



**Экономический  
и Социальный Совет**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2007/7/Add.1  
4 July 2007

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Двадцатая сессия  
Женева, 13-14 сентября 2007 года  
Пункт 6 предварительной повестки дня

**ОТВЕТЫ НА ВОПРОСНИК ПО ИЗМЕНЕНИЯМ В ОБЛАСТИ  
ТРАНСПОРТА**

Добавление

Представлено правительствами Испании и Швеции

- I. ВОПРОСЫ ОБЩЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ
  - A. Цели правительственной политики в области внутреннего транспорта в целом и по отдельным видам транспорта (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, городской и т.д.), а также цели внешнего характера (планирование землепользования, региональное развитие и т.д.) в той мере, в какой это имеет отношение к транспорту

## Испания

1.   Нынешняя транспортная политика проводится в соответствии со "Стратегическим планом развития инфраструктуры и транспорта" (СПИТ-2005) в средне- и долгосрочной перспективе (2005-2020 годы). Этот план является самым масштабным за всю историю проектом, направленным на развитие инфраструктуры Испании, и предусматривает расходы в объеме около 210 млрд. евро, выделяемые на внутренний транспорт, т.е. среднегодовой показатель таких расходов составляет более 13,8 млрд. евро, а средний размер инвестиций - приблизительно 1,5 ВВП.
  
2.   Одним из стратегических направлений является развитие железных дорог, что предполагает создание высокоэффективной сети; по существу на долю железных дорог приходится более 48% от общего объема расходов в рамках этого плана. Кроме того, он предполагает использование диверсифицированной стратегии финансирования, предусматривает мощную бюджетную базу в размере 60%, но в то же время допускает применение других источников и инструментов для внебюджетного финансирования.
  
- В.   Меры организационного характера, направленные на достижение целей транспортной политики, например структура, функционирование и компетенция административных органов, ответственных за транспортную политику, и их взаимоотношения с другими административными органами (национальными, региональными, местными) и с транспортными предприятиями
  
3.   В структуре органов, отвечающих за вопросы транспорта, произошли значительные изменения:
  - а)   Новая железнодорожная модель. В соответствии с моделью Европейского союза (ЕС) на основании закона 2005 года железнодорожная компания РЕНФЕ была разделена на две компании: "Ренфе операдора", занимающуюся предоставлением транспортных услуг, и АДДФ - новую компанию, отвечающую за развитие инфраструктуры. В этой новой структуре за инвестирование в инфраструктуру отвечают министерства общественных работ и транспорта и АДДФ, а инвестированием в подвижной состав и собственное оборудование занимается компания "Ренфе операдора".
  
  - б)   Новое агентство по внутреннему транспорту. Это агентство было создано с целью бюджетного финансирования инвестиций в инфраструктуру для обеспечения большей гибкости в ходе этой работы.

- С. Политические меры или действия, принятые административными органами с целью повышения безопасности (пользователей, персонала и третьих лиц) и снижения негативного воздействия на окружающую среду со стороны различных видов транспорта
4. Безопасность: введение водительского удостоверения с балльной системой для индивидуального и общественного транспорта (2006 год); применение политики ЕС в этих вопросах, например использование датчика ремня безопасности на всех транспортных средствах, устройств для ограничения скорости и т.д.; повышение числа инспекторов для обеспечения соблюдения законодательства в автомобильном секторе.
5. Окружающая среда: стимулирование эксплуатации экологически более чистых тяжелых транспортных средств с использованием фискальных мер; освобождение от топливного налога при использовании биологического топлива; программа стимулов (план "Превент"), цель которой состоит в модернизации парка пассажирских автомобилей в целях использования преимуществ более эффективных новых транспортных средств.
- Д. Принятые административными органами меры и правила, содействующие более рациональному использованию имеющихся транспортных возможностей (например, лучшее распределение перевозок между общественным и личным транспортом), включая меры, принятые в целях поощрения пользования городским общественным транспортом и ограничения пользования частными автомобилями в городских районах
6. Помимо значительных усилий в сфере инвестирования в железнодорожный транспорт на национальном уровне, в крупных городах Испании предпринимаются активные усилия, направленные на инвестирование в развитие метрополитена, увеличение протяженности сети в Мадриде и Барселоне или открытие новых линий, например в Бильбао и Севилье. Кроме того, по всей Испании принимаются меры по развитию городского транспорта.
- Е. Меры, содействующие рациональному использованию энергоресурсов на транспорте:
- а) в краткосрочной перспективе планируется внедрить систему налогообложения, предусматривающую размер налога на продажу новых легковых автомобилей в зависимости от расхода топлива;
  - б) концепции городской мобильности;

- c) управление транспортной инфраструктурой;
- d) транспортные планы компаний;
- e) модернизация парка городского транспорта;
- f) эффективное управление грузовыми автомобилями и автобусами.

7. Цель заключается в снижении удельного расхода энергии к 2012 году по крайней мере на 20% по сравнению с 1990 годом в показателях тр.ср.-км и т-км.

## II. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

A. Основные технологические изменения в существующей инфраструктуре, транспортном оборудовании, управлении движением и т.д., включая, в частности, меры по управлению движением в городских районах

### 1. Испания

- a) Система передачи специальных сообщений малой дальности (DSRC)
- b) Система управления аварийными ситуациями
- c) Современные системы информирования участников дорожного движения (ATIS) (Системы взаимодействия поставщиков информационных услуг)
- d) Система определения местоположения
- e) Взаимодействие между центром управления движением и элементами системы на местах
- f) Взаимодействие в рамках системы эксплуатации коммерческих транспортных средств (CVO)
- g) Взаимодействие с центром управления архивными данными
- h) Связь центра управления чрезвычайными ситуациями с другими центрами

- i) Взаимодействие между центром управления транзитными перевозками и другими центрами и транспортными средствами в транзитном сообщении

## 2. Швеция

8. Весной 2006 года был проведен эксперимент, в ходе которого в центральной части Стокгольма взималась плата за перегруженность дорог. В этом контексте была разработана современная система регистрации и оплаты. Все легковые автомобили, въезжающие в платную зону или выезжающие из нее, фотографировались или регистрировались для определения размера сбора в конкретный период времени. Такая система платы будет вновь введена в августе 2007 года, и ее техническое оснащение будет скорректировано с учетом опыта, накопленного в испытательный период. Параллельно с этим проводится исследование, направленное на разработку дистанционной системы взимания платы с большегрузных транспортных средств ("проект ARENA").

В. Меры, направленные на повышение прибыльности и производительности транспортных операций:

- a) поддержка со стороны региональных и местных органов власти в деле создания новых логистических центров;
- b) введение системы платы за использование инфраструктуры на железнодорожном транспорте;
- c) применение вспомогательных средств для совершенствования системы подготовки водителей грузовых автомобилей, в частности с точки зрения экологически безопасного вождения;
- d) предоставление помощи для поощрения прекращения вождения автомобилей пожилыми и самозанятыми водителями.

С. Прогресс в предоставлении комплексных транспортных услуг с использованием различных видов транспорта при перевозке пассажиров и грузов (перевозка легковых и грузовых автомобилей на железнодорожных платформах, контейнеризация, использование поддонов, контейнерные перевозки) и в повышении эффективности транспортных операций (пригородные перевозки, связь с аэропортами, сбор, обработка и распределение грузов в портах и других крупных центрах).

1. Пассажирские перевозки

9. Аэропорты - линии метрополитена до аэропорта Барахас, включая новый терминал 4. Одобрена новая железнодорожная линия до аэропорта Барахас. В стадии строительства находится высокоскоростная железнодорожная линия до Барселоны, проходящая через аэропорт Барселоны, создание которой будет завершено к концу 2007 года.

10. Городской транспорт - комплексная система взимания платы в восьми городских районах, для пригородного сообщения, метро и автобусных перевозок.

2. Грузовые перевозки

11. Каботажное судоходство - концессии для стимулирования развития интермодального подхода в ходе морских, железнодорожных и автомобильных перевозок.

D. Планы городских и пригородных перевозок и проблемы, возникающие между этими двумя видами перевозок

12. Высокоскоростные линии для общественного транспорта и совместного пользования легковыми автомобилями при въезде в крупные города. Создание новых и расширение существующих пересадочных станций для обслуживания пригородного сообщения, метрополитена и междугородных автобусов в крупных городах.

E. Выявление и локализация постоянных препятствий движению (узкие места, перенасыщенность некоторых дорог, трудности эксплуатационного характера)

13. Испания сталкивается с проблемами перегруженности в пригородных зонах крупных городов и в некоторых внутригородских коридорах. Что касается грузового транспорта, то основные проблемы возникают при пересечении границ в Пиренеях в ходе автомобильных или железнодорожных перевозок.

F. Экономические исследования, которые могут представлять интерес для других стран-членов.

1. Испания

14. Министерство общественных работ и транспорта инициировало амбициозные программы НИОКР + I, рассчитанные на четырехлетний период с 2006 года (0,5% расходных статей министерства) по 2008 год (1,5% бюджетных расходов). Основное внимание в этих исследованиях уделяется вопросам эффективности и оптимизации транспортных инфраструктур и услуг; воздействию транспорта и улучшению экологической совместимости транспортной деятельности с учетом факторов биоразнообразия и территориальной интеграции инфраструктур.

15. Можно выделить четыре основные направления исследовательской деятельности:

- a) повышение транспортной безопасности;
- b) повышение эффективности функционирования транспортных систем;
- c) новые инфраструктуры и автомобильные технологии; и
- d) улучшение социально-экономических и институциональных условий.

## 2. Швеция

16. Один из главных принципов транспортной политики Швеции заключается в том, что предельные издержки в связи с внешними эффектами транспортной деятельности должны быть интернализированы в переменные транспортные затраты. Для определения размера транспортного налогообложения в соответствии с этим принципом необходимо знать предельные издержки, вызванные внешними эффектами. В этой сфере проводятся многочисленные исследования, а также разрабатываются методы оценки инфраструктурных инвестиций и других мер транспортной политики (главным образом для анализа затрат-выгод).

### III. ВОПРОСЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ

A. Планирование или реализация крупных проектов по развитию инфраструктуры (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт национального или международного значения), а также модернизация существующей инфраструктуры

#### 1. Испания

- a) Автомобильный транспорт

17. Развитие междугороднего сообщения благодаря созданию государственной высокоэффективной автодорожной сети, включая строительство высокоэффективных междугородних маршрутов и трансграничных соединений.

18. Строительство новых городских автомагистралей, соединяющих центр Мадрида и Малаги с периферийными районами.

b) Железнодорожный транспорт

19. Создание высокоэффективных железнодорожных платформ для эксплуатации на железнодорожной сети с шириной колеи, соответствующей требованиям МСЖД. Строительство новой линии в направлении Франции (2012 год), которая обеспечит полную эксплуатационную совместимость.

2. Швеция

20. Весной 2007 года начался процесс разработки нового плана инвестирования в инфраструктуру (2010-2019 годы). В течение этого первого этапа будут определены основные направления инвестирования и технического обслуживания, а также установлен размер финансирования для инвестиций в автомобильные и железные дороги. Процесс планирования направлен на определение роли инфраструктурного инвестирования в рамках общей транспортной политики, в соответствии с которой объем инвестирования зависит от реализации других конкретных инструментов транспортной политики. Параллельно с этим пересматриваются существующие инвестиционные программы, предусматривающие реализацию некоторых крупных инфраструктурных проектов, таких, как "Ботниабанан" (железная дорога вдоль северного побережья Швеции) и "Норра Ланкен" (часть кольцевой дороги вокруг центрального района Стокгольма). Рассматривается вопрос о крупных проектах строительства железнодорожных туннелей в Стокгольме и Гётеборге.

В. Методологический подход при выборе критериев для установления приоритетов программ или инвестиционных проектов, касающихся транспортной инфраструктуры



1. Испания

21. Отказ от использования концепции развития сети радиальных автомобильных дорог в центре страны и расширение инфраструктуры по всей стране. Соединение столичных городов всех провинций с помощью высокоскоростных железнодорожных линий.

2. Швеция

22. Постоянно совершенствуется метод анализа затрат-выгод инфраструктурных проектов и других мер транспортной политики. За последние десять лет была разработана современная система моделирования прогноза пассажирских перевозок, и сейчас уже создана новая модель, используемая в планировании инфраструктуры. Разрабатывается также современная система прогнозирования грузовых перевозок. Существующая модель способна решать проблемы, связанные с выбором маршрута и вида транспорта. Новая система будет также включать логистический модуль.

С. Финансирование проектов транспортной инфраструктуры (например, инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного, трубопроводного, городского транспорта); возможные специальные схемы финансирования (например, посредством учреждения общего или специального фонда распределения издержек, связанным с развитием инфраструктуры)

1. Испания

23. Важное значение для реализации нынешнего плана развития транспорта имеет участие частного сектора в инфраструктурном инвестировании. В рамках такого партнерства на автомобильном транспорте процентная доля частных компаний в общем бюджете составляет около 25%. Новые же проекты, а также работы по техническому обслуживанию обычно осуществляются на основе концессионных соглашений. В случае железнодорожного транспорта их доля достигает 19%.

24. В секторе городских перевозок на некоторых конкретных линиях метрополитена (Мадрид) внедряются новые схемы.

2. Швеция

25. Правительство крайне заинтересовано в возможностях использования ГЧП (государственно-частного партнерства) для финансирования инфраструктурных проектов, поэтому оно обратилось к Национальной автодорожной администрации с просьбой

изучить такие возможности. Доклад по этому вопросу был недавно передан правительству. В разрабатываемых в настоящее время планах инфраструктурного инвестирования будут определены объекты, пригодные для финансирования с использованием ГЧП.

#### IV. ПЛАНИРУЕМЫЕ ИЛИ ПРЕДПОЛАГАЕМЫЕ КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ, КАСАЮЩИЕСЯ РАЗЛИЧНЫХ КЛЮЧЕВЫХ АСПЕКТОВ ВНУТРЕННЕГО ТРАНСПОРТА

##### A. Общая занятость

###### 1. Испания (2005 год)

Автомобильный транспорт.....	524 000
Железнодорожный транспорт .....	44 000
Нефтепроводный транспорт.....	6 000
Другие виды деятельности .....	190 000

###### 2. Швеция

26. В 2004 году в секторе транспорта и коммуникаций было занято 239 798 человек.

##### B. Общая сумма капиталовложений в сектор транспорта

###### 1. Испания (2005 год)

	<u>Евро</u> (млн.)
Автомобильный транспорт .....	8 244,89
Железнодорожный транспорт .....	6 259,36
АДИФ (компания, ответственная за железнодородную инфраструктуру).....	3 532,08
РЕНФЕ (железнодорожная компания).....	743,58
Городской транспорт .....	2 126,08
Инфраструктура метрополитена.....	1 932,91
Подвижной состав .....	193,17
Прочие (автобусы) .....	169,41
Трубопроводный транспорт .....	177,34

2. Швеция

27. Общий объем инвестиций в 2005 году составил 32 067 млн. шведских крон, т.е. в разбивке по видам транспорта:

	<u>Шв. кроны</u> (млн.)
Автомобильный транспорт.....	13 844
Железнодорожный транспорт .....	16 512
Порты .....	899
Аэропорты .....	812

С. Объем пассажирских перевозок в пассажиро-км (п-км) (2005 год)

1. Испания (2005 год)

	(п-км)
Автомобильный транспорт .....	417 834
Железнодорожный транспорт .....	21 600
Воздушный транспорт.....	23 244

2. Швеция (2005 год)

28. Пассажирооборот на автомобильном транспорте общего пользования составил 10 622 млн. п-км. Информация об объеме движения индивидуального транспорта будет представлена позднее. Объем железнодорожных пассажирских перевозок составил 9 591 млн. п-км, пассажирооборот во внутреннем воздушном сообщении в общей сложности составил 3,3 млрд. п-км (2006 год), т.е. во внутреннем сообщении было перевезено 6,9 млн. пассажиров.

D. Объем грузовых перевозок (в тонно-километрах)

1. Испания (2005 год)

	Грузооборот (т-км)
Автомобильный транспорт .....	367 497
Железнодорожный транспорт.....	11 641
Трубопроводный транспорт.....	11 658
Судоходство .....	41 300
Воздушный транспорт.....	91

2. Швеция (2005 год)

	(т-км)
Железнодорожный транспорт.....	21 675
Автомобильный транспорт .....	35 455

E. Длина сетей

1. Испания

Общая протяженность автомобильных дорог.....	165 646 км
Сеть государственных автомагистралей .....	25 415 км
в том числе	
с двумя проезжими частями .....	7 302 км
Платные автомагистрали.....	2 163 км
Региональная сеть автомобильных дорог.....	140 231 км
в том числе	
с двумя проезжими частями .....	2 387 км
Платные автомагистрали.....	359 км
Железнодорожный транспорт	
Сеть железных дорог .....	15 000 км
в том числе	
высокоскоростные линии .....	> 1200 км (2006 год)
трубопроводы.....	3 800 км

2. Швеция (2006 год)

29. Протяженность национальной сети автомобильных дорог в Швеции составляет 98 334 км, в том числе протяженность автомагистралей (автострад) составляет 1 677 км. С учетом частных автомобильных дорог протяженность автомобильной сети Швеции составляет более 138 000 км (2006 год).

30. Протяженность железнодорожной сети в 2005 году составляла 11 017 км.

F. Транспортное оборудование: грузоподъемность и пассажировместимость железнодорожного подвижного состава

1. Испания

Железнодорожный транспорт

Общее количество локомотивов .....	729
Общее количество автомотрис .....	796
Общее количество вагонов .....	22 658

Автомобильный транспорт

Частные легковые автомобили .....	20 250 377
Грузовые автомобили .....	4 655 413
Автобусы .....	58 248

2. Швеция (2005 год)

Пассажирские вагоны .....	1 857
Общее число посадочных мест.....	117 332
Общее число спальных мест.....	6 487
Число грузовых автомобилей .....	16 637
Общая грузоподъемность грузовых автомобилей.....	772 195 т
Число частных легковых автомобилей.....	4 202 463
	(по состоянию на 31.12.2006)

-----