



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/2000/15
1 Septembre 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту
(Девяносто четвертая сессия, 14-16 ноября 2000 года,
пункт 3 в) повестки дня)

ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) – доклад о ходе работы

Передано руководителем проекта

1. Трансъевропейская автомагистраль Север-Юг (ТЕА) является самым давним и одним из наиболее разработанных региональных проектов в области инфраструктуры в Европе.
2. Данный проект, в реализации которого участвуют 13 стран Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы (Австрия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Грузия, Италия, Литва, Польша, Румыния, Словакия, Хорватия, Чешская Республика и Турция) и в рамках которого еще две страны – Швеция и Украина – имеют статус наблюдателей, направлен на строительство современной системы автомагистралей и скоростных дорог, связывающей Балтийское, Адриатическое, Эгейское и Черное моря, а также на обеспечение управления этой системой.

3. Эта высокопропускная автомагистраль, состоящая из двух физически разделенных проезжих частей, каждая из которых будет иметь, как минимум, две полосы движения, обеспечит надлежащее качество услуг для современного транспортного движения, гарантируя безопасность, скорость и удобство в соответствии с общепринятыми стандартами, и, таким образом, будет способствовать экономическому и социальному развитию всего Европейского континента.
4. Исполнительным учреждением проекта является Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), которая отвечает за обеспечение технической и административной поддержки и координацию деятельности по проекту.
5. По состоянию на 1 января 2000 года общая запланированная протяженность сети ТЕА равнялась 22 309 км, из которых 6 527 км в настоящее время (2000 год) уже введено в эксплуатацию, а 1 546 км находится на стадии строительства (см. приложение 1 – состояние сети ТЕА).
6. С учетом соответствующих сравнительных показателей (см. три последних столбика в приложении) на долю Турции приходится наибольшая протяженность сети ТЕА (26,4%), в Хорватии её строительство осуществляется наиболее быстрыми темпами (16,6% национальной сети ТЕА находятся на стадии строительства), а Италия добилась наиболее значительных результатов с точки зрения завершённости создания этой сети (99,7%). В общей сложности введено в эксплуатацию 27,5% сети ТЕА, а 6,2% ее протяженности находится на стадии строительства.
7. Приведенные выше данные соответствуют ситуации, сложившейся на начало нынешнего года. В июне 2000 года были одобрены решения о создании следующих ответвлений сети в целях обеспечения большей согласованности между ТЕА и сетью ТИНА, строительство которой осуществляется странами Европейского союза в рамках проекта PHARE:

	15 км
Сегед – югославская граница (Роске) в Венгрии	
Летень – словенская граница (Торньисентмиклош) в Венгрии	19 км
Бухарест – Брашов – Турда в Румынии	425 км
Трнава – Нитра – Зиар-н.-Х – Зволен в Словакии	142 км
Измир – Чесме в Турции	97 км
Измир – Анталья в Турции	445 км
Измир – Баликесир – Бурса – Гебзе в Турции	430 км
Северо-западная часть кольцевой автомагистрали Анкары в Турции	41 км
<hr/>	
Общая протяженность ответвлений в рамках сети ТЕА	1 614 км

Таким образом, общая протяженность сети ТЕА в настоящее время составляет 23 923 км.

8. Хотя строительство ТЕА еще не завершено, эта магистраль уже функционирует благодаря коридору ТЕА, который включает модернизированные национальные автодороги, связывающие уже построенные участки автомагистралей.

9. Основные цели проекта заключаются в следующем:

- a) оказание помощи участвующим в нем странам в ускорении строительства сети ТЕА путем выявления инвестиционных потребностей и приоритетов, изыскания финансовых ресурсов, необходимых для ее строительства, и создания соответствующих систем окупаемости затрат, связанных с использованием автомагистралей ТЕА;
- b) оказание помощи в проектировании, строительстве, техническом обслуживании, эксплуатации сети автомагистралей ТЕА и управлении ею на территории участвующих стран в рамках комплексной европейской транспортной инфраструктуры, что позволит, создать недостающие элементы в существующей сети автомагистралей региона;
- c) уделение особого внимания – с учетом нынешних экономических трудностей – модернизации существующих дорог и планированию поэтапного строительства автомагистралей;
- d) содействие развитию и повышению эффективности сотрудничества между странами ТЕА, находящимися на различных уровнях развития, по всем вопросам автомобильных перевозок;
- e) дальнейшее распространение в других регионах мира знаний, опыта и ноу-хау, накопленных до настоящего времени в регионе ТЕА.

10. За более чем 20-летний период осуществления проекта ТЕА было налажено эффективное сотрудничество и достигнуто взаимопонимание между соответствующими органами участвующих в нем стран, в ведении которых находятся автомобильные дороги и/или автомагистралей, а также была создана институциональная основа и организационная структура проекта, которые хорошо зарекомендовали себя на практике.

11. Высшим директивным органом является Руководящий комитет проекта ТЕА, который проводит свои совещания дважды в год, определяет политику осуществления проекта, а также общие меры, которые должны быть реализованы в контексте деятельности ТЕА, и принимает решение относительно совместных мероприятий.
12. Последняя (тридцать третья сессия) Руководящего комитета ТЕА проходила в Женеве, Швейцария, 6-8 июня 2000 года. Следующая (тридцать четвертая) сессия Комитета состоится 28-30 ноября этого года.
13. В рамках ТЕА создано Центральное управление проекта (ЦУП), в задачу которого входит координация всей деятельности, осуществляемой в соответствии с положениями программы работы. Оно функционирует под эгидой Руководящего комитета, получая в то же время указания от Европейской экономической комиссии. ЦУП находится в Варшаве, и все его конторские расходы покрываются правительством Польши.
14. Центральное управление проекта ТЕА возглавляет руководитель проекта. Прежние руководители проекта ТЕА выдвигались правительствами соответственно Греции, Турции, Румынии, бывшей Чехословакии и Словакии. Нынешний руководитель проекта был предложен правительством Чешской Республики и вступил в должность 1 января 1998 года.
15. В каждой из участвующих стран функционирует национальный координатор проекта ТЕА, назначаемый правительством соответствующей страны и отвечающий за координацию всей деятельности по этому проекту в стране.
16. Финансирование всех мероприятий по проекту в виде взносов натурой, а также наличными производится исключительно участвующими странами. На основе Соглашения о Целевом фонде, подписанного в Женеве в декабре 1991 года, был создан Целевой фонд сотрудничества по проекту ТЕА. В соответствии с этим Соглашением каждая участвующая страна ежегодно вносит в бюджет проекта, помимо своих взносов натурой, 7 500 долл. США. Согласно условиям этого Соглашения ЕЭК ООН отвечает за управление средствами, поступившими по линии взносов наличными. Благодаря этому проект в настоящее время располагает хорошо организованной постоянной системой непрерывного управления и координации технических, административных и экономических аспектов деятельности.
17. Первоначально предусматривалось, что Соглашение о Целевом фонде будет охватывать период с 1992 по 1996 год и что впоследствии срок его действия будет продлен до конца 2000 года. На прошлой сессии Руководящего комитета ТЕА,

состоявшейся в июне нынешнего года, было одобрено пересмотренное приложение к Соглашению, рассчитанное на период 2001-2004 годов, которое было разослано правительствам участвующих в проекте стран для утверждения.

18. Бюджет и программа работы ТЕА на нынешний год, подготовленные на основе положений Соглашения о Целевом фонде, были одобрены на тридцать второй сессии Руководящего комитета ТЕА (1-3 декабря 1999 года, Триест, Италия).

19. Помимо координации работы по проекту и оказания содействия в проведении в его рамках деятельности, направленной на ускорение строительства самой сети ТЕА, по линии проекта ТЕА на экспериментальной основе также изучаются возможности финансирования строительства и эксплуатации автомагистралей и обычных автодорог частным сектором с уделением особого внимания правовым аспектам осуществления строительства с использованием иностранных кредитов и концессионных систем; оценке систем окупаемости, включая условия взимания дорожных сборов за пользование автомагистралями; изучению и/или развитию различных механизмов оценки концессионных соглашений СЭП и оказанию технической помощи в вопросах финансирования автомагистралей частным сектором.

20. За последнее время в рамках ТЕА также расширились масштабы передачи технологии и ноу-хау не только в области проектирования, строительства и эксплуатации автомагистралей, но и в более широкой сфере общих аспектов использования автомагистралей и автодорог, как, например, обслуживание дорожного покрытия и мостов, оценка воздействия на окружающую среду, стандартизация, согласование дорожных знаков, внедрение логико-информационных транспортных систем и т.д. Формы, приемы и методы, используемые при передаче технологии в рамках ТЕА, являются весьма разнообразными и зависят от целей и типа соответствующих мероприятий. Они включают семинары, рабочие совещания и заседания "за круглым столом", которые обычно организуются одной из стран-участниц совместно с Центральным управлением проекта ТЕА в соответствии с ежегодной программой работы, причем зачастую в сотрудничестве с одной или несколькими организациями, не участвующими в ТЕА, или с консультантами.

21. В эти мероприятия по передаче технологии и оказанию технической помощи важный вклад также внесли другие страны ОЭСР, особенно члены Европейского союза и Соединенные Штаты Америки. Среди многочисленных программ передачи технологии странам Центральной и Восточной Европы, которые осуществляются в настоящее время, проект ТЕА уникален тем, что он обеспечивает не только передачу технологии из более развитых западных стран в этот регион, но и передачу технологии, координацию

деятельности и обмен опытом и ноу-хау между самими участвующими в реализации этого проекта странами региона. Накопленный технический потенциал в плане числа подготовленных экспертов представляет собой важный ресурс для проекта ТЕА, который может быть использован в других районах.

22. Проект ТЕА сотрудничает с международными организациями, занимающимися вопросами транспорта, прежде всего с соответствующими генеральными директоратами Комиссии Европейского союза, Отделом транспорта ОЭСР, Центральноевропейской инициативой (ЦЕИ), Федеральной дорожной администрацией (ФДА) Соединенных Штатов Америки, базирующейся в США Программой обмена опытом в области дорожного строительства (ПООДС) и Международной автотранспортной федерацией (МАФ).

23. В частности проект ТЕА активно участвует в осуществлении международной программы ЕС по вопросам транспорта PHARE, которая реализуется многими странами, например посредством оказания помощи в разработке прогнозов развития мультимодальных перевозок в регионе, осуществления исследований PHARE по автотранспортным расходам, перевозкам и окружающей среде и управлению автомагистралями и другими автодорогами, а также в осуществлении проекта в области дорожной безопасности в странах PHARE и проекта развития ответвлений в коридоре V.

24. Проект ТЕА является также одним из трех организаторов Конференции ОЭСР/ЕКМТ/ТЕА по стратегической оценке воздействия устойчивых систем мультимодальных перевозок на окружающую среду, состоявшейся в Варшаве, Польша, 14 и 15 октября 1999 года.

25. В отчетный период продолжалось сотрудничество с Программой исследований в области автомобильного транспорта ОЭСР в рамках Консультативного совета по расширению сферы деятельности (АПОА), в работе которого принимает участие проект ТЕА. В контексте этой Программы было принято совместно польскими властями и ЦУП ТЕА предложение об организации международной конференции в Польше в 2001 году под эгидой ОЭСР, ЕКМТ, правительства Польши и ТЕА.

26. В ноябре 1993 года при финансовой и технической поддержке со стороны ФДА и ПООДС впервые в Европе была создана зона V ТЕА/ПООДС (Центральная и Восточная Европа). ПООДС - это некоммерческая ассоциация, содействующая свободному обмену компьютерными программами, системами и концепциями между ее участниками в областях гражданского строительства, транспорта и управления с целью повышения эффективности использования компьютерной техники. В результате создания зоны V

ПООДС участвующие в ТЕА страны и их эксперты по программному обеспечению получили свободный доступ к последним достижениям в области дорожного строительства с использованием электронной техники.

27. 3-5 мая 2000 года в Бухаресте состоялось ежегодное совещание стран зоны V ТЕА/ПООДС. В рамках программы ПООДС по привлечению преподавателей и студентов к участию в проекте была выделена стипендия одному из студентов Технического университета Клуж-Напоки из принимающей страны (Румынии) с целью подготовки доклада о результатах его исследовательской работы к ежегодной международной конференции ПООДС 2000 года, которая состоится в Шарлотте, Соединенные Штаты Америки, в октябре нынешнего года.

28. В июне 1998 года между ЕЭК и находящимся в Вене, Австрия, секретариатом ТИНА (Оценка потребностей в области транспортной инфраструктуры) было подписано соглашение о сотрудничестве, в соответствии с которым Центральное управление проекта ТЕА предоставило свою базу данных по автомагистралям и другим автодорогам для определения приоритетов в области строительства транспортной инфраструктуры в регионе. Согласно этому соглашению секретариат ТИНА передал Целевому фонду сотрудничества по проекту ТЕА в Женеве сумму в размере 38 108,55 долл. США. Эти ресурсы были использованы в целях покупки для Центрального управления проекта ТЕА в Варшаве специального компьютерного оборудования и программного обеспечения, а также для покрытия расходов, связанных с проведением в Будапеште 17-19 апреля этого года совещания ТЕАСТАТ по вопросам сбора данных и подготовки специалистов. Оставшиеся финансовые средства могут быть использованы для сбора соответствующих данных и подготовки специалистов в 2001 году.

29. После закрытия секретариата ТИНА в Вене в конце прошлого года Центральным управлением проекта ТЕА были предприняты шаги по дальнейшему использованию его достижений и разработки полученных им результатов. После одобрения Европейской комиссией решения о бесплатной передаче ЦУП соответствующих данных о сети автомагистралей и других автодорог ТИНА, включая картографическую базу данных, это решение было выполнено. Кроме того, в качестве справочного документа для обсуждения вопроса о сотрудничестве с Генеральным директором ЕК по энергетике и транспорту было внесено предложение о том, чтобы проект ТЕА ЕЭК ООН принял более активное участие в проводимой Европейской комиссией деятельности в связи с трансъевропейской сетью автодорог.

30. 27-30 марта 2000 года в Праге состоялось совещание группы экспертов по стандартам ТЕА, в котором приняли участие представители 11 стран-членов, а также эксперты по туннелям от Австрии, Италии, Словакии, Турции и Чешской Республики. Результаты этого совещания, касающиеся конструкции автомагистралей и автодорожных туннелей, были изложены в документе TRANS/AC.7/2000/3, переданном Специальному совещанию Многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях, которое состоялось в Женеве 10 и 11 июля нынешнего года и в котором принял участие руководитель проекта ТЕА. Предполагается, что стандарты конструкции автомагистралей ТЕА будут полностью разработаны уже в начале 2001 года.

31. По предложению и инициативе правительства Италии в Триесте был учрежден Постоянный "круглый стол" ТЕА для развития и координации строительства и эксплуатации автомагистрали в юго-западном регионе ТЕА. Первое совещание этого Постоянного "круглого стола" состоялось 24-26 мая 2000 года; на нем присутствовали представители четырех стран ТЕА, Словении, а также ЕЭК ООН и ЦУП ТЕА.

32. В отчетный период также продолжалось сотрудничество с Центральным управлением проекта ТЕЖ, учрежденным в Будапеште в 1991 году. Это сотрудничество было сосредоточено главным образом на аспектах управления реализацией обоих проектов и на вкладе в деятельность ЕС по проекту PHARE в мультимодальной перспективе.

33. С целью дальнейшего стимулирования реализации проекта ТЕА в соответствии со стратегией, направленной на расширение масштабов его деятельности и активизацию проводимых в его рамках мероприятий, была опубликована и передана правительствам участвующих стран, а также стран-наблюдателей, ЕЭК ООН и международным организациям, занимающимся вопросами транспорта, брошюра, посвященная вопросам стимулирования реализации ТЕА в 2000 году.

Приложение – СОСТОЯНИЕ СЕТИ ТЕА (на 1 января 2000 года)

СТРАНА	Общая протяженность	ЗАПЛАНИРОВАННАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ (в стадии изучения, на этапе предварительного проектирования, на этапе проектирования)		В СТАДИИ СТРОИТЕЛЬСТВА		В СТАДИИ ЭКСПЛУАТАЦИИ		СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ		
	км	одна проезжая часть	две проезжих части	одна проезжая часть	две проезжих части	одна проезжая часть	две проезжих части	% от общей протяженности ТЕА	ХОД СТРОИТЕЛЬСТВА (% от общей протяженности дорог в стадии строительства)	СТЕПЕНЬ ЗАВЕРШЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА (% от протяженности дорог, сданных в эксплуатацию)
Номер колонки	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
АВСТРИЯ	485	35	36	-	-	35	414	2,2	3,9	89,0
БОСНИЯ И ГЕРЦЕГОВИНА	792	-	792	-	-	-	-	3,6	-	-
БОЛГАРИЯ	925	19	617	-	20	19	269	4,1	2,2	30,2
ХОРВАТИЯ	1 564	354	651	258	131	238	357	7,0	16,6	30,4
ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА	954	-	427	-	16	-	511	4,3	1,7	53,6
ГРУЗИЯ	1 053	-	1 045	-	-	-	8	4,7	-	0,8
ВЕНГРИЯ	1 624	65	1 012	-	98	65	449	7,3	6,0	29,7
ИТАЛИЯ	1 519	-	4	-	-	-	1 515	6,8	-	99,7
ЛИТВА	736	36	-	55	-	314	341	3,3	3,7	67,7
ПОЛЬША	3 295	45	2 803	15	144	30	303	14,8	4,6	9,7
РУМЫНИЯ	2 527	-	2 286	-	134	-	107	11,3	5,3	4,2
СЛОВАКИЯ	938	-	615	16	51	63	312	4,2	6,3	36,6
ТУРЦИЯ	5 897	-	4 112	-	608	-	1 177	26,4	10,3	20,0
ВСЕГО	22 303	554	14 400	344	1 202	764	5 763	100,0	6,2	27,5