих картах и таким образом завершить преобразование картографической системы ТЕАСТАТ в полномасштабную систему ГИС.
12. В рамках сотрудничества ЦУП ТЕА с ВЕРД (Объединение руководителей автодорожных администраций западноевропейских стран), преобразованным в 2003 году в СЕДР (Конференция руководителей автодорожных администраций европейских стран), представители этого органа регулярно участвуют в вышеупомянутых ежегодных совещаниях ТЕАСТАТ в целях согласования процедур сбора и обработки данных, систем исходных параметров и картографирования, применяемых в странах Центральной и Восточной Европы, недавно присоединившихся к ЕС, с аналогичными процедурами и системами Европейского союза.
13. Кроме того, в соответствии с Программой работы ТЕА на 2001-2004 года, которая является составной частью Соглашения о Целевом фонде сотрудничества по Проекту ТЕА, в сентябре 2003 года началась разработка Генерального плана ТЕА. Эта работа была также включена в Краткосрочную стратегию дальнейшей

интеграции ТЕА в новую европейскую транспортную систему, которая была одобрена на тридцать шестой сессии Руководящего комитета, состоявшейся 4-6 декабря 2001 года в Женеве, и является одним из ее наиболее важных результатов.

14. На своей тридцать девятой сессии, которая состоялась 26-28 мая 2003 года в Женеве, Швейцария, Руководящий комитет одобрил пересмотренный Круг ведения, разработанный Отделом транспорта ЕЭК ООН, и постановил, что разработка Генерального плана должна быть завершена в сентябре 2004 года. Комитет уполномочил также Координационную группу по Генеральному плану (Директор и Региональный советник Отдела транспорта ЕЭК ООН, Управляющий Проекта ТЕА и его заместитель, внешние консультанты) как можно скорее начать работу и применять гибкий подход, учитывающий реальные ситуации, встречающиеся на практике, при том понимании, что Комитет будет информироваться о принимаемых решениях и достигнутом прогрессе.
15. В ходе разработки Генерального плана ТЕА была выявлена потребность в сборе дополнительных данных, необходимых для определения и оценки приоритетных проектов в соответствии с одобренной методологией оценки, разработанной внешними консультантами.
16. Для этой цели странам, участвующим в реализации Проекта ТЕА, а также восьми другим заинтересованным странам Восточной и Юго-Восточной Европы были разосланы прилагаемые анкеты (приложения 2-6), которые должны быть заполнены и возвращены к концу апреля 2004 года.

Приложения: 6

Приложение 1

Центральное управление Проекта ТЕА ЕЭК ООН

Варшава, Польша

СОСТОЯНИЕ СЕТИ ТЕА (на 1.01.2003)

СТРАНА	Общая протяженность км	ЗАПЛАНИРОВАННАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ (в стадии изучения, на этапе предварительного проектирования, на этапе проектирования)		В СТАДИИ СТРОИТЕЛЬСТВА		В СТАДИИ ЭКСПЛУАТАЦИИ		СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ		
		одна проезжая часть	две проезжие части	одна проезжая часть	две проезжие части	одна проезжая часть	две проезжие части	% от общей протяженности ТЕА	ХОД СТРОИТЕЛЬСТВА (% от общей протяженности в стадии строительства)	СТЕПЕНЬ ЗАВЕРШЕНИЯ (% протяженности дорог, сданных в эксплуатацию)
Колонка №	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
АВСТРИЯ	485	35	36	-	-	35	414	2,1	-	89,0
БОСНИЯ и ГЕРЦЕГОВИНА	792	-	792	-	-	-	-	3,3	-	-
БОЛГАРИЯ	925	-	617	-	15	19	274	3,9	1,6	30,7
ХОРВАТИЯ	1 465	311	564	36	257	101	420	6,2	18,8	32,1
ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА	972	8	405	8	32	-	527	4,1	3,7	54,2
ГРУЗИЯ	1 053	-	1 045	-	-	-	8	4,4	-	0,8
ВЕНГРИЯ	1 624	40	1 037	-	-	40	547	6,9	-	34,9
ИТАЛИЯ	1 519	-	4	-	-	-	1 515	6,4	-	99,7
ЛИТВА	733	205	11	10	-	266	456	3,1	0,7	80,3
ПОЛЬША	3 297	425	2 247	9	152	86	464	13,9	4,7	15,4
РУМЫНИЯ	2 983	-	2 735	-	134	-	114	12,6	4,5	3,8
СЛОВАКИЯ	936	-	487	23	77	588	348	3,9	9,5	68,6
ТУРЦИЯ	6 921	-	378	-	321	4 227	1 995	29,2	4,6	59,4
ВСЕГО	23 705	1 024	10 358	86	988	5 362	7082	100,00	4,3	41,2

Приложение 2

Генеральные планы ТЕА и ТЕЖ ЕЭК ООН

АНКЕТА 1 – Намечаемые проекты

Обозначение проекта*	Автодорога и связанная с ней инфраструктура	Название проекта	Стоимость проекта (млн. евро)	Общий бюджет (млн. евро)
	<i>Участки</i>	<i>например, обновление окружной дороги вокруг Анкары</i>	<i>Просьба указать валюту</i>	<i>в год на протяжении периода, охватываемого национальными планами</i>

Примечание:

Предполагается, что анкету заполнит каждая страна.

Приложение 3**АНКЕТА 2А – Сведения о проекте развития автодорог и связанной с ними инфраструктуры**

Название проекта:	
Характер проекта:	<input type="checkbox"/> Обновление <input type="checkbox"/> Усовершенствование- <input type="checkbox"/> Прочее вание
Местоположение:	<i>(Географическое описание с указанием основных городов, портов и т.д.; желательно приложить карту)</i>
Состояние проекта:	<input type="checkbox"/> Изучение <input type="checkbox"/> Конкурс <input type="checkbox"/> Планирование <input type="checkbox"/> Разработка <input type="checkbox"/> Проектирование <input type="checkbox"/> Строительство
Цели проекта*:	
Описание проекта: <i>Просьба описать новый проект - какие изменения он несет по сравнению с существующей ситуацией (технические характеристики существующей ситуации следует изложить в разделе V анкеты, а характеристики нового проекта - в разделе VI)</i>	
I. Нынешний среднесуточный объем движения за год (СОДГ)**	
а) Все транспортные средства	
б) Международное сообщение	
b1) грузовые автомобили	
b2) городские/междугородные автобусы	
b3) частные транспортные средства	
в) Внутреннее сообщение	
c1) грузовые автомобили	
c2) городские/междугородные автобусы	
c3) частные транспортные средства	
II. Прогнозируемый среднесуточный объем движения за год (СОДГ) (2010 год)**	
а) Все транспортные средства	
б) Международное сообщение	
b1) грузовые автомобили	
b2) городские/междугородные автобусы	
b3) частные транспортные средства	
в) Внутреннее сообщение	
c1) грузовые автомобили	
c2) городские/междугородные автобусы	
c3) частные транспортные средства	
III. Стоимость проезда для частных транспортных средств/для пассажиров автобусов в расчете на 1 км рассматриваемого участка (в настоящее время и в случае реализации проекта)***	
IV. Продолжительность проезда по рассматриваемому участку для пассажиров и грузов (в настоящее время и в случае реализации проекта)***	

V. Технические характеристики существующей ситуации	
a) Часть международного соглашения (например, СМА) b) Тип дороги (шоссе, автомагистраль с регулируемым доступом, автомагистраль с открытым доступом и т.д.) c) Число полос движения d) Протяженность (в км) e) Тип специальных структур (длина туннелей, длина мостов и т.д.) f) Наличие платы за проезд/тарифы	
VI. Технические характеристики проекта	
a) Часть международного соглашения (например, СМА) b) Тип дороги (шоссе, автомагистраль с регулируемым доступом, автомагистраль с открытым доступом и т.д.) c) Число полос движения g) Протяженность (в км) h) Тип специальных структур (длина туннелей, длина мостов и т.д.) i) Наличие платы за проезд/тарифы	
a) Тип специальной инфраструктуры b) Местоположение специальной инфраструктуры c) Площадь (км ²) для специальной инфраструктуры	
Сметный объем инвестиций (евро или долл. США, в ценах 2003 года):	
Коэффициент окупаемости:	<i>Расчетный или предполагаемый</i>
Ожидаемые выгоды:	
Существующие доклады:	
Программа осуществления (годы):	Подготовка: ... Экспроприация: ... Строительство: ... Всего: ...
Исполнитель:	
Источники финансирования: (Общий объем по каждому источнику или в % от общего объема бюджета по каждому источнику)****	Национальные фонды:..... Банковская ссуда:..... Субсидии (например, со стороны ЕС, США, Японии и т.д.):..... Частный сектор:.....

Примечания:

* *Факультативные данные.*

** *Если нет официальных статистических данных, то достаточно привести оценки. Если оценок не имеется, то в качестве источников следует использовать соответствующие исследования (т.е. ТИНА, ТИРС и т.д.).*

*** *Только оценки.*

**** *Если данных не имеется, просьба пропустить.*

Приложение 4**АНКЕТА 2С - Сведения о морских перевозках/портах¹**

Название порта:	
Местоположение:	<i>(Географическое описание с указанием основных городов, портов и т.д.; желательно приложить карту)</i>
Описание порта и интермодальных соединений:	
Описание проекта: <i>Просьба указать, планируются ли какие-либо инвестиции в инфраструктуру/оборудование портов</i>	
I. Нынешний среднегодовой объем движения (СГОД)**	
a) Пассажиры (международное сообщение, внутреннее сообщение)	
b) Автотранспортные средства - международное сообщение (грузовые автомобили, частные автомобили)	
c) Автотранспортные средства - внутреннее сообщение (грузовые автомобили, частные автомобили)	
d) Генеральные грузы, тонны (международные перевозки, внутренние перевозки)	
e) Контейнеры (количество ТЕУ, тонны) — внутренние перевозки	
f) Контейнеры (количество ТЕУ, тонны) — импорт/экспорт	
g) Контейнеры (количество ТЕУ, тонны) — перегрузка	
II. Прогнозируемый среднегодовой объем движения (СГОД) (2010 год)**	
a) Пассажиры (международное сообщение, внутреннее сообщение)	
b) Автотранспортные средства - международное сообщение (грузовые автомобили, частные автомобили)	
c) Автотранспортные средства - внутреннее сообщение (грузовые автомобили, частные автомобили)	
d) Генеральные грузы, тонны (международные перевозки, внутренние перевозки)	
e) Контейнеры (количество ТЕУ, тонны) — внутренние перевозки	
f) Контейнеры (количество ТЕУ, тонны) — импорт/экспорт	
g) Контейнеры (количество ТЕУ, тонны) — перегрузка	
III. Пропускная способность порта за год (генеральные грузы - в тоннах, контейнеры - в ТЕУ)	
IV. Транспортные расходы в портах (обработка, портовые сборы и т.д.) ***	
a) В расчете на 1 контейнер	
b) В расчете на 1 тонну генерального груза	
c) В расчете на 1 грузовой автомобиль	
d) В расчете на 1 судно (в среднем)	

¹ АНКЕТА 2В касается железных дорог и связанной с ними инфраструктуры и не имеет отношения к ТЕА.

V. Время обработки/перегрузки в портах***	
a) В расчете на 1 контейнер b) В расчете на 1 тонну генерального груза c) В расчете на 1 грузовой автомобиль	
VI. Транспортные расходы в портах (обработка, портовые сборы и т.д.) ***	
a) В расчете на 1 контейнер b) В расчете на 1 тонну генерального груза c) В расчете на 1 грузовой автомобиль d) В расчете на 1 судно (в среднем)	
VII. Характеристики портовых соединений с другими портами в странах ТЕА и ТЕЖ	
a) Суда-контейнеровозы: количество рейсов в месяц, стоимость рейса, продолжительность рейса, количество ТЕУ в год b) Суда для перевозки генеральных грузов: количество рейсов в месяц, стоимость рейса, продолжительность рейса, количество тонн грузов в год c) Ролкеры и паромы: количество рейсов в месяц, стоимость рейса, продолжительность рейса, количество грузовых и частных автомобилей в год	

Примечания:

* *Факультативные данные.*

** *Если нет официальных статистических данных, то достаточно привести оценки. Если оценок не имеется, то в качестве источников следует использовать соответствующие исследования (т.е. ТИНА, ТИРС и т.д.).*

*** *Только оценки.*

Приложение 5

АНКЕТА 3 Баллы по различным критериям оценки проекта (*каждая страна при желании заполняет соответствующую колонку*)

Критерии	Изначальные оценки консультантов*	Баллы по странам, участвующим в проекте**																				
		AT	BG	B-H	BL	CZ	CR	FYROM	GE	GR	HU	IT	LT	MD	PL	RO	RU	SK	SL	S-M	TU	UKR
C _A																						
C _{A1}																						
C _{A2}																						
C _{A3}																						
C _{A4}																						
C _{A5}																						
C _B																						
C _{B1}																						
C _{B2}																						
C _{B3}																						
C _{B4}																						
C _{B5}																						
C _C																						
C _{C1}																						
C _{C2}																						
C _{C3}																						
C _{C4}																						
C _{C5}																						

* Или, когда это необходимо, представлено Дельфийской группой.

** Если национальные эксперты не согласны с предлагаемыми баллами, то они могут проставить в соответствующей колонке своей страны свои предлагаемые баллы и привести надлежащее обоснование желаемого изменения.

Приложение 6

АНКЕТА 4 Весовые коэффициенты по различным критериям оценки проекта (каждая страна при желании заполняет соответствующую колонку)

Весовые коэффициенты	Изначальные коэффициенты консультантов*	Весовые коэффициенты по странам, участвующим в проекте **																				
		AT	BG	B-H	BL	CZ	CR	FYROM	GE	GR	HU	IT	LT	MD	PL	RO	RU	SK	SL	S-M	TU	UKR
W_A																						
W _{A1}	12%																					
W _{A2}	4%																					
W _{A3}	8%																					
W _{A4}	12%																					
W _{A5}	4%																					
W_B																						
W _{B1}	10%																					
W _{B2}	10%																					
W _{B3}	13%																					
W _{B4}	10%																					
W _{B5}	8%																					
W_W																						
W _{W1}	4%																					
W _{W2}	1%																					
W _{W3}	3%																					
W _{W4}	1%																					
W _{W5}	2%																					
ВСЕГО	100%																					

* Представлено Дельфийской группой (см. приложение II).

** Если национальные эксперты не согласны с предлагаемыми весовыми коэффициентами, то они могут проставить в соответствующей колонке своей страны свои предлагаемые коэффициенты и привести надлежащее обоснование желаемого изменения.