



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2000/5
7 July 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта
(Тринадцатая сессия, 18-20 сентября 2000 года,
пункт 6 а) повестки дня)

**ОЦЕНКА ПРОЕКТОВ В ОБЛАСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВНУТРЕННЕГО
ТРАНСПОРТА**

Окончательный доклад об оценке потребностей в области
транспортной инфраструктуры (ТИНА)

Передано Европейской комиссией (ЕК)

Окончательный доклад о Проекте оценки потребностей в области транспортной инфраструктуры (ТИНА), переданный Европейской комиссией, можно будет получить в зале заседаний. Резюме этого доклада и изложенные в нем выводы приводятся ниже.

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ДОКЛАД

ГРУППЫ СТАРШИХ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ТИНА,

КАСАЮЩИЙСЯ

**определения элементов будущей трансъевропейской
транспортной сети в**

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

РЕЗЮМЕ И ВЫВОДЫ

Октябрь 1999 года

Редакция: секретариат ТИНА, Вена

Введение

1. В первом докладе о ходе работы в рамках ТИНА¹⁵, представленном в июне 1998 года, был приведен первоначальный план сети ТИНА. В настоящем окончательном докладе¹⁶ данная сеть охарактеризована в ее окончательном виде. Более чем на 100 страницах этого доклада излагаются необходимые аспекты элементов сети в виде таблиц с указанием подробных данных по различным участкам. Эта информация иллюстрируется различными картами, на которых отражено нынешнее состояние сети, прокомментированы возможные транспортные изменения и указаны вероятные узкие места, а также описана предполагаемая схема сети. Помимо анализа вопросов, касающихся исключительно инфраструктуры, в окончательном докладе кратко рассматриваются аспекты законодательно-институциональной основы, применяющейся в отношении данной сети, а также подчеркивается необходимость стимулировать использование рациональных транспортных систем (РТС) в рамках различных элементов сети.

2. С расширением состава ЕС страны Центральной Европы будут все в большей степени играть двоякую роль, выступая в качестве как составных частей расширенного состава Европейского союза, так и звеньев, обеспечивающих связь с новыми независимыми государствами Восточной Европы и прибрежными странами Средиземного и Черного морей. Поэтому сети транспортной инфраструктуры в этом регионе имеют жизненно важное значение с точки зрения обеспечения конкурентоспособности, экономического роста и занятости для всей Европы, причем в не меньшей степени и для самого Союза.

3. После расширения Европейского союза численность проживающего в нем населения возрастет на треть – с 375 до 478 млн. человек. Вместе с тем ВВП расширенного Союза при нынешних темпах роста увеличится примерно лишь на 4% или 244 млрд. евро в текущих ценах. Хотя средний показатель ВВП на душу населения – в настоящее время 2 300 евро – по самым заниженным оценкам, должен в течение ближайших 15-20 лет удвоиться, он все же по-прежнему будет значительно ниже, чем нынешний средний показатель Европейского союза, включающего 15 членов, который составляет 17 200 евро.

1 Одобрен Группой старших должностных лиц ТИНА в июне 1998 года в Вене.

2 Одобрен Группой старших должностных лиц ТИНА в июне 1999 года в Потсдаме. Его можно получить в секретариате ТИНА по адресу: Vienna, Auerspergstr. 15; электронная почта: office@tinasecretariat.at, в середине октября нынешнего года.

4. В настоящее время Центральная Европа представляет собой динамично развивающийся регион, где перевозки являются как одной из основных особенностей образа жизни, так и одним из ключевых условий экономического роста. На транспортный сектор приходится от 6 до 9% ВВП. Он служит рынком услуг и инвестиций для Западной и Центральной Европы, ежегодный объем которого составляет 400-600 млрд. евро, из которых на долю Центральной Европы будет приходиться порядка 20 млрд. евро.

5. Развитие торговли и рост экономики будут способствовать непрерывному увеличению объема перевозок во всей Европе, а также между Европой и Западной и Средней Азией и Средиземноморским бассейном. Это, разумеется, в особенности отразится на транспортной сети Центральной Европы. В недавнем исследовании PHARE¹⁷ говорится, что с 1996 по 2015 год объем грузовых перевозок существенно возрастет, причем в случае внутренних перевозок этот рост составит 40-70%, в случае экспорта – 90-150% и импорта – 80-140%. Возрастет также объем пассажирских перевозок, причем международных – в два или даже в четыре раза.

6. Что касается разделения перевозок по видам транспорта, то доля грузовых автомобильных перевозок возрастет с 85% до 89–93% в случае внутренней транспортировки, с 29% до 36-43% в случае экспорта и с 18% до 29-37% в случае импорта. В области пассажирского транспорта рост объемов перевозок на легковых автомобилях в некоторых странах составит порядка 150%.

7. Подобный рост объема дорожного движения может повлечь за собой проблемы с точки зрения пропускной способности основных транспортных маршрутов, а также существенное увеличение числа дорожно-транспортных происшествий и может отрицательным образом отразиться на окружающей среде. Поэтому важно, чтобы процесс развития инфраструктуры был нацелен на обеспечение **устойчивой мобильности**, позволяющей сбалансировать аспекты экономической эффективности, безопасности и сведения к минимуму ущерба, наносимого окружающей среде. В долгосрочной перспективе для этого потребуются создать мультимодальную сеть для всей Европы – и особенно для будущего расширенного Союза, – развивающуюся в соответствии с нынешними и будущими потребностями и обеспечивающую предоставление транспортных услуг в Европе с использованием каждого вида транспорта с учетом его сравнительных преимуществ. Первые шаги в рамках этого комплексного и продолжительного процесса были сделаны Европейской комиссией в контексте партнерских отношений в рамках общеевропейской транспортной сети, установленных на

3 "Прогнозирование движения транспорта в десяти общеевропейских транспортных коридорах, определенных в Хельсинки", НЕА-ИНРЕТС-ИВВ, июль 1999 года.

третьей Общеευропейской конференции по вопросам транспорта, состоявшейся в июне 1997 года в Хельсинки.

8. Вместе с тем для обеспечения функционирования как нынешнего, так и будущего Европейского союза уже накоплен надлежащий "опыт Сообщества", включающий руководящие принципы развития трансъвропейской транспортной сети. Поэтому существует потребность в определении элементов будущей трансъвропейской транспортной сети на территории стран, претендующих на вступление в ЕС. Окончательный доклад ТИНА (октябрь 1999 года) является итогом процесса ТИНА. В нем излагаются результаты работы, проделанной под руководством Группы старших должностных лиц, а также техническим секретариатом в Вене в тесном сотрудничестве с соответствующими администрациями стран, претендующих на вступление в ЕС.

***Расширение трансъвропейской транспортной сети
(Процесс ТИНА для расширенного ЕС)***

9. В июле 1996 года на основе статьи 155 Договора¹⁸ Европейский парламент и Совет приняли решение о руководящих принципах развития трансъвропейской транспортной сети¹⁹ Европейского союза. Данным решением предусмотрены примерные планы развития сетей сухопутных перевозок и соответствующие критерии в отношении таких сетевых транспортных узлов, как аэропорты или морские порты. В настоящее время в рамках законодательного процесса Союза рассматривается поправка к решению 1692/96, касающаяся вопроса о сетевых транспортных узлах²⁰. Эти руководящие принципы представляют собой заявление о намерении Сообщества в отношении развития единой мультимодальной транспортной сети для удовлетворения потребностей транспортного сектора с учетом принципов устойчивой мобильности. Это решение, относящееся к "опыту Сообщества", направлено на развитие трансъвропейской транспортной сети на территории стран-кандидатов. Процесс определения сети был начат подразделениями Комиссии после установления впервые в сентябре 1995 года комплексного диалога между Транспортным советом и министрами транспорта ассоциированных стран. Впоследствии эта деятельность была названа процессом ТИНА.

4 Статьи Договора указываются с учетом новой нумерации, введенной на основании Амстердамского договора.

5 Решение (96) 1692/ЕС, ОJ L228, сентябрь 1996 года.

6 Общая позиция Совета, июнь 1999 года; эта поправка уже принята во внимание в рамках процесса ТИНА.

10. Комиссия учредила Группу старших должностных лиц (**Группу старших должностных лиц ТИНА**)²¹ для наблюдения за процессом ТИНА, в которой представлены все государства-члены и 11 соответствующих стран-кандидатов. Ни Мальта, ни Турция в ней пока не представлены; в зависимости от своего будущего статуса в контексте процесса присоединения они должны будут надлежащим образом принять участие в будущей деятельности этой Группы. Что касается функционирования Группы ТИНА, то ее работа проходит в рамках трех подгрупп, которые были учреждены по географическому признаку и которые занимаются регионами Балтийского моря, Центральной Европы и южной части Центральной Европы и возглавляются соответственно Германией, Австрией и Грецией.

11. Техническая поддержка процесса ТИНА обеспечивается **секретариатом ТИНА** в Вене. Финансирование этого проекта осуществляется главным образом через международную программу по развитию транспорта PHARE. Наиболее значительным результатом данного проекта PHARE стало определение и комплексное представление элементов сети транспортной инфраструктуры с целью расширения трансъвропейской транспортной сети ЕС на новые государства-члены после их присоединения к Союзу.

12. Осуществляя руководство этой Группой, Комиссия во всех отношениях обеспечивает соответствие этого процесса общей стратегии, предшествующей присоединению, в частности стратегии "партнерства в контексте присоединения" и национальным программам достижения соответствующих результатов.

Сеть ТИНА

13. Группа разделила свою работу на **два основных этапа**. Первый этап заключается в определении сети, причем важное значение при этом придается калькуляции расходов. Второй этап связан с оценкой проекта.

14. Определение **сети ТИНА**²² было основано на ряде предположений, обусловленных концепцией устойчивой мобильности, а именно:

7 Далее именуемую "Группой".

8 В докладе термин "сеть ТИНА" во всех случаях используется для рассмотрения будущих ТЕС в странах, присоединяющихся к Сообществу, которые иногда именуется также странами ТИНА.

- данная сеть должна соответствовать критериям, предусмотренным в руководящих указаниях ЕС, касающихся развития ТЕС (решение Совета 1692/96/ЕС);
- технические аспекты будущей инфраструктуры должны обеспечивать согласованность между пропускной способностью элементов сети и предполагаемым объемом перевозок на них;
- создание сети должно быть завершено до 2015 года;
- издержки, связанные с созданием этой сети, должны соответствовать реальным прогнозам в области финансовых ресурсов, так что средний уровень издержек не должен превышать 1,5% от ежегодного ВВП каждой страны в течение периода до 2015 года.

15. Элементы сети ТИНА были определены на основе следующих двух источников:

- **базовой сети**, идентичной соединениям и узлам десяти мультимодальных общеевропейских транспортных коридоров, проходящих по территории стран ТИНА и утвержденных на третьей Общеевропейской конференции по вопросам транспорта, состоявшейся в июне 1997 года в Хельсинки. Европейская комиссия (Генеральный директорат по транспорту) предложила использовать ее в качестве отправной точки процесса ТИНА для определения характерной схемы сети;
- **дополнительные элементы сети**, которые были предложены тремя региональными подгруппами ТИНА после оценки предложений, внесенных каждой из стран ТИНА, в соответствии с концепцией ТЕС и на основе калькуляции расходов.

16. При определении транспортных звеньев и узлов, соответствующих принципам руководящих указаний в отношении ТЕС, изложенных в решении 1692/96, необходимо было оценить возможные инвестиционные меры, требующиеся для приведения обозначенных элементов сети в соответствие с необходимыми техническими нормами с учетом соглашений по транспортной инфраструктуре, заключенных в рамках ЕЭК ООН. Транспортные сценарии и прогнозы были предоставлены совместно с калькуляциями

расходов как национальными администрациями, так и в рамках исследований PHARE⁹, с тем чтобы обеспечить надежную оценку как потребностей, так и затрат. Этот процесс позволил определить "минимальную" сеть, необходимую для удовлетворения прогнозируемого спроса на перевозки и составления комплексного перечня возможных инвестиционных мер, включая абсолютно точные калькуляции расходов, требующиеся для создания этой сети.

17. Этот перечень будет использован для определения экономически жизнеспособных инвестиционных проектов, которые на этапе до присоединения к Союзу могут рассматриваться с точки зрения возможного финансирования через каналы кредитования ИСПА¹¹ и МФУ. Вместе с тем приоритетные направления финансирования будут установлены с учетом как потребностей сети, так и конкретных потребностей соответствующих стран, степени готовности проектов и требований финансовых механизмов. Поэтому Группа отказалась от своего первоначального намерения, заключавшегося в составлении приоритетного перечня, обязательного для учета финансовыми учреждениями и механизмами. Она сочла, что национальные инвестиционные планы, которые должны быть разработаны в рамках ИСПА, или будущие региональные планы развития служат более удобным средством для установления приоритетов. Однако что касается финансирования, то Комиссия позаботится об удовлетворении потребностей в инфраструктуре.

18. Сделанные Группой выводы относительно использования общего метода социально-экономической оценки проектов были представлены финансовым учреждениям для утверждения. Принципы и подробные характеристики общего метода описаны в отдельном документе¹². Группа также обсудила потребность в стратегической и индивидуальной экологической оценке, которая должна учитываться в рамках методов социально-экономической оценки сетей и проектов. Вместе с тем она сделала вывод о том, что нынешние методы пока не позволяют добиться выполнения поставленных задач и что с этой целью требуется произвести дальнейшие эффективные научные разработки. Поскольку данная деятельность должна осуществляться главным образом в рамках

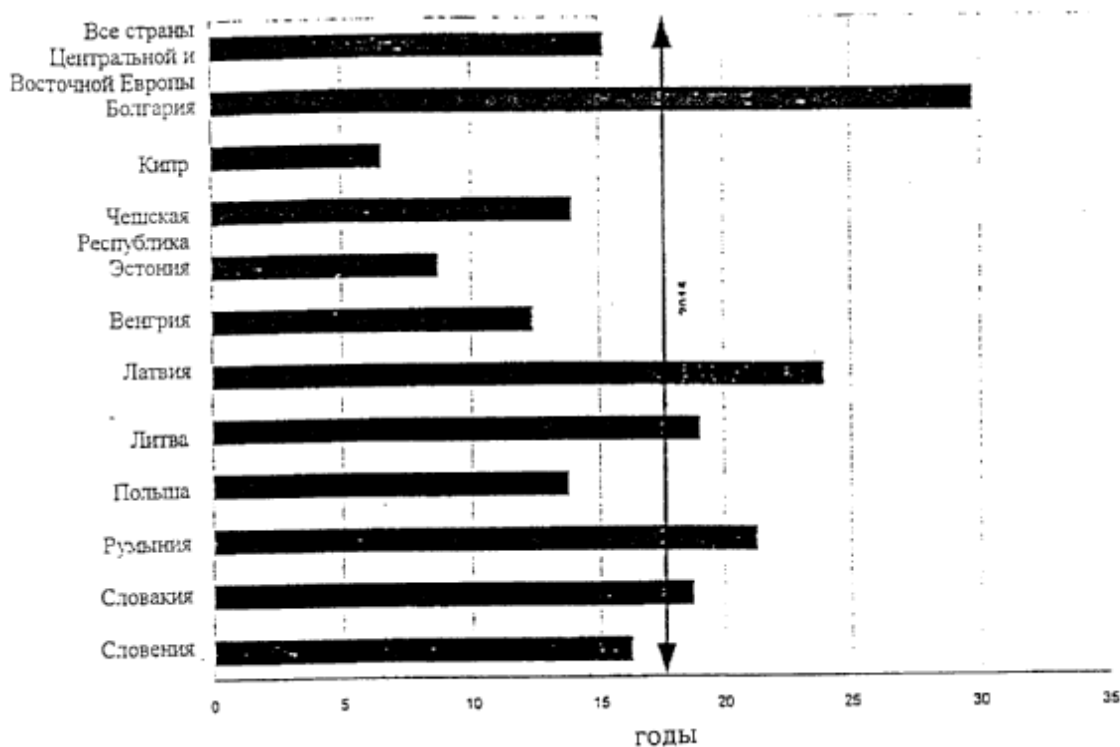
⁹ "Прогнозируемые движения транспорта в десяти общеевропейских транспортных коридорах, определенных в Хельсинки", НЕА-ИНРЕТС-ИВВ, июль 1999 года; "Корректировка удельных транспортных расходов в присоединяющихся странах", КОВИ, октябрь 1999 года.

¹¹ Правило Совета (ЕК) № 1267/1999 от 21 июня 1999 года, предусматривающее создание механизма реализации политики структурной перестройки на этапе до присоединения.

¹² "Руководство по оценке ТИНА", Университет Лидса, октябрь 1999 года.

мероприятий ЕС по пересмотру руководящих указаний, Группа должна быть готова внести вклад в эту работу в будущем.

19. Что касается финансового обеспечения развития сети, то Группа достигла взаимопонимания по вопросу о том, что объем капиталовложений в инфраструктуру должен быть реальным и допустимым с учетом имеющихся средств. Руководствуясь здравым смыслом и не забывая об исторических тенденциях, Группа сочла, что в качестве реального верхнего предела для предложений по капиталовложениям можно установить примерно 1,5% от ВВП. На приведенной ниже схеме указываются необходимые периоды осуществления капиталовложений для каждой страны с учетом предположения о том, что все проекты, касающиеся будущей расширенной трансъвропейской транспортной сети, должны финансироваться в пределах примерно полутора процентов от ВВП каждой страны. Эта схема также свидетельствует о том, что – за некоторыми исключениями – в том случае, если страны инвестируют в эту транспортную инфраструктуру около полутора процентов от своего ВВП, вся обозначенная сеть может быть введена в эксплуатацию в течение ближайших 15-20 лет.



Расчетный период осуществления капиталовложений с целью расширения ТЕС. Указанные периоды осуществления капиталовложений в разбивке по странам были рассчитаны с учетом предположения о финансировании сети в пределах полутора процентов от ВВП каждой страны.

20. В окончательном докладе ТИНА сеть проиллюстрирована рядом карт, подготовленных на основе подробной информации, содержащейся в базе данных ТИНА. В докладе приведены также особые анализы, содержащие прогнозы в области дорожного движения, тенденции развития сети с течением времени и ее изменяющиеся технические характеристики, информация о нынешних и будущих несоответствиях в пропускной способности и т.д. Сеть ТИНА в ее нынешнем виде включает автомобильные дороги протяженностью 18 683 км, железнодорожные линии протяженностью 20 924 км, внутренние водные линии протяженностью 4 052 км, 40 аэропортов, 20 морских портов, 58 речных портов и 86 терминалов. Если показатель соотношения протяженности сети и площади территории в присоединяющихся странах является, как правило, менее высоким, чем в ЕС в целом, то показатели соотношения протяженности сети и численности населения, как правило, аналогичны.

21. По оценкам, стоимость строительства сети составляет 91 595 млн. евро (37 119 млн. евро – железнодорожная сеть, 44 304 млн. евро – автодорожная сеть, 1 493 млн. евро – сеть внутренних водных путей, 4 416 млн. евро – аэропорты, 306 млн. евро – речные порты, 2 944 млн. евро – морские порты и 1 012 млн. евро – терминалы). Общие перспективы завершения создания сети в любой стране могут быть оценены на основе следующих трех соотношений: стоимости строительства и ВВП, стоимости строительства и численности населения, а также стоимости строительства и ВВП на душу населения.

22. Около трех четвертей общего объема затрат, связанных с созданием железнодорожного и автодорожного элементов, приходится на строительство базовой сети (общеевропейские транспортные коридоры, определенные в Хельсинки); данному направлению в принципе следует уделить первостепенное внимание. Речь идет приблизительно о 60 млрд. евро (27 млрд. евро – железные дороги и 33 млрд. евро – автомобильные дороги). Предусматривается, что наибольший объем капиталовложений – около 7 млрд. евро – будет осуществлен в Румынии в рамках коридора IV. Подробная разбивка капиталовложений по коридорам приведена в полном варианте доклада.

23. В окончательном докладе ТИНА указаны участки, на которых предлагаемые инвестиционные меры будут способствовать созданию инфраструктуры в "большем" или "меньшем" объеме, чем это необходимо (с учетом рекомендаций WP.5 ЕЭК ООН о взаимозависимости перевозок и инфраструктуры). Из этого следует, что некоторые узкие места как в железнодорожной, так и автомобильной инфраструктуре в рамках предполагаемой сети ТИНА будут существовать и в 2015 году; что же касается других участков, то в 2015 году "предлагаемая" инфраструктура будет с избытком удовлетворять вероятные потребности в пропускной способности. И хотя степень удобства, безопасности и – самое главное – привлекательности различных видов транспорта,

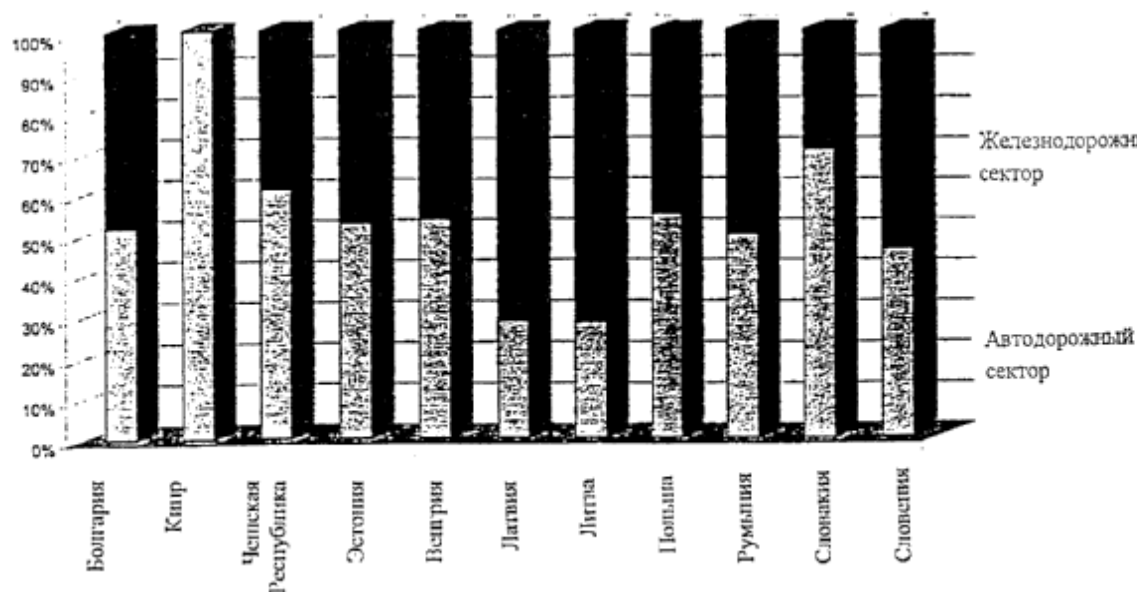
разумеется, будет в значительной степени зависеть от качества инфраструктуры, наличие узких мест на участках, характеризующихся избыточной пропускной способностью, свидетельствует о том, что, по-видимому, еще существуют возможности для дальнейшей оптимизации процесса планирования сети.

24. В окончательном докладе приведены также выдержки из базы данных ТИНА, характеризующие сеть и связанные с ее созданием расходы. Эта база данных, которая ведется секретариатом ТИНА и по-прежнему развивается, функционирует в рамках географической информационной системы. В будущем она станет составным элементом сети баз данных, которые будут вестись и функционировать в различных районах Европы под наблюдением различных международных и европейских учреждений и будут координироваться Европейской комиссией.

Развитие и функционирование транспортной сети в Центральной Европе

25. Хотя развитие инфраструктуры является необходимым и важным условием создания эффективных транспортных систем в Европе, добиться устойчивой мобильности при отсутствии необходимой нормативной, организационной и институциональной основы невозможно. Поэтому Группа считает, что крайне важно, чтобы параллельно с необходимыми капиталовложениями в инфраструктуру Союз продолжал оказывать поддержку по линии PHARE в создании соответствующих учреждений в транспортном секторе Центральной Европы. Приоритетные направления данного финансирования определены в стратегии "Партнерство в контексте присоединения" и национальных программах достижения соответствующих результатов, и результаты контроля за прогрессом в области этой деятельности освещаются в регулярных докладах Комиссии. Для оказания содействия в осуществлении данного процесса соответствующие подразделения Комиссии также намерены в рамках будущего процесса ТИНА продолжать разработку организационно-правовых аспектов усовершенствованных и рационализированных транспортных услуг с целью стимулирования использования каждого вида транспорта в соответствии с его сравнительными преимуществами.

26. Этим же обусловлены относительно большие потребности в развитии автодорожной и железнодорожной инфраструктуры в Центральной Европе. Железнодорожная сеть в этом регионе, разумеется, находится в лучшем состоянии, чем автодорожная и характеризуется меньшими проблемами с точки зрения пропускной способности. Вместе с тем для удовлетворения изменяющихся потребностей рынка крайне необходимо модернизировать железнодорожную сеть и реорганизовать железнодорожные компании. В приведенной ниже диаграмме содержится информация о различающихся потребностях в области капиталовложений в автодорожный и железнодорожный секторы в разбивке по странам.



Соотношение капиталовложений в железнодорожный/автодорожный сектор стран Центральной и Восточной Европы.

27. В повестке дня 2000 года Комиссия обратила внимание на крайнюю необходимость перехода стран-кандидатов к проведению рыночной политики в железнодорожном секторе. И хотя речь идет не столько о финансировании, сколько о политической воле, неотложность принятия этих мер возрастает, поскольку доля железнодорожного транспорта в грузовых и пассажирских перевозках резко сократилась, несмотря на то, что первоначальная ситуация в данном смысле была в этих странах более благоприятной, чем в Союзе. По-видимому, это сокращение объясняется главным образом низким качеством услуг, предоставляемых нынешними железнодорожными компаниями. Поэтому крайне важно, чтобы модернизация автодорожной инфраструктуры сопровождалась параллельным принятием правовых, организационных и институциональных мер для улучшения позиций железнодорожных компаний в конкурентной борьбе с автомобильными компаниями. Стратегические меры, принимаемые, когда это возможно, в координации с соответствующими странами, позволят устранить существующие недостатки.

Выводы и рекомендации

28. Как и было предусмотрено в положении о круге ведения Группы, подготовленном в 1996 году, процесс ТИНА позволил достичь поставленной цели, состоящей в определении элементов будущей трансъвропейской транспортной сети и калькуляции связанных с этим расходов в 11 странах-кандидатах. Подготовка присоединяющихся стран к расширению трансъвропейской транспортной сети идет полным ходом.

29. Процесс ТИНА служит основой для создания транспортной сети в расширенном ЕС. Он главным образом служит отражением транспортных потребностей на транснациональном уровне и, следовательно, должен дополняться национальными и региональными стратегиями развития, разрабатываемыми в каждой из стран-кандидатов применительно к капиталовложениям в их транспортный сектор. И хотя такие стратегии должны дополнять результаты, достигнутые ТИНА, и соответствовать им, задачи национальных стратегий могут выходить за рамки ТИНА и отражать региональные и местные приоритеты, а также потребности, связанные с созданием институционального потенциала.

30. Хотя Группа и не составила перечень приоритетных проектов, она рекомендует уделить первостепенное внимание – по сравнению с другими элементами - базовой сети (т.е. общеевропейским транспортным коридорам на территории стран ТИНА). Кроме того, она подчеркивает, что следует как можно быстрее модернизировать каждый из элементов базовой сети в соответствии с требуемым стандартом международных перевозок. Особенно это актуально для тех коридоров, которые служат для обеспечения сообщения между несколькими странами, например для коридоров I или IV. Выделение средств Сообщества на эти коридоры в приоритетном порядке обуславливается также значением этих коридоров с точки зрения согласованности всей сети.

¹³ Одобрено Группой старших должностных лиц ТИНА в Вене, июнь 1998 года.

¹⁴ Одобрено Группой старших должностных лиц ТИНА в Потсдаме, июнь 1999 года. Можно получить в секретариате ТИНА по адресу: Vienna, Auerspergstr. 15; электронная почта: office@tinasecretariat.at в середине октября нынешнего года.

31. Нынешняя деятельность в рамках процесса ТИНА завершится после представления Группой данного окончательного доклада в октябре 1999 года. Вместе с тем Группа рекомендует предусмотреть этап последующих действий с уделением основного внимания контролю за функционированием сети и – на этапе присоединения – приспособлению ее к изменениям на транспорте и экономической ситуации. Для этого потребуются тесная координация усилий в рамках стратегии "Партнерство в контексте присоединения" и национальных программ достижения соответствующих результатов.

32. В течение последующих 15-20 лет необходимо будет реализовать устойчивую стратегию капиталовложений. Для этого потребуются плавный переход от системы поддержки по линии PHARE – через этап поддержки со стороны ИСПА в период до присоединения - к системам поддержки, доступным государствам-членам, в условиях тщательной координации усилий различных финансовых учреждений. В этом отношении Группа старших должностных лиц ТИНА зарекомендовала себя как полезный механизм разработки стратегий в области транспортной сети совместно с заинтересованными странами, финансовыми и кредитными учреждениями, а также Комиссией. Кроме того, характер систем капиталовложения будет зависеть от конкретных предложений по проектам, отвечающих ряду экономических, финансовых и институциональных критериев. Разработка и внедрение общих методологий и организационных подходов позволит обеспечить определение и непрерывное развитие систем финансирования проектов. В рамках процесса ТИНА следует поддерживать эту координацию.

33. В будущем успешно осуществляющуюся до настоящего времени деятельность в рамках процесса ТИНА необходимо будет координировать с работой, проводящейся в контексте трансъевропейской сети внутри Союза. Для этого потребуются использовать аналогичные или даже идентичные методологии и общий механизм отчетности, в частности по вопросам создания и ведения базы данных с применением методов ГИС.

34. Группа рекомендует на следующем этапе данного процесса поставить в первую очередь перед подразделениями Комиссии, ЕИБ и другими МФУ следующие основные задачи:

a) с учетом схемы сети, одобренной в рамках процесса ТИНА, установить приоритеты для транспортного сектора из числа возможных инвестиционных мер с использованием критерия устойчивой мобильности и системы финансирования проектов из внешних источников;

b) стимулировать проведение мероприятий по созданию институциональной основы, а также реализацию организационных и нормативных мер, способствующих

поддержанию конкурентоспособности железнодорожного транспорта (в рамках режима PHARE);

с) стимулировать использование программ партнерства между государственным и частным секторами для осуществления проектов ТЕС в будущем расширенном Союзе;

d) стимулировать предоставление рациональных транспортных услуг в интересах развития сети ТИНА.

35. Для наблюдения за прогрессом, а также разработки и использования общих методологий анализа проектов и установления приоритетов и т.д. потребуются оказание дальнейшей технической помощи. В течение следующих трех-четырёх лет следует создать соответствующие механизмы для обеспечения такой технической поддержки. Комиссия должна будет всесторонне опираться на эту техническую поддержку для выполнения следующих функций:

a) разработка и корректировка методов оценки элементов будущей трансъевропейской транспортной сети и ее элементов, включая стратегическую экологическую оценку, а также возможных инвестиционных мер и проектов;

b) контроль за развитием будущей трансъевропейской транспортной сети в присоединяющихся странах и за ее эксплуатацией с регулярным опубликованием информации о достигнутом прогрессе;

с) использование географической информационной системы (ГИС) и сети экспертов в области контроля, а также ГИС для Центральной Европы в рамках всей ГИС, реализуемой на уровне Генерального директората по вопросам транспорта.

36. Необходимо будет рассмотреть вопрос об объеме технической помощи для стран-кандидатов в области разработки стратегии партнерства между государственным и частным секторами. Для этого потребуются использовать весьма специфические знания и проанализировать возможность создания органа, обеспечивающего поддержание диалога между государственным и частным секторами, который пользовался бы доверием у обеих сторон.

37. Группа рекомендует применить общий метод социально-экономической оценки проектов, который был одобрен в сентябре 1999 года Группой, а также финансовыми

учреждениями¹⁵. Она рекомендует, чтобы страны-кандидаты приняли участие в уже начатой или предусмотренной Комиссией деятельности по вопросам развития в области стратегической и индивидуальной экологической оценки. Группа также рекомендует учитывать экологические аспекты в рамках социально-экономической оценки сетей и проектов. Будущие методы оценки должны соответствовать данной рекомендации.

38. Определение необходимых элементов трансъевропейской транспортной сети, изложенных в настоящем документе, должно служить основой для расширения переговоров по вопросам транспортной инфраструктуры как для Европейского сообщества, так и для стран-кандидатов. Кроме того, при условии принятия надлежащих корректировочных мер это позволит Комиссии вынести на рассмотрение Европейского парламента и Европейского совета предложения о внесении необходимых поправок в решение 1692/96 после присоединения стран-кандидатов к Союзу.

39. Помимо этого, накопленный в рамках ТИНА опыт мог бы послужить практической основой для обсуждения любых вопросов, касающихся развития транспортной инфраструктуры в контексте Пакта стабильности для Юго-Восточной Европы, а также для планирования развития этой инфраструктуры.

40. Группа старших должностных лиц ТИНА зарекомендовала себя в качестве одного из основных механизмов координации комплексного развития инфраструктуры в Центральной Европе. Рекомендуется продолжить ее деятельность для облегчения процесса интеграции стран-кандидатов в ЕС.

Цели, поставленные перед проектом ТИНА, являющимся проектом оценки потребностей в области транспортной инфраструктуры в Центральной Европе, достигнуты. Теперь требуется корректировка сети транспортной инфраструктуры в Центральной и Восточной Европе

¹⁵ "Руководство по оценке ТИНА", Университет Лидса, октябрь 1999 года.

Приложения

Карты:

Железнодорожная сеть ТИНА

Автомобильная сеть ТИНА

Сеть ТИНА – национальные карты

"Минимальная сеть" для железнодорожного и автомобильного секторов
в 2015 году

Железнодорожная сеть ТИНА – транспортные данные за 1995 год

Автомобильная сеть ТИНА – транспортные данные за 1995 год

Железнодорожная сеть ТИНА – транспортные прогнозы на 2015 год

Автомобильная сеть ТИНА – транспортные прогнозы на 2015 год

Таблицы

Мобилизованные капиталовложения в развитие по странам
(сводные таблицы)

Сводная таблица по Болгарии

Линии инфраструктуры	<i>Протяженность</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Железные дороги	2 095 км	2 130,00 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	<i>1 702 км</i>	<i>1 930,00 млн. евро</i>
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	<i>393 км</i>	<i>200,00 млн. евро</i>
Автомобильные дороги	2 025 км	2 263,50 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	<i>1 658 км</i>	<i>2 165,50 млн. евро</i>
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	<i>367 км</i>	<i>98,00 млн. евро</i>
Внутренние водные пути	471 км	0,00 млн. евро
Транспортные узлы инфраструктуры	<i>Число</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Аэропорты	4	241,40 млн. евро
Речные порты	9	54,90 млн. евро
Морские порты	2	515,34 млн. евро
Терминалы	2	73,00 млн. евро
ИТОГО	5 278,14 млн. евро	

Сводная таблица по Кипру

Линии инфраструктуры	<i>Протяженность</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Автомобильные дороги	425 км	528,41 млн. евро
Транспортные узлы инфраструктуры	<i>Число</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Аэропорты	2	257,10 млн. евро
Морские порты	2	270,00 млн. евро
ИТОГО	1 055,51 млн. евро	

Сводная таблица по Чешской Республике

Линии инфраструктуры	<i>Протяженность</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Железные дороги	2 341 км	3 711,11 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	889 км	1 904,43 млн. евро
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	1 452 км	1 806,68 млн. евро
Автомобильные дороги	1 898 км	5 829,15 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	8318 км	2 387,08 млн. евро
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	1 067 км	3 442,07 млн. евро
Внутренние водные пути	334 км	398,10 млн. евро
Транспортные узлы инфраструктуры	<i>Число</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Аэропорты	3	231,00 млн. евро
Речные порты	11	24,70 млн. евро
Терминалы	16	8,50 млн. евро
ИТОГО	10 202,56 млн. евро	

Сводная таблица по Эстонии

Линии инфраструктуры	<i>Протяженность</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Железные дороги	657 км	259,29 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	430 км	183,21 млн. евро
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	227 км	76,08 млн. евро
Автомобильные дороги	1 000 км	289,93 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	404 км	114,29 млн. евро
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	596 км	175,64 млн. евро
Транспортные узлы инфраструктуры	<i>Число</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Аэропорты	1	35,70 млн. евро
Речные порты	6	43,21 млн. евро
Терминалы	0	0,00 млн. евро
ИТОГО	628,13 млн. евро	

Сводная таблица по Венгрии

Линии инфраструктуры	<i>Протяженность</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Железные дороги	2 727 км	4 030,30 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	<i>1 619 км</i>	<i>2 914,80 млн. евро</i>
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	<i>1 108 км</i>	<i>1 115,50 млн. евро</i>
Автомобильные дороги	1 448 км	4 632,00 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	<i>1 181 км</i>	<i>3 832,00 млн. евро</i>
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	<i>267 км</i>	<i>800,00 млн. евро</i>
Внутренние водные пути	417 км	400,00 млн. евро
Транспортные узлы инфраструктуры	<i>Число</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Аэропорты	1	286,00 млн. евро
Речные порты	6	92,00 млн. евро
Терминалы	19	726,00 млн. евро
ИТОГО	10 166,30 млн. евро	

Сводная таблица по Латвии

Линии инфраструктуры	<i>Протяженность</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Железные дороги	1 343 км	942,10 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	<i>700 км</i>	<i>510,10 млн. евро</i>
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	<i>643 км</i>	<i>432,00 млн. евро</i>
Автомобильные дороги	1 520 км	376,23 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	<i>830 км</i>	<i>277,92 млн. евро</i>
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	<i>690 км</i>	<i>98,31 млн. евро</i>
Транспортные узлы инфраструктуры	<i>Число</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Аэропорты	3	74,00 млн. евро
Речные порты	3	569,30 млн. евро
Терминалы	3	28,03 млн. евро
ИТОГО	1 989,66 млн. евро	

Сводная таблица по Литве

Линии инфраструктуры	<i>Протяженность</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Железные дороги	1 100 км	1 316,99 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	937 км	1 268,09 млн. евро
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	163 км	48,90 млн. евро
Автомобильные дороги	1 617 км	516,95 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	817 км	354,70 млн. евро
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	800 км	162,25 млн. евро
Внутренние водные пути	278 км	0,00 млн. евро
Транспортные узлы инфраструктуры	<i>Число</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Аэропорты	3	92,50 млн. евро
Речные порты	1	0,00 млн. евро
Морские порты	1	396,00 млн. евро
Терминалы	2	0,00 млн. евро
ИТОГО	2 322,44 млн. евро	

Сводная таблица по Польше

Линии инфраструктуры	<i>Протяженность</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Железные дороги	5 529 км	14 612,20 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	3 651 км	9 718,00 млн. евро
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	1 878 км	4 894,20 млн. евро
Автомобильные дороги	4 723 км	17 549,95 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	3 315 км	12 538,95 млн. евро
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	1 408 км	5 011,00 млн. евро
Внутренние водные пути	1 213 км	436,50 млн. евро
Транспортные узлы инфраструктуры	<i>Число</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Аэропорты	8	2 930,75 млн. евро
Речные порты	16	0,30 млн. евро
Морские порты	4	716,61 млн. евро
Терминалы	19	176,85 млн. евро
ИТОГО	36 423,21 млн. евро	

Сводная таблица по Румынии

Линии инфраструктуры	<i>Протяженность</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Железные дороги	3 163 км	5 191,70 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	<i>1 977 км</i>	<i>3 651,00 млн. евро</i>
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	<i>1 186 км</i>	<i>1 540,70 млн. евро</i>
Автомобильные дороги	2 524 км	5,139,30 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	<i>1 597 км</i>	<i>4 819,30 млн. евро</i>
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	<i>927 км</i>	<i>320,00 млн. евро</i>
Внутренние водные пути	1 167 км	257,90 млн. евро
Транспортные узлы инфраструктуры	<i>Число</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Аэропорты	9	114,40 млн. евро
Речные порты	13	134,50 млн. евро
Морские порты	1	373,20 млн. евро
Терминалы	16	0,00 млн. евро
ИТОГО	11 211,00 млн. евро	

Сводная таблица по Словакии

Линии инфраструктуры	<i>Протяженность</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Железные дороги	1 400 км	1 914,50 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	<i>848 км</i>	<i>1 727,70 млн. евро</i>
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	<i>552 км</i>	<i>186,80 млн. евро</i>
Автомобильные дороги	949 км	4 602,74 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	<i>693 км</i>	<i>3 678,13 млн. евро</i>
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	<i>256 км</i>	<i>924,60 млн. евро</i>
Внутренние водные пути	172 км	0,00 млн. евро
Транспортные узлы инфраструктуры	<i>Число</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Аэропорты	3	26,15 млн. евро
Речные порты	2	0,0 млн. евро
Терминалы	5	0,00 млн. евро
ИТОГО	6 543,39 млн. евро	

Сводная таблица по Словении

Линии инфраструктуры	<i>Протяженность</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Железные дороги	569 км	3 011,09 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	<i>569 км</i>	<i>3 011,09 млн. евро</i>
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	<i>0 км</i>	<i>0,00 млн. евро</i>
Автомобильные дороги	565 км	2 576,00 млн. евро
<i>в том числе базовая сеть</i>	<i>565 км</i>	<i>2 576,00 млн. евро</i>
<i>в том числе дополнительные элементы</i>	<i>0 км</i>	<i>0,00 млн. евро</i>
Транспортные узлы инфраструктуры	<i>Число</i>	<i>Калькуляция расходов</i>
Аэропорты	3	127,30 млн. евро
Речные порты	1	60,00 млн. евро
Терминалы	4	0,00 млн. евро
ИТОГО	5 774,39 млн. евро	
