



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2005/12
23 June 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта
(Восемнадцатая сессия, 15-16 сентября 2005 года,
пункт 10 повестки дня)

СВЯЗЬ МЕЖДУ ТРАНСПОРТОМ И ЭКОНОМИЧЕСКИМ РАЗВИТИЕМ

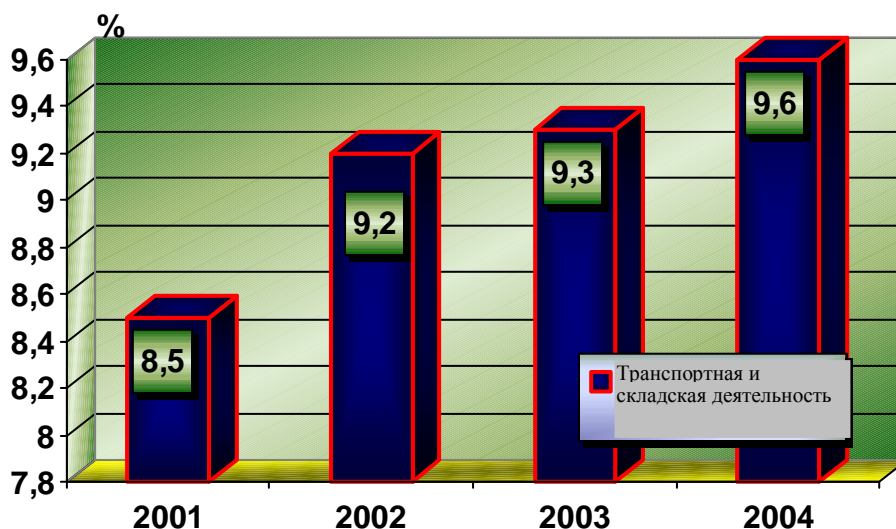
Передано правительствами Литвы и Турции

ЛИТВА

Роль транспорта в экономическом развитии Литвы

Транспорт является одним из наиболее быстро развивающихся секторов в Литве. В последние годы валовая добавленная стоимость (ВДС), произведенная транспортным и складским сектором, продолжала расти и в 2004 году составила 9,6% совокупного ВВП страны. Это свидетельствует о существенном влиянии транспортного сектора на всю экономику Литвы. Вклад транспортной и складской деятельности в совокупный ВВП показан на диаграмме, приводимой ниже.

**Вклад деятельности транспортного и складского сектора
Литвы в ВВП**



Среди всех видов транспортной и складской деятельности на автотранспортную деятельность (пассажирские перевозки автобусами, троллейбусами, автомобилями такси, грузовые автомобильные перевозки) приходится основная доля вклада в ВВП (приблизительно 50%). Большая доля приходится также на железнодорожные перевозки и сопутствующую транспортную деятельность (перевалка в морских портах и т.д.).

Транспортный сектор в Литве является одним из наиболее значительных компонентов экономики. Главная причина столь сильного влияния транспортного сектора на экономику страны состоит в очень выгодном географическом положении Литвы: она находится в географическом центре Европы, поэтому территорию страны пересекают четыре коридора ТЕС-Т: I A, I, IX B и IX D. Транспортные коридоры IX B и I D обеспечивают транспортные потоки в направлении Восток-Запад к портам на Балтийском море: либо к Калининграду (IX D), либо к литовскому порту Клайпеда. Объемы железнодорожных перевозок по этим транспортным коридорам превышают объемы автомобильных перевозок. Аналогичная ситуация наблюдается в транспортных коридорах I и I A (направление Север-Юг).

В период между двумя мировыми войнами и позднее, в период советской оккупации, Литва имела хорошие дороги. После восстановления независимости в 1990 году Литва использовала это положение; были созданы многочисленные автотранспортные компании, что позволило сохранить сильную позицию на западноевропейском рынке грузовых перевозок. С другой стороны, литовские железные дороги терпят убытки, особенно в пассажирском секторе. Пассажирские перевозки являются убыточной отраслью в Литве, в то время как грузовые перевозки приносят

прибыль. В этом заключается существенное отличие от Западной Европы, где железнодорожные пассажирские перевозки имеют очень сильные конкурентные позиции по сравнению с автомобильным транспортом.

Литовская трансъевропейская сеть включает 1 617 км автодорог, 1 100 км железных дорог, 278 км внутренних водных путей, 3 международных аэропорта (Вильнюс, Каунас и Паланга) и государственный морской порт Клайпеда.

Наибольшая часть пассажиров и грузов в Литве перевозится по трансъевропейской сети: в 2004 году совокупный объем перевезенных грузов составил 102,4 млн. т, причем объем перевозок продолжает расти.

В сфере грузовых перевозок литовский железнодорожный транспорт конкурирует с автомобильным транспортом, и на его долю приходится 44% всех грузовых перевозок (объем грузовых перевозок автомобильным транспортом в среднем составляет около 50%). Это положение явно отличается от ситуации в Западной Европе, где железнодорожный грузовой транспорт занимает на транспортном рынке значительно более слабые позиции.

Контейнерооборот в государственном порту Клайпеда в последние годы увеличился, и его объем продолжает расти. В прошлом году он вырос на 47% по сравнению с 2003 годом и составил 174 ТЕУ (дацадатифутовый эквивалент).

После присоединения к Европейскому союзу (ЕС) 1 мая 2004 года увеличился пассажирооборот в международных аэропортах. По сравнению с 2003 годом объем пассажирских перевозок в литовских международных аэропортах увеличился почти на 40% и достиг 1 млн. пассажиров.

Для удовлетворения спроса на транспортные услуги необходимы дальнейшая модернизация и развитие литовской транспортной инфраструктуры.

Пересмотренные Руководящие положения по Трансъевропейской транспортной сети являются юридическим документом, и соответствующие страны преисполнены решимости реализовать намеченные приоритетные проекты. Два из этих проектов - "Рейл Балтика" и "Автомагистрали Балтийского моря" - рассматриваются в качестве основных приоритетов Литвы.

Создание современной международной Трансъевропейской транспортной сети вдоль оси Север-Юг на основе Критского транспортного коридора I считается очень важным

приоритетом транспортного развития. Центральным элементом последнего должен стать проект "Рейл Балтика" - железнодорожная линия с шириной колеи европейского стандарта, призванная удовлетворять общие евро-азиатские транспортные потребности после завершения создания сети логистических центров на пересечениях основных осей.

Литва и другие государства Балтии (Эстония и Латвия) подвержены очень высокому риску так называемой долгосрочной инфраструктурной изоляции, которая может оказать негативное влияние на конкурентоспособность всего балтийского региона в рамках ЕС. Если взглянуть на карту Европы, то можно увидеть, что единственный наземный маршрут из государств Балтии на запад проходит через Польшу, которая пока не имеет эффективной международной железнодорожной инфраструктуры. Следует учитывать, что любая железнодорожная линия является инвестицией на 100-летнюю перспективу. Поэтому шаги, уже предпринятые Европейской комиссией в целях содействия реализации проекта - инициирование процедуры назначения Европейского координатора (и начатое Комиссией общее технико-экономическое обоснование для проекта "Рейл Балтика"), - заслуживают очень высокой оценки.

Одним из основных приоритетов развития литовской транспортной системы стала модернизация дорог Восток-Запад и их интеграция в рамках проекта "Автомагистрали Балтийского моря" в Трансевропейскую сеть. Очень важное значение для государств Балтии имеет также увеличение протяженности приморских автомагистралей, включая соединение дорог ЕС с дорогами соседних стран в направлении Восток-Запад. Реализация этой концепции в значительной мере зависит от инициативы государств-членов, и здесь необходимо в достаточной мере учитывать потребность в обеспечении эффективных наземных соединений между портами и внутренними районами. В этом контексте государства Балтии принимают активное участие в инициативе "Расширенная Европа", представляя совместные предложения с соседними странами (Беларусь, Российская Федерация и Украина). Литва и государства Балтии - это именно то место, где можно было бы обеспечить соединение двух различных транспортных систем (ЕС и соседних восточных стран) посредством налаживания соответствующего технического и административного взаимодействия.

Хотя в Литве уже существуют неплохие условия для предпринимательства, создание *Сети логистических центров*, новая железнодорожная линия "*Рейл Балтика*" с шириной колеи европейского стандарта, развитие первого автотранспортного коридора "*Виа Балтика*", а также развитие *каботажного судоходства* по автомагистралям Балтийского моря позволят значительно улучшить эти условия. В последние годы из всех стран Европейского союза Литва имеет наивысшие показатели доли валовой добавленной стоимости (ВДС), созданной в секторе транспорта, складской деятельности и связи.

Спрос на транспортные услуги стремительно растет, и поэтому особо важное значение имеет концентрация усилий на аспектах диверсификации, пропускной способности, мультимодальности и обеспечения наивысшего качества транспортных услуг.

Растет объем морских перевозок, существенно повышаются показатели автомобильных перевозок, увеличивается пассажирооборот в секторе воздушных перевозок (особенно после присоединения к ЕС 1 мая 2004 года), и наибольшая доля транспорта в ВВП среди 25 членов ЕС превосходит все ожидания. Несмотря на это, остаются нерешенными многие задачи: неудовлетворительные соединения с Западной Европой через Польшу, слабый прогресс в работе над проектом "Рейл Балтика", препятствующий его скорейшей реализации, проблемы в области безопасности дорожного движения, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, и т.д. Все это серьезные проблемы, требующие совместных усилий как внутренних структур, так и соседних стран.

В соответствии с новыми условиями, сложившимися после присоединения Литвы к ЕС, была разработана новая долгосрочная (до 2025 года) Стратегия развития литовской транспортной системы, которая должна быть принята постановлением правительства в ближайшем будущем.

Основные цели Стратегии развития литовской транспортной системы состоят в следующем:

1. Модернизация элементов сети ТЕС-Т;
2. Развитие региональной транспортной инфраструктуры;
3. Развитие мультимодальной и интермодальной транспортной инфраструктуры посредством создания логистических центров;
4. Развитие инфраструктуры международных аэропортов и государственного морского порта Клайпеда;
5. Повышение безопасности дорожного движения и надежности перевозок (разработана новая Программа обеспечения безопасности дорожного движения на 2005-2010 годы).

ТУРЦИЯ

Роль железнодорожного транспорта в экономическом развитии

Плодотворное влияние транспортного сектора на процесс устойчивого экономического развития можно резюмировать следующим образом:

- расширение производственного потенциала способствует повышению мобильности товаров и людей между центрами производства/потребления;
- изменения в транспортной системе влекут за собой изменения в уровнях предложения и производственных системах;
- перенос факторов производства в более эффективные центры производства.

Помимо непосредственного влияния транспортного сектора на процесс экономического развития, уровень отдачи любых капиталовложений в этой области на 50% выше, чем в других секторах (Всемирный банк, 1996 год).

Комбинированные перевозки представляют собой координированное использование различных быстрых, экономичных и надежных видов транспорта для доставки грузов "от двери до двери". Реорганизация транспортных систем в сторону увеличения доли комбинированных перевозок является важным шагом в деле достижения цели обеспечения более дешевых, быстрых, надежных и экологически чистых транспортных услуг.

В Турции большое значение придается увеличению доли комбинированных перевозок в интересах сокращения числа дорожно-транспортных происшествий, совершенствования железнодорожного и морского транспорта и использования современных транспортных технологий. Государственные железные дороги Турции сосредоточили свою деятельность именно в этом направлении.

В области комбинированных перевозок Государственные железные дороги Турции (ГЖДТ) развивают следующие виды деятельности:

1. Контейнерные перевозки
2. Перевозки грузов в съемных кузовах

3. "РО-ЛА" (системы перевозки автотранспортных средств на железнодорожных вагонах) - имеется высокий спрос на этот вид перевозок
4. Бимодальные перевозки (система, в которой перевозки осуществляются специальными тягачами, пригодными для погрузки на железнодорожный и морской транспорт) - также имеется высокий спрос на этот вид перевозок
5. Железнодорожно-паромные перевозки (перевозка вагонов морским транспортом)

Потребление энергии

Около 20% всей энергии в Турции потребляется в транспортном секторе. Около 93% энергии в транспортном секторе приходится на долю автомобильного транспорта.

Таблица: Потребление энергии в транспортном секторе
(%)

Год	Железные дороги	Автомобильный транспорт	Морской транспорт	Воздушный транспорт	Всего
1994	3	89	2	6	100
1995	3	86	2	9	100
1996	3	87	1	9	100
1997	3	86	1	10	100
1998	3	86	1	10	100
1999	3	87	2	8	100
2000	2	88	2	8	100
2001	2	87	2	9	100
2002	2	93	2	3	100

Источник: Рассчитано на основании данных Министерства энергетики и природных ресурсов.

Железные дороги потребляют меньше энергии в секторах грузовых и пассажирских перевозок, чем другие виды транспорта, за исключением морского. Потребление энергии на железных дорогах в расчете на единицу произведенной работы составляет менее одной четвертой - одной седьмой от уровня энергопотребления на автомобильном транспорте.

Безопасность

Под обеспечением безопасности на транспорте понимается создание условий, позволяющих избежать аварий.

Исследования показали, что аварии на автодорогах сопровождаются большим материальным ущербом и физическими травмами во всех странах. Использование железных дорог, которые являются более безопасными по сравнению с автодорогами, позволяет ограничить такой ущерб и снизить негативное влияние аварий на окружающую среду.

В результате аварий в Турции ежегодно гибнет в среднем 5 тыс. человек.

Окружающая среда

На долю железных дорог (локомотивы на дизельной тяге) приходится 5% загрязнения воздуха, в то время как для автомобильного транспорта этот показатель составляет 85%. Локомотивы на электрической тяге не загрязняют воздух.

Роль железных дорог в загрязнении земли и вод также невелика. Что касается автомобильного транспорта, то отходы горюче-смазочных материалов и вещества, попадающие в зоны расположения автозаправочных станций, загрязняют прилегающие земли и водные ресурсы.

Шум

Исследования показали, что уровень шума на автодорогах варьируется от 72 до 92 дБ. В случае транспортных средств большой грузоподъемности этот уровень может достигать 103 дБ. С одной стороны, уровень шума на авиалиниях составляет 103-106 дБ. С другой стороны, уровень шума, производимого поездом, движущимся со скоростью 150 км/ч, составляет 65-75 дБ. Верхний допустимый уровень шума для человека, работающего в течение 8 часов, составляет максимум 90 дБ, что дополнительно говорит в пользу железных дорог.

Использование земли

Во избежание экономических потерь при планировании транспортного маршрута следует учитывать необходимость защиты полезных земель и природных ресурсов. В странах с развитыми транспортными сетями площади, выделенные под транспортную

инфраструктуру, составляют около 5% территории, что сравнительно немного по сравнению с населенными районами, промышленными зонами и лесными массивами.

Для обеспечения того же объема перевозок под автомобильные дороги требуется в 2,7 раза больше места, чем под железные дороги. Согласно техническим условиям, принятым в Германии, электрифицированная двухпутная железная дорога с шириной платформы в 13,7 м по своей пропускной способности соответствует шестиполосной автомобильной дороге шириной 37,5 м.

Инфраструктурные затраты

Стоимость строительства автодороги приблизительно в три раза выше стоимости строительства двухпутной электрифицированной и оборудованной соответствующими средствами сигнализации железной дороги, имеющей аналогичную пропускную способность. Если стоимость строительства 1 км двухпутной электрифицированной и оборудованной соответствующими средствами сигнализации железной дороги составляет 1,5 млн. долл. США на равнинных участках и 4 млн. долл. США в гористой местности, то стоимость строительства 1 км эквивалентной автодороги составляет 6 млн. долл. США на равнинных участках и 12 млн. долл. США в гористой местности. (В отношении инфраструктурных расходов согласно техническим условиям, принятым в Германии, электрифицированная двухпутная железная дорога с шириной платформы в 13,7 м по своей пропускной способности соответствует шестиполосной автомобильной дороге шириной 37,5 м.)
