



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.5/2004/1  
14 May 2004

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта  
(Семнадцатая сессия, 20 и 21 сентября 2004 года,  
пункт 3 а) повестки дня)

СОЗДАНИЕ ПАНЪЕВРОПЕЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И ЗОН

**Предложение по обновлению доклада об узких местах, связанных  
с инфраструктурой, и недостающих звеньях в европейских  
транспортных сетях**

Записка секретариата

На своей шестнадцатой сессии (24–26 сентября 2003 года) в ходе обсуждения вопроса о панъевропейских транспортных коридорах и зонах и связанных с ними изменениях в европейской инфраструктуре Рабочая группа рассмотрела, среди прочего, вопрос о том, какую более эффективную и уместную помощь она могла бы оказать в контексте проводящейся в настоящее время деятельности по развитию европейских транспортных инфраструктур.

В ходе обсуждения документ, озаглавленный "*Узкие места, связанные с инфраструктурой, и недостающие звенья в европейских транспортных сетях*" (TRANS/WP.5/R.44), был отмечен в качестве важного вклада Рабочей группы в разработку концепции и общее развитие европейской транспортной инфраструктуры, что впоследствии способствовало определению и развитию сети панъевропейских транспортных коридоров и зон. В этой связи было также отмечено, что данный документ

сыграл особо важную роль в создании более последовательной системы транспортных инфраструктур в Европе.

Указав на многочисленные изменения, которые произошли в европейских транспортных инфраструктурах с 1993 года, когда этот доклад был представлен впервые, Рабочая группа в числе других важных инициатив отметила панъевропейские конференции по транспорту, состоявшиеся в 1994 и 1997 годах; расширение сферы применения Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) и Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) соответственно в 2001 и 2002 годах на страны Кавказа и Центральной Азии, являющиеся членами ЕЭК, в результате чего был охвачен весь регион ЕЭК ООН; расширение Европейского союза в мае 2004 года; три международных Евро-азиатские конференции по транспорту, состоявшиеся в Санкт-Петербурге в 1998, 2000 и 2003 годах; дальнейшее развитие евро-азиатских транспортных связей ЕЭК ООН и ЭСКАТО, а также представление в 2001 году их Общего стратегического видения евро-азиатских транспортных связей.

С учетом этих и других изменений, касающихся будущего развития европейских транспортных сетей, и, в частности, усилий по их соединению с транспортной инфраструктурой в Азии Рабочая группа сочла, что обновление первоначального документа TRANS/WP.5/R.44 позволит значительно улучшить информационную базу для будущей работы в этой области. Для завершения сбора информации об узких местах и недостающих звеньях в контексте евро-азиатских транспортных связей важно получить соответствующие материалы от государств-членов, особенно тех из них, которые расположены в районе Кавказа и Средней Азии.

Проект вопросника на странице 4 предназначен для сбора согласованной и последовательной информации о существующих узких местах, связанных с инфраструктурой, и недостающих звеньях. Обзор узких мест, связанных с инфраструктурой, и недостающих звеньев будет основываться на существующих международных сетях (СМА, Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП<sup>1</sup>), СМЖЛ и Европейское соглашение о

---

<sup>1</sup> Следует отметить, что резолюция № 49 Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) ЕЭК ООН предусматривает регулярное обновление "Перечня важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е". Поэтому сбор данных и информации по сети внутренних водных путей для обновления документа TRANS/WP.5/R.44 следует координировать с деятельностью SC.3 с целью недопущения дублирования и уменьшения нагрузки правительств государств-членов в связи с подготовкой ответов.

важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП)).

Вопросник состоит из четырех разделов. Первый раздел должен содействовать сбору информации о проблемах, касающихся пропускной способности в существующих транспортных сетях, включая выявление узких мест на автомобильных, железных дорогах и внутренних водных путях, причинах возникновения узких мест и последствиях заторов, создаваемых выявленными узкими местами.

Второй раздел вопросника предназначен для сбора информации по нормативным мерам, направленным на устранение узких мест и других выявленных проблем, связанных с пропускной способностью.

Целью третьего раздела является сбор информации о мерах, касающихся инфраструктуры, направленных на устранение узких мест. В этом разделе следует представить информацию о недостающих звеньях с учетом имеющихся инвестиций на новое строительство и/или текущий ремонт либо модернизацию существующей инфраструктуры.

И наконец, четвертый раздел призван обеспечить информацию о потребностях в финансировании, имеющихся источниках финансирования и существующих на национальном и международном уровнях схемах финансирования для текущего ремонта и модернизации существующей инфраструктуры или для строительства новой инфраструктуры.

Если ответы будут максимально полными, то полученная от государств-членов информация позволит Рабочей группе подготовить весьма полезный документ и внести дальнейший вклад в работу по развитию панъевропейских и евро-азиатских транспортных инфраструктур.

В целях иллюстрации того, какую информацию предполагается получить, к настоящей записке для удобства пользования прилагаются также ответы Польши на вопросник 1993 года.

## **ВОПРОСНИК, КАСАЮЩИЙСЯ УЗКИХ МЕСТ И НЕДОСТАЮЩИХ ЗВЕНЬЕВ В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ СТРАН - ЧЛЕНОВ ЕЭК ООН**

### **1. Текущие проблемы, связанные с пропускной способностью инфраструктуры внутреннего транспорта (автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного)**

- i) просьба указать узкие места на основных транспортных магистральных линиях сетей (СМЖЛ, СМВП, СМА и СЛКП, а также на внутренних водных путях (просьба представить дополнительную информацию за 2003 год, в случае ее наличия, о степени загруженности этих магистралей, например среднее число проходящих по ним ежедневно автотранспортных средств, поездов и судов, протяженность перегруженных участков и т.д. В противном случае просьба представить информацию за последний год, по которому такая информация имеется);
- ii) просьба указать частотность возникновения узких мест в инфраструктуре (например, ежедневно, еженедельно, ежемесячно, ежесезонно и т.д.);
- iii) причины появления узких мест (например, движение транспорта через границу, поездки в период отпусков и в нерабочие дни, деловые поездки, грузовые перевозки, совпадение по времени перевозок различного вида, например пассажирских и грузовых, и т.д.);
- iv) последствия таких явлений, связанных с перегруженностью инфраструктуры (потеря времени, снижение пропускной способности инфраструктуры, предполагаемые издержки и т.д.).

### **2. Нормативные меры, направленные на устранение узких мест**

Просьба указать, какие меры уже принимаются или планируются в целях решения проблем, обусловленных существующими узкими местами (например, более тщательный выбор маршрутов и специализация определенных инфраструктур, регулирование движения, тарифные меры, налогообложение, развитие комбинированных перевозок и каботажного судоходства и т.д.).

**3. Меры в области инфраструктуры, направленные на устранение узких мест**

- i) просьба сообщить о характере необходимых работ по текущему ремонту или модернизации инфраструктуры и о необходимых для этого капиталовложениях с указанием очередности задач;
- ii) просьба сообщить о недостающих звеньях на важнейших транспортных магистралях и об объеме соответствующих капиталовложений с указанием очередности задач (просьба указать недостающие звенья на прилагаемых картах и представить дополнительную информацию и/или карты, если вы сочтете это необходимым).

**4. Финансирование работ по текущему ремонту, модернизации и строительству инфраструктуры**

Просьба уточнить, какие механизмы финансирования инфраструктуры имеются на национальном уровне и какой объем финансовых средств можно получить с помощью каждого из этих механизмов.

Какова роль государственного сектора, частного сектора и международных финансовых учреждений в финансировании инфраструктуры?

Какие другие методы финансирования инфраструктуры имеются или предусматриваются (например, установление платы за проезд по дорогам, финансовое участие промышленных предприятий и т.д.)?

-----

Госу-дарство	Вид транспорта	Линия	Участок	Интенсивность движения	Пропускная способность	Масштабы работ			Сроки выполнения работ	
						Цель	Вид работы	Капиталовложения (в злотых)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
ПОЛЬША	ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ	<b><u>В течение 1988-1991 годов наблюдалось резкое сокращение пассажиро- и грузооборота на железнодорожном транспорте. В этой связи на железнодорожном транспорте в Польше существуют значительные резервы.</u></b>								
		E 20	Куновице - Малошевиче	23-55	32-64	- Модернизация железнодорожных линий в соответствии с параметрами СМА и СМЖЛ	51 840			
						- Модернизация контрольного оборудования путевого хозяйства	23 301,8			
		E 30	Згоржеlec - Пшемьсль	29-76	30-50	- Модернизация станций и инженерных сооружений, электрификация линий	81 520			
		E 59	Свиноуйсьце - Халупки	34-63	38-73	- Модернизация железнодорожных поездов на границах	4 539			
		E 65	Гдыня -	61-102	53-89	- Строительство терминалов для комбинированных перевозок	3 000			
		C-E 65	Зебжидовице	58-80	60-82	- Автоматические системы управления	2 613			
			Работы по сооружению высокоскоростной линии по маршруту E 20 и продлению маршрута СМК (Варшава - Гданьск) не будут проводиться до 2005 года.							
	АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ	E 30	Светцко - Тересполь	7 901	-	Автомостраль Светцко - Варшава	455 км	11 000 млрд.	-	
		E 40	Згожеlec - Медька	5 147	-	Автомостраль Згожеlec - Тарнув	578 км	10 700 млрд.	-	
		E 75	Гдыня - Бельско-Бяла	3 450	-	Автомостраль Гданьск - чешская и словацкая граница	597 км	15 800 млрд.	-	

Госу-дарство	Вид транспорта	Линия	Участок	Интенсивность движения	Пропускная способность	Масштабы работ			Сроки выполнения работ	
						Цель	Вид работы	Капиталовложения (в злотых)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
			Свиноуйсьце - Зелена Гура	4 908	-	Модернизация подъездных дорог к пограничным пунктам	225 км	1 600 млрд.	-	
		E 28	Щецин - Гдыня	4 573	-				-	
		E 36	Ольшина - Легница	4 299	-				-	
		E 67	Кудова Здруй - Варшава	6 171	-	Доведение международных дорог до параметров СМА	3 616 км	19 500 млрд.	-	
		E 77	Эльблонг - Краков	6 506	-				-	
		E 261	Свеще - Вроцлав	5 030	-				-	
		E 462		6 175	-				-	
	ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ			Канал между Одрой и Гливице	-	-	модернизация канала (заглубление дна)	-	-	2010
				Висла	-	-	строительство каналов на верхнем и центральном участках	-	-	2010
				Висла	-	-	продолжение работ на нижнем участке	-	-	2010
				Соединение Вислы с Одрой	-	-	текущие работы	-	-	2010
				Центральный участок Одры	-	-	строительство шлюза в Малчице	-	-	2010

----