



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.5/1999/7  
8 July 1999

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

(Двенадцатая сессия, 6-8 сентября 1999 года,  
пункт 5 с) повестки дня)

ПРОЦЕСС ОЦЕНКИ ПРОЕКТОВ В ОБЛАСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
ВНУТРЕННЕГО ТРАНСПОРТА

Оценка потребностей в области транспортной инфраструктуры (ТИНА)

Передано Европейской комиссией (ЕК)

На своей одиннадцатой сессии Рабочая группа просила своего Председателя и ЕК представить к своей следующей сессии окончательный доклад по проекту ТИНА. Ниже приводится резюме проекта окончательного доклада об оценке потребностей в области транспортной инфраструктуры в Центральной и Восточной Европе, представленное Европейской комиссией. Полный текст окончательного доклада (только на английском языке) можно будет получить в зале заседаний; запрос на его получение может быть направлен в секретариат.

\* \* \*

Просьба иметь в виду, что распространение документов Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) более не является "ограниченным". В связи с этим секретариат принял новую систему нумерации, в соответствии с которой все рабочие документы, кроме докладов и повесток дня, будут иметь следующее обозначение: TRANS/WP.5/год/порядковый номер. Доклады, повестки дня, резолюции и основные публикации будут обозначаться в соответствии с прежней системой нумерации (например, TRANS/WP.5/21).

# ПРОЕКТ ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ДОКЛАДА ПО ПРОЕКТУ ТИНА

---

ТИНА

Общая оценка потребностей в области транспортной  
инфраструктуры в странах, являющихся кандидатами  
на присоединение

Определение элементов будущей трансъевропейской  
транспортной сети

в

Болгарии, Венгрии, Латвии, Литве, Кипре, Польше, Румынии,  
Словакии, Словении, Чешской Республике и Эстонии

Проект окончательного доклада по проекту ТИНА

РЕЗЮМЕ

Подготовлено секретариатом проекта ТИНА

Июнь 1999 года

## 1. ВВЕДЕНИЕ

### 1.1 Оценка потребностей в области транспортной инфраструктуры (ТИНА) в Центральной Европе

В июле 1996 года на основе статьи 129 с) Договора Европейский парламент и Совет приняли решение относительно руководящих принципов развития трансъвропейской транспортной сети 1/. Данным решением предусмотрены примерные планы для сетей сухопутных перевозок и критерии для таких сетевых узлов, как аэропорты или морские порты. Эти руководящие принципы представляют собой заявление о намерениях Сообщества в отношении развития единой мультимодальной транспортной сети для удовлетворения потребностей транспортного сектора.

На первом совещании с участием представителей Совета по транспорту и министров транспорта ассоциированных стран, которое состоялось в сентябре 1995 года, было рекомендовано, в частности, произвести оценку потребностей в области транспортной инфраструктуры (ТИНА) для стран-кандидатов на присоединение. На основе этой рекомендации Комиссия приступила к осуществлению процесса ТИНА для определения будущей трансъвропейской сети транспортной инфраструктуры в расширенном Европейском союзе с использованием критериев, изложенных в решении 1692/96ЕС. Комиссия во всех отношениях обеспечила соответствие этого многостороннего процесса общей стратегии, предшествующей присоединению, в частности стратегии "Партнерство в контексте присоединения" и национальным программам достижения соответствующих результатов.

### 1.2 Метод работы

Процесс оценки потребностей в области транспортной инфраструктуры (ТИНА) предназначен для развития мультимодальной транспортной сети в рамках территории стран, являющихся кандидатами на присоединение, а именно: Эстонии, Латвии, Литвы, Польши, Чешской Республики, Словакии, Венгрии, Словении, Румынии, Болгарии и Кипра. Данный процесс развития сети должен соответствовать принципам, целям и критериям, изложенным в руководящих принципах, касающихся трансъвропейской транспортной сети на территории Европейского союза.

---

1/ Решение 1692/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 июля 1996 года о руководящих принципах Сообщества в отношении развития трансъвропейской транспортной сети, "Официальный вестник", № L228 от 9 сентября 1996 года.

Общий процесс ТИНА может быть подразделен на два основных этапа: первый этап заключается в определении сети, причем важное значение на этом этапе придается оценкам издержек. Второй этап состоит в идентификации инвестиционных мер, позволяющих привести идентифицированную сеть в соответствие с желаемым уровнем качества.

Цель первого этапа заключалась в определении мультимодальной транспортной сети ТИНА в перспективе до 2015 года с учетом предполагаемого экономического развития соответствующих стран. В этой связи были выявлены и изучены все необходимые параметры, имеющие значение для разработки сети. К числу факторов, исследованных в процессе определения сети ТИНА, относятся политические задачи, экономические условия, издержки реализации инвестиционных мер, существующие финансовые возможности, транспортные прогнозы и варианты эффективной эксплуатации сети.

Второй этап связан с определением возможных инвестиционных мер. Объявленные меры были проанализированы на основе сопоставления оценок издержек в различных странах с удельными оценками издержек. Этот анализ позволил разработать довольно прочную основу для оценки издержек в рамках сети.

Данная деятельность завершается подготовкой проекта окончательного доклада ТИНА, в котором приводится исходная база для будущей проектной оценки. Эта проектная оценка, которая будет произведена в контексте будущей деятельности в рамках ТИНА и ИСПА, позволит создать гибкий перечень проектов с учетом их очередности с точки зрения развития сети. Процесс ТИНА в конечном счете позволит выявить жизнеспособные инвестиционные проекты, из числа которых будут отбираться проекты, представляющие общий интерес с точки зрения будущей ТЕС. В контексте финансирования на этапе до присоединения группа ИСПА проведет с учетом результатов, полученных в рамках ТИНА, более подробный анализ всех проектов, рассматриваемых на предмет финансирования.

К числу общих мероприятий на первом этапе данного процесса относятся:

- a) установление основных правил, на которых должны базироваться предположения в отношении строительства сети;
- b) определение мультимодальной базовой сети с использованием таких глобальных критериев, как критерии, позволившие определить критские коридоры и скорректировать их в соответствии с решениями, одобренными на третьей Всеевропейской конференции по вопросам транспорта, состоявшейся в Хельсинки;
- c) определение тех дополнительных элементов сети (т.е. соединений (железнодорожных, автодорожных, внутренних водных) и узлов (аэропортов, портов, терминалов)), которые необходимы для преобразования "коридорной перспективы", принятой в Хельсинки, в реальную транспортную сеть, характерные особенности которой были бы аналогичны особенностям, изложенным в решении № 1692/96/ЕС для ТЕС;

- d) выявление всех возможных инвестиционных мер, способствующих развитию сети ТИНА, как это было определено в рамках предыдущих этапов; оценка издержек их реализации;
- e) информирование относительно изменений в сети за определенные годы (2000, 2005, 2010 и 2015 годы);
- f) разработка ГИС для сети ТИНА с увязкой географической, экономической и дорожной информации.

## **2. Экономическая основа - рост ВВП**

При определении сети ТИНА, которая может быть создана в перспективе 2015 года, учитывается предполагаемое экономическое развитие соответствующих стран. Стоимость данной сети должна соответствовать реальным прогнозам в области финансовых ресурсов, с тем чтобы средние затраты не превышали 1,5% ежегодного ВВП каждой страны в период до 2015 года.

Отправной точкой в экстраполяции будущей информации служат основные экономические данные по 11 странам за 1995 базовый год. Наиболее важные предположения касаются экономического роста в этих странах.

Согласно оптимистичному сценарию средние темпы роста в присоединяющихся странах будут составлять 6-7% и сохранятся на этом уровне в течение пяти лет после их присоединения, а затем постепенно сравняются с уровнем ЕС, составляющим 3-4%. В соответствии с менее благоприятным сценарием темпы роста ВВП будут несколько меньшими или равными средним темпам роста в ЕС, которые в течение последующих 15 лет, как предполагается, составят 2,5%. Что же касается самого неблагоприятного из возможных сценариев - который едва ли вероятен, то присоединяющиеся страны вообще не получают никакой выгоды от реализации процесса присоединения.

## **3. Сеть ТИНА**

### **3.1 Описание сети**

Процесс ТИНА предназначен для того, чтобы приступить к развитию мультимодальной транспортной сети в рамках территории стран, являющихся кандидатами на присоединение.

Схема данной сети была разработана в рамках следующих двух основных этапов (методологическая записка, ТИНА-10/97):

- определение конфигурации основной сети, предложенной Европейской комиссией и принятой в рамках процесса ТИНА, в качестве исходной основы для конкретной схемы сети, соответствующей расположению звеньев и узлов в

десяти мультимодальных общеевропейских транспортных коридорах, определенных в Хельсинки, на территории стран ТИНА;

- определение дополнительных элементов сети, предложенных присоединяющимися странами и тремя региональными подгруппами ТИНА и одобренных группой ТИНА, после оценки соответствующих предложений.

На заключительном этапе сеть ТИНА рассматривается в перспективе 2015 года в качестве единого целого без проведения каких-либо различий между ее двумя элементами. Однако в процессе строительства элементы сети ТИНА, относящиеся к основной сети, могут приобрести большее значение с точки зрения приоритетности по сравнению с остальной частью сети.

Сеть ТИНА включает 18 587 км автомобильных дорог, 20 710 км железнодорожных линий, 4 131 км внутренних водных путей, 40 аэропортов, 15 морских портов, 52 речных порта и 84 терминала (из которых 16 находятся в морских и речных портах, а 68 функционируют отдельно).

Все карты, на которых обозначена схема мультимодальной сети ТИНА, приведены в проекте окончательного доклада.

В настоящее время схема сети ТИНА определена и должна быть одобрена группой высокопоставленных должностных лиц ТИНА; вместе с тем в ее конфигурацию могут быть внесены незначительные изменения, если необходимость этого будет подтверждена результатами будущих исследований. Кроме того, в тех случаях, когда в отношении маршрутов общеевропейских транспортных коридоров сохраняются неясности, окончательные решения по этим маршрутам должны приниматься соответствующими руководящими комитетами.

### 3.2 Затраты, связанные со строительством сети

#### Объявленные затраты

Согласно информации, поступившей из различных стран, общий объем затрат составит 86 547 млн. ЕВРО, включая:

- 45 805 млн. ЕВРО - капиталовложения в автодорожную сеть;
- 31 241 млн. ЕВРО - капиталовложения в железнодорожную сеть;
- 1 795 млн. ЕВРО - капиталовложения в сеть внутренних водных путей;
- 4 138 млн. ЕВРО - капиталовложения в аэропорты;
- 2 985 млн. ЕВРО - капиталовложения в морские порты

- 298 млн. ЕВРО – капиталовложения в речные порты
- 286 млн. ЕВРО – капиталовложения в терминалы.

В таблице 3-1 приведена смета требующихся капиталовложений в разбивке по странам и видам транспорта.

	Железно- дорожный транспорт	Автомобильный транспорт	Внутр. водный транспорт	Аэро- порты	Речные порты	Морские порты	Терми- налы	ВСЕГО
Болгария	2 130,0	2 773,5	0,0	59,4	54,9	489,1	73,0	5 579,9
Кипр	-	302,8	-	211,2	-	270,0	-	784,0
Чешская Республика	3 937,9	5 829,2	700,1	231	24,7		8,5	10 731,4
Эстония	259,3	289,9	-	35,7	-	15,0	0,0	599,9
Венгрия	996,3	4 775,0	400,0	286,0	84,0	-	0,0	6 541,3
Латвия	942,1	374,0	-	74,0	-	569,3	28,03	1 987,4
Литва	1 381,73	614,7	0,0	140,9	0,0	551,3	0,0	2 688,6
Польша	14 483,5	17 550,0	436,5	2 930,8	0,4	716,6	176,9	36 294,5
Румыния	4 303,6	5 139,3	257,9	114,4	134,5	373,2	0,0	10 322,9
Словакия	1 902,7	5 537,25	0,0	26,5	0,0	-	0,0	7 466,5
Словения	903,6	2 619,6	-	28,0	-	0,0	0,0	3 551,2
<b>ИТОГО</b>	<b>31 240,7</b>	<b>45 805,1</b>	<b>1 794,5</b>	<b>4 137,9</b>	<b>298,5</b>	<b>2 984,5</b>	<b>286,4</b>	<b>86 547,4</b>

Таблица 3-1: Смета реализации предлагаемых мер в разбивке по странам и видам транспорта (все суммы приведены в млн. евро)

#### 4. СТРОИТЕЛЬСТВО СЕТИ

##### 4.1 Транспортные прогнозы

На начальных этапах процесса ТИНА комплексного прогнозирования движения транспорта в регионе стран, являющихся кандидатами на присоединение, не осуществлялось. Существовали только национальные или региональные прогнозы, которые не координировались и не являлись сопоставимыми. Необходимость в получении подробных прогнозов движения транспорта на будущее (на основе общих источников и предположений) заставило Европейскую комиссию приступить к проведению конкретного исследования сети ТИНА для прогнозирования движения транспорта. Данное исследование

планируется завершить в июле 1999 года; в нем будут в достаточной степени учтены будущие потребности в области планирования и будет содержаться также базовая информация, требующаяся для анализа рентабельности проекта (см. исследование PHARE "Прогнозирование движения транспорта в десяти общеевропейских транспортных коридорах, определенных в Хельсинки"). Вместе с тем на нынешнем этапе определения сети ТИНА консорциум, разрабатывающий данное исследование, представил первые предварительные результаты этого исследования, касающиеся "исходного сценария".

#### 4.2 От потенциальных инвестиционных мер к конкретным проектам

В рамках оценки потребностей в области транспортной инфраструктуры (ТИНА) в странах, являющихся кандидатами на присоединение, были определены потребности в капиталовложениях порядка 86 млрд. ЕВРО на период до 2015 года с целью создания сети ТИНА, включающей инфраструктуры железных дорог, автомобильных дорог, аэропортов, морских портов, речных портов и терминалов. При описании этих инвестиционных потребностей не проводилось четкого различия между фактическими проектами и возможными капиталовложениями.

Участки, элементы или звенья транспортной сети квалифицируются ТИНА в качестве "возможных инвестиционных мер"; они должны быть усовершенствованы или модернизированы либо же построены, так как они были идентифицированы в качестве "недостающих". Их идентификация в целом соответствует рекомендациям Рабочей группы WP.5 ЕЭК ООН (идентификация недостающих звеньев и узких мест).

Таким образом, указанный выше общий объем расходов (86 млрд. ЕВРО), связанных с реализацией всех "возможных инвестиционных мер", скорее всего представляет собой верхний потолок капиталовложений, осуществляемых с целью приведения рассматриваемой сети в соответствие с желаемыми техническими стандартами и/или стандартами пропускной способности.

Весьма вероятно, что в процессе последующего отбора, осуществляемого для выявления проектов, под которые могут быть выделены финансовые средства и банковские кредиты, некоторые из этих возможных инвестиционных мер могут быть отклонены, по крайней мере в течение периода до 2015 года, или сформулированы иным образом, исходя из перспективы менее значительных затрат.

Использование термина "проект" следует ограничить возможными инвестиционными мерами, которые уже прошли определенную оценку, являются тщательно разработанными и современными по своему характеру и отвечают критериям, предусмотренным финансовыми учреждениями.

В рамках сети, обозначенной в контексте процесса ТИНА, именно соответствующим компетентным органам, международным финансовым учреждениям и – в зависимости от схем финансирования – банкам, а также иным возможным частным вкладчикам предстоит



выявить проекты, под которые могут быть выделены финансовые средства и, в соответствующих случаях, банковские кредиты. Такие проекты обычно являются составными элементами или частями проектов, представляющих общий интерес.

Что касается компетентных органов и международных финансовых учреждений, то их деятельность сводится к получению информации по следующим вопросам:

- социально-экономические и финансовые характеристики проектов,
- экологическая оценка каждого проекта,
- экономическая классификация проектов,

а также к доработке этих проектов до такого уровня, чтобы полученная информация и другие данные по проекту позволили приступить к разработке схем финансирования, т.е. чтобы с их помощью можно было решить вопрос о том, пригодны ли эти проекты для государственного или частного финансирования либо же для обоих видов финансирования. Только при наличии такой информации можно выяснить, будут ли под эти проекты выделены финансовые средства или банковские кредиты. Проекты, под которые выделяются финансовые средства, позволяют получить значительные социально-экономические выгоды, но характеризуются низкой нормой рентабельности; проекты, под которые выделяются банковские кредиты, позволяют обеспечить разумные поступления, управлять финансовыми рисками и получить норму прибыли выше 10%.

#### 4.3 Руководство по оценке проектов

Прежде чем принимать любое решение о финансировании индивидуальных проектов, следует провести социально-экономическую оценку предлагаемых для реализации проектов.

Предлагаемое руководство по оценке проектов будет приведено в приложении к окончательному докладу. Общая цель этого документа будет состоять в создании общей базы для отбора и оценки на широкой, сопоставимой основе схем и вариантов, предлагаемых различными государствами различным финансовым учреждениям, а также в их представлении таким образом, чтобы их можно было легко рассматривать и анализировать.

Основное внимание в этом руководстве уделено социальной оценке проектов, т.е. оценке их общего экономического и социального значения. Представляет также интерес динамика доходов и убытков, ассоциируемых с проектом. В частности, имеет значение финансовая устойчивость проекта, поэтому необходимо продемонстрировать динамику финансовых, экономических и социальных факторов. Этого можно наилучшим образом добиться при помощи рамочного подхода, в основе которого лежит анализ рентабельности, с дополнительным освещением воздействия на окружающую среду и последствий применения более широкой стратегии. Данный метод ориентирован на те проекты, которые

разработаны достаточно полно и могут быть подвергнуты серьезной оценке. Такая основа позволит заниматься проектами в области всех видов транспорта.

Основная роль данного руководства состоит в содействии социальной оценке. Однако, помимо этого, такой анализ позволяет пролить свет на общие финансовые особенности данной схемы. Это важно с точки зрения финансовых учреждений. Поэтому в рамках оценки должны быть четко указаны финансовые потоки, т.е. доходы и затраты соответствующих сторон. Данная оценка стимулирует творческое обсуждение проектов, являющихся результатом сотрудничества государственного и частного секторов, и позволяет рассматривать только те проекты, в отношении которых имеются реальные основания считать, что под них будут выделены финансовые средства. Если выясняется, что проект имеет социальную ценность и под него могут быть выделены финансовые средства, то банковские учреждения производят собственную, более подробную финансовую оценку.

#### 4.4 Состояние сети в настоящее время, в 2005 году, в 2010 году и в 2015 году

Состояние автодорожной и железнодорожной сети ТИНА может быть охарактеризовано следующим образом:

Автомобильные дороги	Железные дороги
Четырехполосные автомагистрали	Высокоскоростные линии (скорость >160 км/ч)
Трех- четырехполосные скоростные дороги	Двухпутные электрифицированные линии обычного типа
Двухполосные автомобильные дороги	Двухпутные неэлектрифицированные линии
	Однопутные электрифицированные линии
	Однопутные неэлектрифицированные линии

Сопоставление состояний сети в настоящее время (1999 год) и в будущем (2005, 2010 и 2015 годы) с учетом нынешнего (1995 год) и будущего (2005, 2010 и 2015 годы, соответственно) объемов движения на различных железнодорожных и автодорожных участках позволяет сделать несколько интересных выводов относительно нынешних узких мест (этот анализ основан на рекомендациях Рабочей группы WP.5 ЕЭК ООН, касающихся требующейся пропускной способности инфраструктуры, и в нем не учтены те участки, по которым не имеется данных об интенсивности движения). Предположения о состоянии сети в 2005, 2010 и 2015 годах основываются на полученной странами (см. сноску) информации о предлагаемых инвестиционных мерах в разбивке по участкам и о перспективных сроках реализации этих мер.

Вся соответствующая информация и карты с указанием будущего состояния сети и возможных узких мест в инфраструктуре в будущем приводится в проекте окончательного доклада ТИНА.

## **5. УСТОЙЧИВОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СЕТИ**

Процесс ТИНА предназначен для того, чтобы приступить к развитию мультимодальной транспортной сети в рамках территории стран, являющихся кандидатами на присоединение. Были оценены все необходимые шаги по определению различных этапов развития этой инфраструктуры в перспективе 2015 года; вместе с тем необходимо подчеркнуть, что любое развитие инфраструктуры должно сопровождаться применением необходимых мер по обеспечению эффективного функционирования сети инфраструктуры.

В этой связи проект окончательного доклада включает некоторые рекомендации о действенной стратегии функционирования в странах-кандидатах, направленной на повышение качества услуг, предоставляемых в рамках данной сети инфраструктуры (и способствующих повышению ее эффективности и привлекательности); кроме того, проект окончательного доклада содержит краткое описание некоторых основных технических аспектов, на которых Союз сосредоточивает свое внимание в интересах реализации стратегии обеспечения достаточно эффективного функционирования (Рациональные транспортные системы – РТС).

## **6. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ**

### **6.1 Сеть ТИНА**

Наиболее важной предпосылкой в области проектирования сети служит соблюдение того руководящего принципа, что данную сеть следует рассматривать в качестве возможного будущего удлинения ТЕС в контексте расширенного Союза. Поэтому данная сеть должна соответствовать основным положениям общей европейской транспортной политики и – с учетом реализации этой основной цели – обеспечивать достаточный уровень мобильности для пассажиров и грузов.

Основные руководящие принципы проектирования сети ТИНА сводятся к следующему:

- определение (будущей) трансъвропейской транспортной сети, обеспечивающей связь между национальными сетями, обеспечение взаимодействия между ними и соединения периферийных районов (расширенного) Союза с центром;
- охрана окружающей среды в рамках транспортных систем, эффективность которой позволяла бы разрешить серьезные экологические проблемы;
- стимулирование использования максимально высоких стандартов безопасности;
- обеспечение соединений с третьими странами.

Сеть ТИНА в окончательном виде включает 18 587 км автомобильных дорог, 20 710 км железнодорожных линий, 4 131 км внутренних водных путей, 40 аэропортов, 15 морских портов, 52 речных порта и 84 терминала.

В общих чертах данная сеть уже окончательно определена; вместе с тем в ее конфигурацию, возможно, будут внесены незначительные изменения, если необходимость этого будет подтверждена результатами будущих исследований. Кроме того, в тех случаях, когда по тем или иным вопросам все еще сохраняются неясности, окончательные решения по маршрутам общеевропейских транспортных коридоров должны приниматься соответствующими руководящими комитетами.

Представляется, что данная сеть надлежащим образом обслуживает регион стран-кандидатов.

Согласно оценкам, произведенным странами, издержки строительства сети составляют 86 547 млн. ЕВРО (31 241 млн. ЕВРО – железнодорожная сеть, 45 805 млн. ЕВРО – автодорожная сеть, 1 795 млн. ЕВРО – сеть внутренних водных путей, 4 138 млн. ЕВРО – аэропорты, 298 млн. ЕВРО – речные порты, 2 985 млн. ЕВРО – морские порты и 286 млн. ЕВРО – терминалы).

Ориентировочная индивидуальная оценка в случае железнодорожного и автомобильного транспорта на основе удельных расходов показывает, что сумма 77 млрд. ЕВРО, предусмотренная для строительства железнодорожного и автодорожного элементов сети, может быть сокращена до 50–60 млрд. ЕВРО.

## 6.2 Развитие сети

Одна из основных особенностей всего процесса планирования ТИНА заключается в том, что существуют реальные перспективы финансирования строительства этой сети с учетом средних перспективных затрат каждой страны на ее строительство в объеме 1,5% ВВП.

Из доклада следует, что в некоторых случаях строгое соблюдение ориентировочного ежегодного предела затрат в объеме 1,5% ВВП ограничивает перспективы некоторых стран в плане строительства на их территории всех предлагаемых ими элементов сети.

Из этого можно было бы сделать вывод о том, что в некоторых странах процесс создания сети затянется и будет осуществляться после 2015 года. Этого можно было бы радикальным образом избежать в случае привлечения к данной деятельности частного сектора или международных финансовых учреждений. Кроме того, существуют значительно более благоприятные перспективы создания всей сети с учетом того обстоятельства, что некоторые из объявленных в настоящее время инвестиционных мер, возможно, будут изменены в соответствии со сценариями, предполагающими меньшие затраты, если не возникнут более значительные потребности. В этом смысле предполагаемое будущее

состояние сети, возможно, не будет соответствовать нынешним прогнозам и на некоторых ее участках, возможно, будут использованы альтернативы, сопряженные с меньшими расходами.

Что касается создания сети, то страны сообщили о ряде потенциальных инвестиционных мер (общие издержки реализации которых составят 86,5 млрд. ЕВРО). Вместе с тем уместно отметить, что любой план строительства сети требует определения конкретных проектов. Данный процесс потребует в каждом конкретном случае подробного технико-экономического обоснования и экологических исследований для выявления жизнеспособных проектов, позволяющих создать максимально жизнеспособную сеть (см. пункт f) статьи 2 решения № 1692/96/ЕС). Оценка проектов будет основываться на методологии проектной оценки, разработка которой будет завершена в течение последующих месяцев и которая будет освещена в одной из частей окончательного доклада ТИНА.

### 6.3 Функционирование сети

Второй основной аспект данной деятельности – это функционирование сети. Даже в том случае, если сеть уже существует, необходимо обеспечить наиболее эффективную эксплуатацию инфраструктуры. Что касается функционирования сети, то возможны следующие два варианта:

- внедрение в рамках сети соответствующих технических средств для повышения качества предоставляемых услуг и обеспечения ее привлекательности. Этой цели будет служить освоение в рамках сети ТИНА рациональных транспортных систем (РТС);
- создание достаточно эффективной институционально-правовой базы для обеспечения доступа к сети в наиболее благоприятных условиях, устранения любых административных препятствий и барьеров и, таким образом, повышения эффективности ее эксплуатации. В этом смысле неперенным условием более эффективного функционирования сети служит использование опыта ЕС.

С учетом положений ЕС, касающихся европейских сетей, уместно отметить, что к числу абсолютных целей относятся:

- обеспечение эффективного функционирования внутреннего рынка, способствующего свободному перемещению грузов и передвижению пассажиров;
- создание согласованной комплексной транспортной системы с использованием наиболее приемлемых технологий;
- реализация социальных стратегий защиты и стимулирования интересов работников транспортного сектора и пользователей транспортными услугами.

#### 6.4 Предстоящая деятельность

Характер этой деятельности будет корректироваться в соответствии с ситуацией.

До сих пор в рамках процесса ТИНА удавалось выполнять поставленные задачи, и подготовка к расширению трансъевропейской сети в присоединяющихся странах идет полным ходом. Завершен первый этап данного процесса, заключающийся в разработке основных карт автодорожной и железнодорожной сетей в 11 странах-кандидатах. Проводится дальнейшая работа по подготовке инвестиционной стратегии, охватывающей как этап, предшествующий их присоединению, так и период после их присоединения. Процесс ТИНА служит исходной основой для транспортной сети в ЕС и странах-кандидатах и отражает основные транспортные приоритеты на транснациональном уровне. Нынешняя деятельность в рамках процесса ТИНА завершается после представления Группой своего окончательного доклада. На следующем этапе основное внимание будет сосредоточено на использовании различных механизмов финансирования и на системах капиталовложений. Однако для обеспечения функционирования рекомендованной сети требуется тщательный контроль и в процессе присоединения может потребоваться корректировка схемы сети. Для этого необходима, в частности, тесная координация усилий в рамках стратегии "Партнерство в контексте присоединения" и национальных программ достижения соответствующих результатов и отчетности о достигнутом прогрессе в рамках европейских соглашений.

Процесс ТИНА оказался успешным, однако работа в данном направлении продолжается. Необходимо оказать дальнейшую техническую помощь по наблюдению за достигнутым прогрессом и использованию общих методологий анализа элементов проекта и установления их очередности.

Разумеется, что работа в рамках ТИНА, проводящаяся с кандидатами, должна согласовываться с деятельностью, осуществляемой в контексте трансъевропейской сети внутри Союза. Для этого потребуются одинаковые методологии и общая система отчетности.

На последующих этапах данного процесса необходимо будет принять определенные меры в некоторых основных областях, а именно:

- с учетом схемы сети, одобренной в рамках процесса ТИНА, определить приоритеты для транспортного сектора из числа возможных инвестиционных мер с использованием критерия устойчивой мобильности и систем финансирования проектов из внешних источников;
- стимулировать мероприятия по созданию институциональной основы, а также реализацию организационных и нормативных мер, способствующих поддержанию конкурентоспособности железнодорожного транспорта;

- стимулировать схемы PPP;
- разработать и скорректировать методы оценки элементов будущей трансъевропейской транспортной сети, включая стратегическую экологическую оценку, и возможных инвестиционных мер и проектов;
- осуществлять контроль за развитием будущей трансъевропейской транспортной сети в присоединяющихся странах и за ее эксплуатацией с регулярным опубликованием информации о достигнутом прогрессе;
- использовать географические информационные системы (ГИС) и экспертную сеть для контроля за эксплуатацией ГИС в Центральной Европе.

-----