



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/2003/8
9 December 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

(Шестьдесят пятая сессия, 18-20 февраля 2003 года,
пункт 11 а) повестки дня)

**РЕЗЮМЕ ОТВЕТОВ НА ВОПРОСНИК ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В ОБЛАСТИ
ТРАНСПОРТА**

Записка секретариата

Ответы были получены от Беларуси, Болгарии, Венгрии, Германии, Грузии, Латвии, Литвы, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенного Королевства, Турции, Украины и Чешской Республики. Содержащаяся в резюме информация соответствует порядку пунктов в вопроснике.

* * *

Общие аспекты транспортной политики

I. Изменения в отношении целей политики вашего правительства в области внутреннего транспорта в целом и по отдельным секторам, а также его внутренних целей в той мере, в какой они связаны с транспортом. Организационные изменения в отношении мер по достижению целей транспортной политики

1. Приоритетные задачи Балтийских государств связаны с интеграцией в европейский рынок транспортных услуг, в частности на основе развития общеевропейских коридоров, проходящих через данный регион.
2. Страны СНГ придают важное значение обеспечению открытости своей территории посредством развития транспорта. Российская Федерация и Украина намерены развивать международные транспортные коридоры, включая евро-азиатские соединения. Беларусь активно стремится к облегчению процедур пересечения границ для грузового транспорта. В Беларуси особо заметные изменения происходят в секторах внутреннего водного и морского транспорта, а в России - в области судоходства и гражданской авиации.
3. В Центральной Европе обширная действующая сеть железных дорог нуждается в модернизации по всей ее протяженности; такая модернизация предусматривается для соединения ее и приведения в соответствие с европейской сетью, что требует уделения особого внимания модернизации пунктов пересечения границ. Поскольку через этот регион проходят многие общеевропейские коридоры, в данной области предполагается проделать большой объем работы. Основной упор делается на расширении услуг по грузовым железнодорожным перевозкам, на реструктуризации железнодорожного сектора с целью устранения государственной монополии на перевозки и на стимулировании использования частных источников капиталовложений. Должна быть усовершенствована и укреплена сеть автодорог, с тем чтобы дороги могли выдерживать транспортные средства с большей нагрузкой на ось, в частности для обеспечения соответствия стандарту ЕС, составляющему 115 кН на ось. Существующие проблемы связаны с происходящим с 90-х годов падением спроса на перевозки общественным транспортом и со связанным с этим расширением использования частного автотранспорта. Данная проблема особенно остро стоит в больших городах, в частности в Праге. Одной из многочисленных общих мер, принимаемых в данной связи, служит строительство кольцевых дорог и объездов для исключения необходимости в транзитных транспортных потоках, пересекающих города; это способствует сокращению заторов и меньшему загрязнению воздуха. Кроме того, делается упор на стимулировании комбинированных перевозок. В Венгрии

запланированы особые изменения в сети внутренних водных перевозок с целью преобразования портов в транспортные узлы.

4. Приоритетные задачи государств - членов ЕС, ответивших на вопросник, по всей видимости, отличаются от приоритетов других членов ЕЭК ООН. В странах ЕС относительно бóльшая важность придается взаимосвязи инфраструктур и различных видов транспорта, а также перераспределению транспортных потоков, в частности для снижения интенсивности движения на автодорогах. Кроме того, приоритетное внимание уделяется оптимизации использования существующей инфраструктуры. В частности, Нидерланды делают упор на совместном решении таких общих проблем транспортной политики и градостроительства, как, например, землепользование. Несколько иная ситуация сложилась в Португалии, где с учетом географического положения страны, находящейся на периферии Европы первостепенное внимание уделяется развитию тех звеньев инфраструктуры, которые обеспечивают соединение с остальной частью Европы. В этих странах вопросы городского транспорта считаются весьма важными с точки зрения создания альтернатив для использования частных автомобилей, причем в общих стратегиях доминируют программы развития сетей городского общественного транспорта.

II. Организационные изменения в отношении мер по достижению целей транспортной политики, например структура, функционирование и полномочия государственных органов, ответственных за политику в области транспорта, и отношения этих органов с другими органами (национальными, региональными, местными) и с транспортными предприятиями

5. Что касается структуры и организации, то в большинстве ответов в той или иной мере делались ссылки на используемый в Нидерландах принцип обеспечения "децентрализации, где это возможно, и централизации, где это необходимо".

На практике это означает, что правительство сохраняет ответственность за стратегическое планирование, заключающееся в постановке целей общей политики для создания комплексной транспортной сети, а также за осуществление контроля за принятием финансовых решений и координацию усилий различных органов в условиях большей децентрализации.

6. В Центральной Европе реорганизация отчасти стимулируется требованием соответствия законодательству ЕС. В частности, полномочия передаются реорганизованным региональным органам, олицетворяющим региональный уровень управления, на котором будут определяться и распределяться объемы регионального

финансирования ЕС после вступления соответствующих стран в Европейский союз. Получили распространение также мероприятия, проводящиеся с целью приватизации и стимулирования сотрудничества. На железнодорожном и авиационном транспорте широко распространены также усилия по разделению функций контроля за эксплуатацией инфраструктуры и осуществлением транспортных операций.

7. Вместе с тем с целью создания основы для формирования комплексной транспортной системы при оптимальном распределении перевозок по различным видам транспорта Российская Федерация намерена объединить функции управления транспортной системой.

III. Проводимая политика или меры, принимаемые государственными органами с целью повышения безопасности (пользователей, персонала и третьих лиц) и снижения отрицательного воздействия различных видов внутреннего транспорта на окружающую среду

Окружающая среда

8. В Латвии принят закон об оценке воздействия на окружающую среду. Основная цель этого и других законов состоит в обеспечении соответствия законодательства страны положениям действующих директив ЕС и международных конвенций по охране окружающей среды. Потребность в обеспечении соответствия таким директивам указывалась в ответах многих правительств, и принятие национальных законов или подписание международных соглашений с целью объединения усилий государственных и частных предприятий для выполнения определенных задач получило широкое распространение в странах-членах. К числу конкретных мер относится проведение фискальной политики, стимулирующей использование энергоэффективной транспортной техники и способствующей интернализации внешних издержек, связанных с эксплуатацией оборудования, загрязняющего окружающую среду; это позволяет более тщательно сбалансировать частные издержки и социальные затраты, связанные с использованием транспортных средств.

9. В рамках СНГ меры по ограничению воздействия на окружающую среду направлены на поддержание контроля за вредными выбросами из транспортных средств на основе законодательных положений, предусматривающих максимальные уровни выбросов и обязательный осмотр транспортного средства, а также - в случае Беларуси - на основе присоединения к конвенциям, принятым на Региональной конференции по транспорту и окружающей среде. Было отмечено, что замена устаревшего подвижного

состава и другого транспортного оборудования более современными и эффективными транспортными средствами окажет позитивное воздействие на окружающую среду.

10. Конкретные стратегии включают меры по созданию препятствий для осуществления перевозок, в которых нет особой необходимости, и поощрению более эффективного использования частного транспорта посредством стимулирования усилий по созданию автомобильных пулов, в частности в Нидерландах.

Безопасность

11. В ответах, поступивших из стран Центральной Европы, большое внимание было уделено вопросу повышения безопасности на автодорогах, включая реформирование системы выдачи удостоверений водителям; речь идет о введении удостоверений "молодого водителя", использовании системы начисления штрафных очков и т.д. Было указано, что одним из ключевых средств достижения этой цели служит обучение навыкам безопасного поведения на дорогах, начиная с уровня начальной школы. Кроме того, во многих странах было введено требование обязательного использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

12. Одной из самых первостепенных задач в государствах СНГ является также повышение безопасности дорожного движения. В Российской Федерации, где в дорожно-транспортных происшествиях ежегодно гибнет 200 000 человек, что сопряжено с огромными расходами для экономики страны, разрабатываются стратегии повышения эффективности обучения навыкам безопасного использования автодорог, а также улучшения системы выявления дорожно-транспортных происшествий и оказания помощи жертвам на основе использования средневолновых радиоприемников.

13. Указанные Нидерландами проекты весьма конкретны и направлены на решение четко обозначенных проблем (например, устранение "мертвых зон" для грузовиков и автофургонов и введение запрета на использование ручных телефонов по время движения). Вместе с тем они позволяют получить лишь незначительные преимущества в смысле сокращения числа погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях; это объясняется, возможно, тем, что эта страна уже достигла ощутимого прогресса в области повышения безопасности дорожного движения.

14. Во многих ответах указывалось, то предусмотренная модернизация железнодорожной инфраструктуры, помимо прочих преимуществ, окажет позитивное воздействие на безопасность транспортной системы. Соединенное Королевство уделяет наиболее пристальное внимание проблеме повышения безопасности на железнодорожном

транспорте, что обусловлено, возможно, той политической важностью, которая придается этой проблеме после недавних событий, происшедших на внутреннем железнодорожном транспорте этой страны.

IV. Принимаемые государственными органами меры и принятые постановления по содействию более рациональному использованию имеющегося транспортного парка (например, для улучшения распределения грузов между различными видами транспорта или между общественным и частным транспортом), включая меры по поощрению использования городского общественного транспорта и сокращению использования личного автотранспорта в городских районах

15. В городах Центральной Европы, особенно в столицах, возросшее использование частных автомобилей создает многочисленные проблемы. Предлагаемые в ответах решения нацелены на создание или развитие комплексных транспортных систем в городах и пригородах (включая введение приоритетных полос движения для автобусов и трамваев и внедрение систем, предусматривающих постановку транспортных средств на стоянку с последующим использованием общественного транспорта), строительство внутренних и внешних объездных дорог для выведения транзитного транспорта за пределы городских центров и принятие таких мер, как использование пешеходных зон и взимание высоких сборов за стоянку легковых автомобилей, с целью сознательного ограничения возможностей для движения частного транспорта в центре города.

16. В Нидерландах разработаны весьма продуманные целенаправленные системы, в частности система взимания сборов с пользователей частными автомобилями в зависимости от расстояния поездки, которая также получила распространение в рамках грузовых перевозок в соседних странах. Цель этой системы состоит как в интернализации внешних издержек, связанных с эксплуатацией легковых автомобилей, так и в их перераспределении; другими словами, она не будет способствовать повышению общих поступлений от налогообложения участников дорожного движения. Стимулирование усилий по созданию автомобильных пулов позволит добиться того, что лица, которые реже пользуются легковым автомобилем, будут платить меньше налогов.

V. Меры по содействию рациональному использованию энергии на транспорте

17. В Центральной Европе используется двойной (фискально-инженерный) подход. В Польше и Венгрии введены дифференцированные системы налогообложения, поощряющие использование более эффективных с точки зрения потребления топлива видов транспорта. В Чешской Республике при разработке новых проектов учитывается

энергоэффективность нового транспортного оборудования, а в Венгрии стимулируется использование энергосберегающих тяговых средств.

18. В Нидерландах водителям рекомендуется использовать более экономичные с точки зрения потребления топлива методы управления транспортным средством; кроме того, для снижения объема топливных выбросов разрабатываются экометры, функционирующие в качестве автомобильного оборудования.

Экономические, технические и эксплуатационные аспекты

VI. Основные технические изменения в отношении существующих инфраструктур, транспортного оборудования, регулирования движения и т.д., включая, в частности, меры по регулированию движения в городских районах

19. Вообще технические изменения направлены на усовершенствование и модернизацию существующей инфраструктуры. В числе особых мер уместно упомянуть о нижеследующем.

20. В Балтийских странах соответствующими автоматическими средствами будут оснащены локомотивы и сортировочные станции, сигнальные системы на крупных железнодорожных станциях и пункты смены колесных пар на границах. На сортировочных станциях Латвии будет использована новая технология сбора и представления подробной информации о состоянии подвижного состава. На автодорогах Литвы разрабатываются новые системы наблюдения за погодными условиями с целью улучшения контроля за дорожным движением. На Украине первостепенное внимание уделяется разработке телекоммуникационного оборудования с использованием волоконных и цифровых систем для повышения скорости движения.

21. В Венгрии в рамках систем контроля за дорожным движением ведется наблюдение за погодными условиями и используются также другие средства проверки состояния основных дорог и поддержания их в надлежащем состоянии. В поступивших из стран Центральной Европы ответах говорится о повышении эффективности сигнальных систем, например ЕТКС (Европейской системы управления движением поездов) в Венгрии, и о мерах по обеспечению централизованного управления движением поездов в Словакии с целью повышения безопасности наряду с увеличением максимальной скорости.

22. Как Германия, так и Нидерланды осуществляют программы научных исследований и разработок с целью более широкого использования телематики на транспорте, включая перспективную систему автоматического управления транспортными средствами

(Нидерланды). К числу других технических изменений относится использование наукоемких технологий для взимания сборов за проезд по дороге и на общественном транспорте, например автоматических систем взимания платы за проезд и дорожных сборов.

VII. Меры по улучшению экономической эффективности и производительности транспортных операций

23. В Балтийских государствах разработаны соответствующие планы для повышения эффективности функционирования грузового железнодорожного транспорта, предусматривающие строительство нового логистического центра в Литве. Существенного сокращения убытков, связанных с неспособностью сохранить груз в надлежащем состоянии, удалось добиться в результате закупки контейнеров, оснащенных системами кондиционирования воздуха, и усовершенствования средств запираания и опечатывания вагонов.

24. В Центральной Европе ожидается повышение производительности труда ввиду более широкого использования решений, соответствующих требованиям рынка, а также реструктуризации, способствующей более эффективной рабочей практике и более действенному использованию парка транспортных средств.

25. Нидерланды уделяют основное внимание повышению пропускной способности своей весьма перегруженной транспортной сети: используются современные системы контроля и обеспечения безопасности в рамках всех видов транспорта.

VIII. Достижения в области комплексных услуг при перевозке пассажиров и грузов различными видами транспорта (поезда для перевозки пассажиров и автомобилей, контейнеризация, использование поддонов, контейнерные перевозки) и повышение эффективности промежуточных транспортных операций (регулярные пригородные перевозки, связь с аэропортами, сбор, обработка и распределение грузов в портах и других крупных центрах)

26. В Балтийских государствах в рамках комбинированных перевозок - как осуществляющихся, так и запланированных - основное внимание уделяется созданию соединений с крупными морскими портами с целью транспортировки грузов.

27. Как Беларусь, так и Украина наращивают потенциал предоставления услуг по комбинированным перевозкам, хотя в Беларуси для обеспечения рентабельности таких услуг должны быть решены серьезные проблемы организационного и тарифного

характера. Вместе с тем объем контейнерных услуг в Беларуси возрастает. В Российской Федерации в экспериментальном порядке используется комплексная региональная система бронирования мест в рамках всех видов перевозок, осуществляемых за пределами городов. Эту систему планируется расширить на территории всей Российской Федерации, а также других государств СНГ.

28. В Центральной Европе рост объема комбинированных перевозок происходит главным образом на дальних - и особенно международных - маршрутах. Речь идет главным образом о перевозках в режиме "ро-ро" (по водным путям) и "ро-ла" (по железной дороге). Странами данного региона были подписаны международные соглашения о сотрудничестве. Однако, несмотря на создание и развитие логистических центров, многие из них не соединены с железными дорогами.

29. В Польше развитие комбинированных перевозок стимулируется на основе разнообразных правовых мер, как, например, освобождение от налогообложения и снятие запрета на движение в выходные дни для автотранспортных средств, участвующих в комбинированных перевозках.

30. Что касается интеграции аэропортов в транспортные сети, то ни в одном из поступивших ответов не было упомянуто о наличии железнодорожных соединений с крупными аэропортами, хотя Венгрия и Чешская Республика признали необходимость создания такого соединения. Многие правительства желают усовершенствовать автотранспортные соединения с аэропортами.

IX. Планы развития городского и пригородного транспорта и проблемы, касающиеся их взаимодействия

31. В Латвии вопросы городских и пригородных перевозок находятся в ведении муниципальных органов власти и, следовательно, общий стратегический контроль не относится к компетенции министерства транспорта.

32. В Венгрии и Чешской Республике отмечен прогресс в развитии систем постановки транспортных средств на стоянку с последующим использованием общественного транспорта. Кроме того, правительство Чехии играет активную роль в разработке во многих городах комплексной транспортной системы (КТС), предусматривающей скоординированное использование различных видов транспорта, в том числе тарифов и расписаний движения. С целью увеличения пропускной способности дорог прилагаются активные усилия по введению преференциального режима для работы общественного транспорта, в частности для перевозок на трамваях. Что касается законодательства, то в

сфере автомобильных и железнодорожных перевозок введены обязательства по предоставлению услуг в рамках общественного транспорта. Венгрия отметила, что необходимо реорганизовать сектор городских и пригородных перевозок в Будапеште в рамках единой системы с целью приведения этих сетей в соответствие друг с другом.

X. *Выявление и локализация постоянных помех для движения транспорта (узкие проезды, перегруженность некоторых автомобильных дорог, трудности эксплуатационного характера)*

33. В Центральной Европе основные узкие места возникают из-за отсутствия надлежащих объездных и кольцевых дорог в тех случаях, когда главные автодороги пересекают крупные населенные пункты. В качестве одного из важных факторов, ограничивающих пропускную способность, упоминалось также о низкой доле автомагистралей в сети автодорог (см. соответствующие таблицы). Узкие места с существенными заторами возникают также в пунктах пересечения границ.

XI. *Научно-исследовательская деятельность в области экономики, которая может иметь значение для других стран-членов*

34. В Чешской Республике имеются научно-исследовательские учреждения, занимающиеся транспортными проблемами в контексте пятой рамочной программы Европейской комиссии, а также программ КОСТ и Леонардо. В Венгрии, Германии и Польше функционируют аналогичные органы, осуществляющие сотрудничество в контексте проектов, предусмотренных шестой базовой программой. В Нидерландах были проведены многочисленные исследования для выявления взаимосвязи между перевозками и развитием, результаты которых свидетельствуют о наличии комплексной двусторонней связи между ними.

Аспекты инфраструктуры

XII. *Изменения в отношении планирования и реализации основных проектов развития транспортной инфраструктуры (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт; внутренний или международный транспорт), а также улучшение существующей инфраструктуры*

35. Во многих ответах в качестве одной из первоочередных задач упоминалось о строительстве автомагистралей и автодорог класса 1. В Балтийских странах эта деятельность сосредоточена на реализации проекта "Виа Балтика" и строительстве

подъездных дорог этой автомагистрали. Болгария также уделяет большое внимание развитию коридоров, проходящих по ее территории.

36. Другой первоочередной задачей во многих странах является усовершенствование и развитие основных европейских железнодорожных коридоров. В странах Балтии, особенно в Латвии, в этом смысле речь идет в первую очередь о выполнении задач по грузовым перевозкам. В других странах, являющихся кандидатами на вступление в Европейский союз, основная цель состоит в создании стандарта статистического габарита единиц подвижного состава МСЖД GC и стандарта нагрузки на ось в 22,5 тонны.

37. В Российской Федерации ключевыми коридорами для развития служат "Транссиб" и "Север-Юг", а также "Южные ворота" в Северной Осетии и коридор, связывающий северо-восточные провинции Китая, российские порты в Приморье и страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Кроме того, важное значение придается реорганизации и усовершенствованию существующей инфраструктуры, предназначенной для всех видов транспорта, и строительству новых перевалочных объектов в портах.

38. Центральноевропейские страны указали на необходимость усовершенствования устаревшего парка транспортных средств, используемых в рамках общественного транспорта, для повышения его привлекательности и создания более эффективных условий для его конкуренции с частным транспортом. Это отмечалось также и государствами СНГ. Дальнейшие планы капиталовложений нацелены на усовершенствование и расширение аэропортов, а также связанных с ними объектов и инфраструктур (подъездных дорог и т.д.).

XIII. Методологические изменения в отношении критериев для определения очередности задач и программ для проектов капиталовложений в инфраструктуру

39. В государствах, вступающих в Евросоюз, первостепенное значение придается проектам, направленным на обеспечение соответствия европейским техническим стандартам, а также усовершенствованию соединений с общеевропейской транспортной сетью в свете доклада ТИНА и расширению этой сети. Затем в этом стратегическом контексте, где важное значение имеют также такие цели внутренней транспортной политики, как стремление к повышению привлекательности общественного транспорта, производится оценка проектов.

40. В странах, вступающих в Евросоюз, используются стандартные методы; например, в Чешской Республике они основаны на социально-экономических показателях и моделях

спроса/предложения. Производится анализ затрат и результатов, включающий финансовый анализ и оценку общественных (экономических) преимуществ с точки зрения чистой текущей стоимости (ЧТС) и внутреннего коэффициента окупаемости (ВКО).

41. Только Нидерландами сделана ссылка на использование стандартного рамочного подхода к проведению социального анализа затрат и результатов для повышения прозрачности и разработки методов количественного определения критериев благосостояния и последствий распределения социальной помощи.

XIV. Изменения в отношении мероприятий по финансированию проектов развития инфраструктуры (например, инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного, трубопроводного, городского транспорта) и возможные конкретные формы финансирования (например, привлечение общих или специальных источников финансирования, распределение затрат на инфраструктуру)

42. Основными источниками финансирования в Балтийских государствах и Центральной Европе служат кредиты по линии программы ЕС PHARE или ИСПА (которые после вступления этих государств в Европейский союз будут заменены фондами сплочения и Европейским фондом регионального развития (ЕФРР)) наряду с совместным финансированием из государственных бюджетов, которые во многих случаях реорганизуются для создания конкретных фондов транспортной инфраструктуры, пополняемых за счет поступлений в результате взимания автодорожных налогов, налогов на топливо и сборов за пользование автомагистралями, а также дополнительного финансирования из государственных бюджетов. Другим важным финансовым инструментом, получившим распространение в рамках этих регионов, служат кредиты по линии международных финансовых учреждений (ЕИБ, МБРР, ЕБРР и т.д.).

43. Многие центральноевропейские страны создают соответствующие системы для привлечения также частных капиталовложений на основе ПГЧС либо соглашений о РФСФП (разработке-финансировании-строительстве-функционировании-передаче) с целью распределения рисков между частным и государственным секторами. Так обстоит дело и в Российской Федерации, где правительство в качестве общенациональных приоритетов стремится к сокращению объема государственного финансирования и к целенаправленному обеспечению безопасности и поддержки в ключевых секторах.

Таблица 1: Занятость в транспортном секторе (в тыс. раб.)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	16,6	15,3	-7,8
Литва	84,6	81,1	-4,1
Россия	3 494,7	3 534,5	+1,1
Чешская Республика	235,1	229,7	-2,2
Венгрия	153,3	156,5	+2,1
Польша	395,5	365,6	-7,6
Румыния	310	244	-21,3
Словакия	-	-	-
Болгария	187,9	173,7	-7,6
Турция	84,6	81,1	-4,1
Германия	-	-	-
Нидерланды	433	435	+0,5
Португалия	140	-	-
Соединенное Королевство	-	-	-

Таблица 2: Занятость в секторе автомобильного транспорта (в тыс. раб.)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	-	-	-
Литва	44,8	44,8	0,0
Россия	1 236,0	1 208,6	-2,2
Чешская Республика	144,1	141,8	+0,5
Венгрия	69,1	71,9	+4,1
Польша	200,6	195,4	-2,6
Румыния	-	-	-
Словакия	-	-	-
Болгария	111,0	102,0	-7,9
Турция	-	-	-
Германия	-	-	-
Нидерланды	-	-	-
Португалия	-	-	-
Соединенное Королевство	-	-	-

Таблица 3: Занятость в секторе железнодорожного транспорта (в тыс. раб.)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	-	-	-
Литва	16,7	15,6	-6,6
Россия	1 186,2	1 229,0	+3,6
Чешская Республика	90,5	87,2	-3,6
Венгрия	58,6	57,5	-1,9
Польша	194,3	169,5	-12,8
Румыния	-	-	-
Словакия	-	-	-
Болгария	12,7	12,6	-0,8
Турция	-	-	-
Германия	-	-	-
Нидерланды	-	-	-
Португалия	-	-	-
Соединенное Королевство	-	-	-

Таблица 4: Занятость в секторе внутреннего водного транспорта (в тыс. раб.)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	-	-	-
Литва	0,17	0,16	-5,88
Россия	94,6	94,0	-0,6
Чешская Республика	0,60	0,71	+18,3
Венгрия	2,28	2,02	-11,4
Польша	0,67	0,77	+14,9
Румыния	-	-	-
Словакия	-	-	-
Болгария	1,06	0,92	-13,2
Турция	-	-	-
Германия	-	-	-
Нидерланды	-	-	-
Португалия	-	-	-
Соединенное Королевство	-	-	-

Таблица 5: Общий объем пассажирских перевозок (в млн. пассажиро-км)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	3 352	3 063	+1,6
Литва	3 412	2 767	+22,3
Россия*	537 303	535 437	-0,3
Чешская Республика	34 897,6	37 681,7	+8,5
Венгрия	75 373,7	76 312,9	+2,2
Польша	-	-	-
Румыния	22 525	21 289	-35,6
Словакия	-	-	-
Болгария	18 425	17 328	-0,2
Турция	-	-	-
Германия	9 110 000	8 930 000	-3,4
Нидерланды	186,6	186,6	0,0
Португалия	10 805	9 873	+1,12
Соединенное Королевство	722 000	721 000	+0,8

Таблица 6: Общий объем пассажирских железнодорожных перевозок
(в млн. пассажиро-км)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	984	715	-27,3
Литва	745	611	-18,0
Россия*	167 054	158 400	-5,2
Чешская Республика	6 956,8	7 299,4	-4,9
Венгрия	9 514,1	9 693,3	+1,9
Польша	324 719	291 949	-10,1
Румыния	12 304	11 362	-7,7
Словакия	-	-	-
Болгария	3 767	3 416	-9,3
Турция	-	-	-
Германия	71 400	76 000	+6,4
Нидерланды	-	-	-
Португалия	4 141	3 727	-1,0
Соединенное Королевство	46 000	47 000	+2,2

- Данные по состоянию на 2000/2001 годы, а не 1999/2000 годы.

Таблица 7: Общий объем пассажирских автомобильных перевозок на общественном транспорте (в млн. пассажиро-км)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	2 368	2 348	-0,1
Литва	2 665	2 154	-19,2
Россия*	217 625	217 099	-0,2
Чешская Республика	8 649	9 552	+10,4
Венгрия	2 981	3 041	+2,0
Польша	1 001	955	-4,6
Румыния	8 323	7 700	-7,5
Словакия	-	-	-
Болгария	14 623	13 879	-5,1
Турция	-	-	-
Германия	78 000	79 000	+1,3
Нидерланды	-	-	-
Португалия	6 394	6 146	-3,9
Соединенное Королевство	45 000	45 000	0,0

Таблица 8: Общий объем грузовых железнодорожных перевозок (в млн. тонно-км)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	12 210	13 310	+0,1
Литва	7 849	8 918	+13,6
Россия*	1 374 576	1 466 980	+6,7
Чешская Республика	16 713	17 496	+4,7
Венгрия	7 728	8 093	+4,7
Польша	-	-	-
Румыния	15 927	17 982	+12,9
Словакия	-	-	-
Болгария	4 484	4 505	+0,5
Турция	-	-	-
Германия	71 400	76 000	+6,4
Нидерланды	-	-	-
Португалия	3 016	3 488	+15,6
Соединенное Королевство	17 300	18 200	+5,2

- Данные по состоянию на 2000/2001 годы, а не 1999/2000 годы.

Таблица 9: Общий объем грузовых автомобильных перевозок (в млн. тонно-км)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	4 161	4 789	+15,1
Литва	7 740	7 769	+0,4
Россия*	138 635	137 847	-0,6
Чешская Республика	26 039	31 363	+20,4
Венгрия	20 069	20 603	+2,7
Польша	-	-	-
Румыния	13 456	14 288	+6,2
Словакия	-	-	-
Болгария	1 266	1 181	-6,7
Турция	-	-	-
Германия	341 700	346 300	+1,3
Нидерланды	-	-	-
Португалия	54 997	51 598	-6,2
Соединенное Королевство	149 200	150 500	+0,9

Таблица 10: Общий объем грузовых перевозок на внутреннем водном транспорте (в млн. тонно-км)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	-	-	-
Литва	3	0,7	-76,7
Россия*	70 987	81 708	+15,1
Чешская Республика	913	773	-22,0
Венгрия	1 026	963	-6,1
Польша	-	-	-
Румыния	2 802	2 633	-6,0
Словакия	-	-	-
Болгария	1	3	+300
Турция	-	-	-
Германия	62 000	66 500	+7,3
Нидерланды	-	-	-
Португалия	-	-	-
Соединенное Королевство	-	-	-

-
- Данные по состоянию на 2000/2001 годы, а не 1999/2000 годы.

Таблица 11: Общий объем транспортировки по трубопроводам (в млн. тонно-км)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	-	-	-
Литва	2 627	3 457	+31,6
Россия	1 916 492	1 961 479	+2,3
Чешская Республика	1 795	1 612	-10,2
Венгрия	4 457	4 023	-9,7
Польша	-	-	-
Румыния	1 636	1 392	-14,9
Словакия	-	-	-
Болгария	-	-	-
Турция	-	-	-
Германия	15 000	15 000	0,0
Нидерланды	-	-	-
Португалия	-	-	-
Соединенное Королевство	12 000	11 000	-8,5

Таблица 12: Протяженность сети железных дорог (в км)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	2 413	2 331	-3,4
Литва	1 905	1 905	0,0
Россия	147,5	139,4	-0,5
Чешская Республика	9 444	9 444	0,0
Венгрия	7 873	7 897	+0,3
Польша	43 430	41 960	+3,5
Румыния	10 981	11 015	+0,3
Словакия	-	3 662 [‡]	-
Болгария	4 290	4 320	+0,7
Турция	-	10 940 [‡]	-
Германия	-	-	-
Нидерланды	2 805 [†]	-	-
Португалия	-	-	-
Соединенное Королевство	-	-	-

Таблица 13: Протяженность сети автомобильных дорог (в тыс. км)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	20,3	20,3	0,0
Литва	73,7	75,2	+2,0
Россия	906,0	900,4	-0,0
Чешская Республика	55,4	55,4	0,0
Венгрия	30,2	30,3	+0,3
Польша	371,7	373,0	+0,3
Румыния	73,4	78,5	+6,9
Словакия	-	-	-
Болгария	37,3	37,3	0,0
Турция [§]	509,8	-	-
Германия	-	-	-
Нидерланды [†]	115,6	-	-
Португалия	-	-	-
Соединенное Королевство	-	-	-

† Данные за 1997 год.

§ Данные за 1998 год.

‡ Данные за 2001 год.

Таблица 14: Протяженность сети автомагистралей (в км)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	-	-	-
Литва	417	417	0,0
Россия	579	584,4	+0,9
Чешская Республика	-	-	-
Венгрия	448	448	0,0
Польша	317	358	+12,9
Румыния	113	113	0,0
Словакия	-	-	-
Болгария	324	324	0,0
Турция [§]	1 528	-	-
Германия	-	-	-
Нидерланды	2 208	-	-
Португалия	-	-	-
Соединенное Королевство	-	-	-

Таблица 15: Протяженность сети судоходных внутренних водных путей (в км)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	-	-	-
Литва	788	833	+5,7
Россия	85	85	0,0
Чешская Республика	303	303	0,0
Венгрия	1 622	1 622	0,0
Польша	3 813	3 813	0,0
Румыния	1 779	1 779	0,0
Словакия	-	-	-
Болгария	470	470	0,0
Турция	-	-	-
Германия	-	-	-
Нидерланды	5 046	-	-
Португалия	-	-	-
Соединенное Королевство	-	-	-

[§] Данные за 1998 год.

Таблица 16: Протяженность сети трубопроводов (в км)

	ГОД		ИЗМЕНЕНИЕ в %
	1999	2000	
Латвия	1 982	1 982	+0,3
Литва	500	500	0,0
Россия	-	-	-
Чешская Республика	736	736	0,0
Венгрия	7 246	7 246	0,0
Польша	2 278	2 278	0,0
Румыния	1 441	1 441	0,0
Словакия	-	-	-
Болгария	-	-	-
Турция*	-	6 097	-
Германия	-	-	-
Нидерланды	-	-	-
Португалия	-	-	-
Соединенное Королевство	-	-	-

* Приблизительные показатели за 2001 год.