



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2002/1/Add.8
31 May 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта
(Пятнадцатая сессия, 2-4 сентября 2002 года,
пункт 5 предварительной повестки дня)

ОТВЕТЫ НА ВОПРОСНИК ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Добавление 8

Представлено правительством Словакии

Примечание: на своей пятьдесят девятой сессии Комитет по внутреннему транспорту в соответствии с решением, принятым ранее на его сороковой сессии (ECE/TRANS/42, пункт 45), решил распространить вопросник о наиболее значимых критериях для определения новых важных изменений в области внутреннего транспорта в странах-членах, которые представляют общий интерес для правительств (ECE/TRANS/119, пункт 52).

* * *

I. Общие аспекты государственной транспортной политики в Словацкой Республике

В своей резолюции 21/2000 правительство Словацкой Республики одобрило **Обновленный перечень принципов государственной транспортной политики Словацкой Республики** в качестве базового системного документа для транспортного сектора. Государственная транспортная политика Словацкой Республики сведена в систему пакетов обновленных принципов и включает в себя шестнадцать актуальных, рассчитанных на ограниченный срок задач, которые перечисляются в приложении к соответствующей резолюции правительства Словацкой Республики.

В декабре 2001 года правительство Словацкой Республики обсудило **Документ о ходе выполнения задач, вытекающих из обновленных принципов государственной транспортной политики**. Из 16 зафиксированных в резолюции № 21/2000 правительства Словацкой Республики задач **законодательного и концептуального характера** министерство транспорта, почт и телекоммуникаций Словацкой Республики на дату подготовки настоящего документа выполнило 12 краткосрочных задач в соответствии с целями государственной транспортной политики Словацкой Республики.

На основе резолюции № 230/2000 правительства Словацкой Республики О концепции децентрализации и модернизации государственного управления министерство транспорта, почт и коммуникаций Словацкой Республики подготовило проект плана передачи государственной администрацией транспортных функций местным органам самоуправления. **Передача функций в области транспорта и экономики дорожного хозяйства территориальным органам местного самоуправления** высшего уровня осуществляется в духе закона № 416/2001 Coll. о передаче некоторых функций органов государственного управления муниципалитетам и высшим территориальным органам.

В июне 2002 года министерство транспорта, почт и телекоммуникаций Словацкой Республики, действуя в духе резолюции правительства Словацкой Республики № 21/2000, вынесет на рассмотрение правительства Словацкой Республики **Концепцию разработки региональной транспортной политики** на уровне регионов с особым акцентом на поддержку развития интегрированных транспортных систем.

Автомобильный транспорт

- Правительство создает условия для преобразования и приватизации словацких автобусных парков;

- в целях борьбы с загрязнением воздуха оно будет стимулировать газификацию и повышение экологической чистоты государственного общественного транспорта, а также поддерживать развитие комплексных транспортных систем;
- внедрение комплексных транспортных систем в крупных городах и пригородных зонах;
- обновление парка транспортных средств.

Водный транспорт

- концепция развития водных путей внутреннего и международного значения, в первую очередь на Дунае (172 км) в соответствии с Соглашением СМВП;
- создание Вагского водного пути (уже функционирует на участке Комарно-Середь);
- долгосрочная цель: соединение Дуная с Эльбой и Одером и соединение этой системы с Вагской железной дорогой.

По своему техническому уровню инфраструктура железных дорог Словацкой Республики ЖДСР на сегодняшний день сильно отстает от развитых европейских стран. Крупнейшим недостатком существующей железнодорожной инфраструктуры является низкая скорость движения поездов. Развитие инфраструктуры железных дорог в Словацкой Республике определяется требованиями таких важнейших международных соглашений, как СМЖЛ и СЛКЛ, потребностями общеевропейских коридоров IV, V и VI и задачей создания железнодорожных связей между коридором IX и северными и южными маршрутами перевозок путем модернизации этих линий с учетом индивидуальных общих параметров и технических условий. Важнейшими направлениями работы является модернизация железных дорог, отдельных пограничных станций, информационной системы и железнодорожных узлов. Координация работы по совершенствованию вышеуказанных маршрутов и доведения их технических параметров до уровня соседних стран ведется в рамках МСЖД и ОСЖД, а также в ходе двусторонних обсуждений с управлениями железных дорог.

На основе резолюции № 830 правительства Словацкой Республики от 18 октября 2000 года был утвержден проект преобразования и структурной перестройки железных дорог Словацкой Республики, основные цели которых заключаются в обеспечении экономической эффективности железнодорожных перевозок, ослаблении нагрузки на государственный бюджет, развитии экономической конкуренции в рамках отрасли и

создании условий для сведения до минимума негативных социальных последствий процесса преобразований, а также в адаптации этой отрасли к требованиям Европейского союза. В рамках вышеуказанного проекта была создана железнодорожная компания "Железнична сполочность а.с.", которая взяла на себя транспортные и хозяйственные функции Словацких железных дорог.

С учетом того факта, что статистика аварий за последние годы выглядит весьма неблагоприятной, повышение безопасности на железнодорожном транспорте являлось одним из приоритетных направлений работы Словацких железных дорог. Повышение безопасности железнодорожных перевозок тесно связано с инвестициями в инфраструктуру и главным образом с модернизацией железнодорожного полотна и внедрением систем безопасности движения, в первую очередь на региональных линиях. Снижение нагрузки на окружающую среду осуществляется главным образом благодаря сокращению выбросов в воздух загрязняющих веществ. В 2001 году важнейшим шагом в природоохранной деятельности стало выполнение задач по газификации. Другим важным направлением работы является охрана водных ресурсов. Важной причиной серьезных масштабов загрязнения водных ресурсов сбросами является моральное и физическое старение фонда природоохранного оборудования. Техническое состояние водоочистных предприятий является неудовлетворительным. Вот почему этому вопросу будет уделяться особое внимание, однако для его решения потребуются крупные инвестиции. Хроническая чрезмерная загруженность пассажирского и грузового железнодорожного транспорта создает опасность загрязнения водных ресурсов. Долгосрочный проект по борьбе с загрязнением земельных и водных ресурсов, в первую очередь в районе узла Черна-над-Тисой осуществляется под руководством государственных органов управления. Другим положительным результатом стал тот факт, что в 2001 году не было зарегистрировано ни одной серьезной экологической аварии.

II. Экономические, технические и эксплуатационные аспекты

Железнодорожный транспорт

Самое существенное техническое изменение произойдет на железнодорожной линии Е 63, где в настоящее время ведется модернизация путей и где скорость движения поездов будет достигать 160 км/час. В рамках этой программы модернизации центральная диспетчерская служба будет оснащена электронным оборудованием, обеспечивающим безопасность движения. На линии Е 40 установка аппаратуры типа "Эбилек", обеспечивающая безопасность движения, ведется на станции Чадца.

С созданием железнодорожной компании "Железнична сполочность а.с." появилось крепкое коммерческое предприятие, занимающееся грузовыми и пассажирскими перевозками, которое может обеспечить эффективное управление транспортными услугами и процессом материально-технического обеспечения, а также эффективное использование подвижного состава.

Одним из очевидных недостатков и рисков процесса структурной перестройки грузовых железнодорожных перевозок в Словакии является тенденция к уменьшению числа необходимых производственных этапов. В числе позитивных элементов, которые могут оказать положительное влияние на работу и конкурентоспособность железных дорог, можно назвать ту огромную потенциальную роль, которую железнодорожный транспорт способен сыграть в процессе экономического развития Польши, Чешской и Венгерской Республик, а также бывших государств Российской Федерации. Можно согласиться с дальнейшим развитием перевозок сырья из бывших государств Российской Федерации в том случае, если этот процесс будет диктоваться не социальными требованиями, а тарифной и ценовой политикой стран по другую сторону восточной границы.

На работе железнодорожного транспорта может отразиться также появление новых участников железнодорожных перевозок, например новых коммерческих компаний, которые будут работать в нормальных условиях рыночной конкуренции. Предстоящее вступление Словакии и ее соседей в ЕС обострит конкуренцию на рынке, куда могут постараться проникнуть зарубежные компании, такие, как **ШД ФРГ, Австрийские ЖД** и другие.

Исследовательская работа в области железнодорожных перевозок ведется для железнодорожной компании "Железнична сполочность а.с." Жилинским университетом. Особое внимание уделяется перестройке региональных перевозок, количественной оценке внешних факторов на транспорте и внедрению европейских требований к качеству общественных услуг в Словацкой Республике.

Комбинированные перевозки

Что касается комбинированных перевозок, то в связи с пунктом 8 части II вопросника, посвященного экономическим, техническим и эксплуатационным аспектам перевозок, можно сказать следующее:

- за период с 1996 по 2001 год объем перевозок грузов в Словацкой Республике возрос на 43,3% (с 404 000 т до 570 000 т). Объем внутренних перевозок

оставался неизменным на уровне примерно 15 000 т, в то время как в международных комбинированных перевозках импортно-экспортных грузов, и главным образом в транзитных перевозках, наблюдался рост.

- В распоряжении железнодорожной компании "Железнична сполочность а.с." имеется 212 новых железнодорожных вагонов для комбинированных перевозок, из которых 152 вагона, предназначенных для перевозки контейнеров и установки сменных конструкций, были приобретены за счет государственного бюджета, а 60 специализированных вагонов для сопровождаемых и несопровождаемых комбинированных перевозок были закуплены за счет собственных средств Словацких железных дорог.
- На территории Словацкой Республики существует сеть комбинированных перевозок с терминалами в Братиславе, Жилине, Ружомбероке, Кошице, Черне-над-Тисой, Добре-при-Черне-над-Тисой, Нове-Замке-и-Дунайска-Стреде. В настоящее время ведется строительство терминала для комбинированных перевозок в Зволене.
- В 2002 году специализированные комбинированные перевозки осуществлялись на следующих маршрутах:

1. Словакия - Чешская Республика

Оператор:	"ЮРОПИЕН РЕЙЛ ШАТЛ", Роттердам
Маршрут:	Братислава, УНС - Прага, Жижков
Пограничные станции:	Кути/Ланжгот
Транспортная единица:	вагон/контейнер
Параметры состава:	900 т брутто, 16 вагонов
Частотность движения:	три раза в неделю в обоих направлениях

2. Словакия - Чешская Республика

Оператор:	"МЕТРАНС (Данубия), а.с." Дунайска-Стреда
Маршрут:	Дунайска-Стреда - Прага/Урженевец
Пограничные станции:	Кути/Ланжгот
Транспортная единица:	вагон/контейнер
Параметры состава:	1 000 т брутто, 600 м/1 300 т брутто, 600 м
Частотность движения:	три раза в неделю ЖДСР - ЖДЧ, пять раз в неделю ЖДЧ - ЖДСР

3. Венгрия - Германия

Оператор:	"КОМБИФЕРКЕР"
Маршрут:	Будапешт/Йожефварош - Гамбург, Бременхафен
Пограничные станции:	Райка/Русовце - Кути/Ланжгот-Дечин/Бад-Шандау
Транспортная единица:	вагон/контейнер
Параметры состава:	1 200 т брутто, 600 м
Частотность движения	12 поездов в неделю

4. Венгрия - Чешская Республика

Оператор	"ЮРОПИЕН РЕЙЛ ШАТЛ", Роттердам
Маршрут:	Будапешт/Йожефварош - Прага, Жижков
Пограничные станции:	Соб/Штурово - Кути/Ланжгот*
Транспортная единица:	вагон/контейнер
Параметры состава:	1 300 т брутто, 600 м
Частотность движения:	два поезда в неделю в обоих направлениях

5. Чешская Республика - Румыния

Оператор:	"ЮРОПЕЕТ РЕЙЛ ШАТТЛ", Роттердам
Маршрут:	Прага, Жижков - Будапешт, Соб
Пограничные станции:	Ланжгот/Кути - Штурово/Шоб - Лёкёшхаза/Куртичи или Ланжгот/Кути - Комарно/Комаром - Лёкёшхаза/...
Транспортная единица:	вагон/контейнер
Параметры состава:	1 300 т брутто, 600 м
Частотность движения:	один поезд в неделю в обоих направлениях

* С 1 февраля 2002 года поезда на трассе Будапешт/Йожефварош - Прага/Жижков должны проходить через пограничную станцию Комаром/Комарно, поскольку на станции Соб/Штурово отсутствуют возможности для проведения гербологического и ветеринарного контроля грузов. В настоящее время обсуждается возможность прибытия поездов на железнодорожную станцию Будапешт-Кикото.

Подготовленные соединительные участки для комбинированных перевозок

- Будапешт - Гливице
- Димитровград - Гливице
- Прага - Дьёр
- Дьёр - Свиноуйсьце
- Триест - Дунайска-Стреда - Прага
- Копер - Дунайска-Стреда - Прага

Словацкая Республика и компания "Железнична сполочность, а.с." заключили соглашение о содействии развитию комбинированных перевозок в системе "РоЛа" на 2001-2005 годы. Ниже предлагаются возможные маршруты комбинированных перевозок:

Маршрут №	Протяженность в км	Маршрут	
1	546	Черна-над-Тисой, государственная граница	Братислава-Палениско
	544	Черна-над-Тисой, государственная граница	Братислава УНС
2	403	Черна-над-Тисой, государственная граница	Луки-под-Макитоу, государственная граница
3	429	Плавеч, государственная граница	Девинска-Нова-Вес, государственная граница
4*	108	Нове-Замки	Девинска-Нова-Вес, государственная граница
5*	4	Черна-над-Тисой	Черна-над-Тисой, государственная граница
6*	298	Трстена	Комарно, государственная граница
7*	293	Трстена	Штурово, государственная граница
8*	316	Трстена	Девинска-Нова-Вес, государственная граница
9	291	Скалите, государственная граница	Штурово, государственная граница

10	292	Скалите, государственная граница	Комарно, государственная граница
11	279	Скалите, государственная граница	Русовце, государственная граница
12	116	Плавеч, государственная граница	Чаня, государственная граница
13	277	Чадца, государственная граница	Комарно, государственная граница
14	276	Чадца, государственная граница	Штурово, государственная граница

* На маршрутах 4-8 перевозка осуществляется в вагонов с низко расположенной платформой (горизонтальная погрузка).

В рамках международного сотрудничества межправительственные двусторонние соглашения в области комбинированных перевозок были заключены с Австрией, Болгарией, Венгрией, Литвой, Польшей, Словенией, Хорватией и Чешской Республикой. В настоящее время ведется работа по обновлению соглашений с Венгерской Республикой.

- По инициативе операторов комбинированных перевозок были учреждены Ассоциация грузоперевозчиков Словакии, Ассоциация транспортных, почтовых и телекоммуникационных служащих Словакии, а также Союз участников комбинированных перевозок.
- В рамках Ассоциации транспортных, почтовых и телекоммуникационных служащих Словацкой Республики был создан Совет по комбинированным перевозкам. Важнейшая цель работы Совета заключается в том, чтобы содействовать созданию условий, необходимых для развития комбинированных перевозок. В Совете представлены отдельные органы государственного управления, Жилинский университет, компания "Железнична сполочность, а.с.", "СПаП а.с.", операторы комбинированных перевозок, ЧЕСМАД, Ассоциация словацких перевозчиков и другие.
- В специализированных изданиях, а также в электронных средствах массовой информации пропагандируется большое значение смешанных перевозок. С 1996 года ежегодно проводится конференция "ЕВРОКОМБИ", на которую

для обмена опытом приглашаются международные и отечественные специалисты, занимающиеся комбинированными перевозками.

III. Аспекты инфраструктуры

Правительство Словацкой Республики приняло резолюцию № 1033/2001 по **Концепции территориального развития Словакии, 2001 год**. В постановляющей части этой общенациональной стратегии развития уделяется внимание работе транспорта, почт и телекоммуникаций и вскрываются резервы для будущего территориального развития транспортной и технической инфраструктуры в рамках утвержденной полицентрической модели территориального развития Словакии.

В сотрудничестве с министерством охраны окружающей среды Словацкой Республики министерство транспорта, почт и телекоммуникаций в рамках подготовки **Концепции инфраструктурных проектов Словацкой Республики** и в соответствии со стандартами ЕС подготовило **комплекс отраслевых требований - Стандарты минимального обслуживания в городах с особым акцентом на транспортную и техническую инфраструктуру**.

В духе требований Закона 254/1998 Coll. об общественных работах были подготовлены **Отраслевые программы приоритетных направлений общественных работ на 2002-2004 и 2003-2005 годы**, в которых отражены планы министерства транспорта, почт и телекоммуникаций Словацкой Республики в области развития транспортной инфраструктуры. Они являются важной частью общенациональных программ развития, которые ежегодно утверждаются правительством Словацкой Республики. Для реализации предлагаемых приоритетных направлений развития транспортного сектора, вытекающих из программных деклараций правительства, требуются крупные финансовые ресурсы. Что касается развития транспортной инфраструктуры, в этой области появились возможности для эффективного использования инвестиционных ресурсов из государственного бюджета или же гарантированных государством займов. **Важнейшим приоритетным направлением является создание и модернизация коридоров смешанных перевозок № 4, 5 и 6**. В транспортном секторе произошла переоценка инвестиционной стратегии. Эта стратегия сегодня нацелена на разработку и реализацию таких стандартных проектов, которые являются экономически эффективными, социально значимыми и экологически безопасными.

Важным компонентом **Национального плана регионального развития Словацкой Республики на 2001-2006 годы**, утвержденного правительством Словацкой

Республики в резолюции 240/2001, является **Отраслевая оперативная программа в области транспорта и телекоммуникаций**. В разделе этой Программы, посвященном министерству транспорта, почт и телекоммуникаций Словацкой Республики, предусмотрено проведение общественных работ, которые будут финансироваться за счет средств, выделяемых ЕС готовящимся к вступлению в этот союз странам. В духе резолюции № 133/2002 правительства Словацкой Республики О проекте окончательного многонационального плана регионального развития Словацкой Республики, а также в духе методологии ЕС министерство транспорта, почт и телекоммуникаций Словацкой Республики в настоящее время проводит работу по адаптации этого документа к новой структуре **Национального плана развития Словацкой Республики**.

В духе обновленной национальной стратегии ИСПА для транспортного сектора, утвержденной правительством Словацкой Республики в резолюции 22/2002, министерство транспорта, почт и телекоммуникаций в процессе подготовки программных проектов ИСПА обеспечивает создание всех необходимых условий для предоставления субсидий по линии ИСПА. Оно обеспечило проведение в 2001-2006 годах двенадцати приоритетных транспортных проектов на общую сумму в 1 258 млн. евро, причем целью восьми из них является модернизация железнодорожных путей. Строительству автомагистралей посвящено четыре проекта.

В соответствии с требованиями Закона о государственном материально-техническом обеспечении на отраслевом уровне создаются условия для проведения **государственной экспертизы** при строительстве транспортной инфраструктуры, и в первую очередь автомобильных дорог и автомагистралей, а также при модернизации железнодорожных путей.

Помимо создания новых водных путей, рост объема внутренних водных и транзитных перевозок обеспечивается благодаря модернизации государственных портов в Братиславе, Комарно и Штурово и применения прогрессивных технологий обработки грузов, включая новейшие технологии. Что касается братиславского государственного порта, планируется оснастить его новыми современными мощностями для обработки наливных грузов, технологиями обработки гранулированных грузов и складскими помещениями. Что касается управления работой портов, постепенно внедряются наиболее передовые системы обработки информации, которые подключаются к информационным системам, применяемым в управлении водными перевозками. Для повышения эффективности водного транспорта, в том числе его экономической и социальной привлекательности и пригодности для всех потенциальных участников логистической цепочки, в настоящее время в Словакии создается экспериментальный информационный центр водного транспорта, который будет обслуживать участок Дуная

от шлюзов Фройденау (Австрия) до порта в Будапеште (Венгрия) общей протяженностью 280 километров.

В 2000 году был зарегистрирован следующий объем пассажирских перевозок:

Вид транспорта	Перевезенные пассажиры (в тыс. человек)
Государственный железнодорожный транспорт	66 806
Государственный автомобильный транспорт	604 249
Государственный водный транспорт	80
Государственный авиационный транспорт	146
Государственный городской транспорт	404 539
Частный автомобильный транспорт	5 267
Пассажирские перевозки, всего	1 081 087

Перевозка грузов в 2000 году

Вид транспорта	Перевезенные грузы (в тыс. тонн)
Государственный железнодорожный транспорт	54 177
Государственный автомобильный транспорт	39 680
Государственный водный транспорт	1 607
Государственный авиационный транспорт (в тоннах)	50
Частный автомобильный транспорт	31 552
Грузовые перевозки, всего	227 016

Водный транспорт

Что касается внебюджетного финансирования развития транспортной инфраструктуры, то здесь основной акцент делается на объединении ресурсов из общественных источников и международных программ развития для финансирования создания международных транспортных путей и коридоров. С точки зрения потребностей экономического развития регионов и охраны окружающей среды, важным направлением развития водных перевозок является создание экологически чистого водного транспорта. Речь главным образом идет о строительстве технически передовых и экономически рентабельных перегрузочных мощностей в государственных портах, а также об их собственном развитии, о строительстве новых перегрузочных мощностей в портах

городов и предприятий с минимальной нагрузкой на окружающую среду, а также о поддержке деятельности мелких и средних предприятий. Для реализации этих инициатив, пользующихся поддержкой государства и международных организаций, принимаются законодательные, правовые и организационные меры.

Среди других важнейших направлений развития внутреннего транспорта можно назвать создание систем комплексного транспортного обслуживания территориальных единиц, включающих в себя центры комбинированных перевозок на предприятиях, связанных с государственной портовой инфраструктурой.

В последние несколько лет процесс развития внутреннего водного транспорта шел весьма неравномерно, что главным образом объясняется столкновением местных интересов в ущерб судоходству на Дунае - основном водном пути - в целом. На словацком участке этого пути был зарегистрирован большой объем не только внутренних, но в первую очередь международных перевозок. В настоящее время на долю водного транспорта приходится менее одного процента объема внутренних перевозок в Словакии, хотя в тонно-километрах этот показатель несколько выше. Нормализация условий судоходства на Дунае и работа по развитию других водных путей в целях улучшения параметров судоходства на всем протяжении Дуная от Северного до Черного моря в конечном счете позволят увеличить объем перевозок водным транспортом при минимальном ущербе для окружающей среды. Поэтапный процесс развития судоходства на реке Ваг не только позволит активизировать работу водного транспорта, но и будет способствовать развитию в этом регионе малых и средних предприятий в секторе туризма и парусного спорта.

Комбинированные перевозки

В связи с пунктом 11 части III вопросника, "Аспекты инфраструктуры", можно отметить, что, помимо расширения сетей и систем комбинированных перевозок в рамках планов модернизации железных дорог, будет обновляться и материально-техническая база терминалов комбинированных перевозок. В первую очередь речь идет о терминалах в Жилине, Кошице и Братиславе, работа которых стабилизировалась. В 2002 году полный цикл обслуживания будет внедрен на терминале комбинированных перевозок в Добрепри-Черне-над-Тисой.

Железнодорожный транспорт

Приоритетные направления инвестиций в развитие железнодорожной сети:

- реализация программы модернизации железнодорожных транспортных коридоров;
- модернизация пограничных станций;
- завершение строительства важных железнодорожных узлов и станций;
- модернизация остальной части сети;
- модернизация коммуникационной системы.

Что касается модернизации железнодорожных транзитных коридоров, необходимо изменить технический подход к эксплуатации оборудования для обеспечения безопасности перевозок в процессе нового строительства: необходимо в первую очередь устанавливать новое оборудование для обеспечения безопасности движения и лишь затем завершать уже начатые работы, а не осуществлять эту деятельность параллельно, как это происходило до сих пор.

Инфраструктурные проекты финансируются за счет ИСПА, субсидий из государственного бюджета и кредитов таких банков, как ЕИБ и ЕБРР.

В. Информационный раздел

- a) Словацкие железные дороги - 22 849 сотрудников; компания "ЖС а.с." - 21 276 сотрудников.
- b) Ежегодный объем инвестиций в инфраструктуру составляет порядка 3,5 млрд. словацких крон, а в подвижной состав - 2,5 млрд. словацких крон.
- c) В 2001 году объем пассажирских перевозок составил 63 295 пассажиров; а пассажирооборот - 2 488 млн. пассажиро-километров.
- d) Объем грузовых перевозок составил 53 234 000 тонн, а грузооборот - 10 860 миллионов тонно-километров.
- e) Протяженность железных дорог в Словацкой Республике составляет 3 662 км.
- f) Число пассажирских вагонов: 2 170, число пассажирских мест: 104 402, число спальных мест: 5 538. Число грузовых вагонов: 19 066; общая грузоподъемность: 931 260 тонн.

IV. Транспорт и окружающая среда

Министерство транспорта, почт и телекоммуникаций Словацкой Республики в сотрудничестве с министерством охраны окружающей среды подготовило **План действий в области транспорта и окружающей среды**. В этом Плане, который базируется на выводах Венской конференции министров транспорта и окружающей среды, состоявшейся в ноябре 1997 года, сформулированы важнейшие принципы, стратегические направления работы и мероприятия, которые помогут решить проблемы транспорта и окружающей среды в Словацкой Республике. За реализацию Плана действий, в котором предусмотрены в общей сложности 67 конкретных мероприятий общей стоимостью 124 млн. словацких крон, будет отвечать несколько центральных органов. Этот План действий рассчитан на десять лет. Правительство Словацкой Республики одобрило План действий в своей резолюции № 102/1999 от 3 февраля 1999 года. В свете задачи В.3, поставленной в этой резолюции, 1 марта 2001 года на рассмотрение правительства был представлен доклад о выполнении задач Плана действий, который был рассмотрен 7 марта 2001 года и по которому была принята резолюция № 220/2001. Как отмечается в документе, подготовленном по итогам оценки, в бюджет на 1999 и 2000 годы не удалось заложить финансовые ресурсы, необходимые для выполнения задач Плана действий, которые носят главным образом краткосрочный, а некоторые среднесрочный характер и которые будут решаться лишь за счет средств соответствующих министерств.

В решении вышеуказанных задач министерство транспорта, почт и телекоммуникаций Словацкой Республики сотрудничает с министерством охраны окружающей среды, финансов, экономики, иностранных и внутренних дел, образования, труда и социальных дел, а также с Исследовательским институтом транспорта.

В рамках **Плана действий по осуществлению национальной стратегии защиты биологического разнообразия в Словакии** министерство транспорта, почт и телекоммуникаций Словацкой Республики, а также министерство охраны окружающей среды в вопросах территориального планирования сотрудничают с муниципальными и региональными органами, а также с представителями третьего сектора. Комплексная программа инвестиций и регионального развития министерства транспорта, почт и телекоммуникаций Словацкой Республики спланирована примерно до 2010 года.
