



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2007/7/Add.2
4 July 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Двадцатая сессия

Женева, 13-14 сентября 2007 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

ОТВЕТЫ НА ВОПРОСНИК ПО ИЗМЕНЕНИЯМ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Добавление

Представлено правительством Латвии

I. ВОПРОСЫ ОБЩЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

A. Цели правительственной политики в области внутреннего транспорта в целом и по отдельным видам транспорта (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, городской и т.д.), а также цели внешнего характера (планирование землепользования, региональное развитие и т.д.) в той мере, в какой это имеет отношение к транспорту

1. В 2005 году правительство Литовской Республики приняло долгосрочную Стратегию развития транспортной системы Литвы (до 2025 года). Стратегия содержит анализ долгосрочных перспектив развития различных видов транспорта и предусматривает создание государственных логистических центров (так называемых "грузовых деревень"). Кроме того, в ней подчеркивается важность взаимодействия

различных видов транспорта для развития транспортной инфраструктуры Литвы. Наряду с общими мерами политического характера в данной стратегии также изложены меры по развитию отдельных видов транспорта в конкретные периоды времени: с 2007 по 2013 год и до 2025 года.

2. В стратегии определены две основные приоритетные цели: развитие транспортной оси Север-Юг и модернизация транспортной оси Восток-Запад.

3. Реализация первой приоритетной цели основана на создании и дальнейшем развитии современной мультимодальной трансъевропейской транспортной сети в направлении Север-Юг. Создание и развитие современного транспортного маршрута Север-Юг (Таллин-Рига-Каунас-Варшава), соединяющего страны Балтии и Польшу, могло бы удовлетворить растущие потребности государств - членов Европейского союза (ЕС) в сфере торговли и услуг. Ключевым приоритетом является создание условий, необходимых для обеспечения совместимости железнодорожных сетей ЕС в рамках проекта "Рейл Балтика" (приоритетный проект № 27 трансъевропейской сети (ТЭС-Т)). Будет также продолжена модернизация автомагистрали "Виа Балтика".

4. Вторая приоритетная цель связана с проведением мероприятий, направленных на создание интегрированной и надежно сбалансированной инфраструктуры в направлении Восток-Запад (Москва-Минск-Вильнюс-Клайпеда). Восстановление инфраструктуры транспортной оси Запад-Восток, которая уже обслуживает интенсивные потоки международных перевозок, рассматривается в качестве средства для налаживания эффективных транспортных связей в быстро развивающейся транспортной сети региона Балтийского моря. Такое восстановление будет проводиться в целях совершенствования перевозочной деятельности на внутреннем рынке (ЕС), а также между Европой и Азией.

5. Обе приоритетные задачи в полной мере совпадают с целями соответствующих проектов, включенных в доклад Группы высокого уровня (под руководством бывшего Комиссара по транспорту Л. де Паласио) о расширении ТЭС-Т на территорию соседних стран и регионов, который был издан в декабре 2005 года и в котором упомянуты две транснациональные оси, имеющие большое значение для Литвы и всего региона Балтийского моря:

а) Северная ось, соединяющая Север ЕС с Норвегией и Беларусью, а также Россией и другими странами.

b) морские автомагистрали (МА), связывающие регионы Балтийского и Баренцева морей, Атлантического океана, Средиземного, Черного и Каспийского морей, а также соответствующие прибрежные страны.

В. Меры организационного характера, направленные на достижение целей транспортной политики, например структура, функционирование и компетенция административных органов, ответственных за транспортную политику и их взаимоотношения с другими административными органами (национальными, региональными, местными) и с транспортными предприятиями

6. В соответствии с законами и другими правовыми актами министерство транспорта и коммуникаций Литовской Республики выполняет функции административного органа в области транспорта (воздушного, водного, железнодорожного и автомобильного), почтовых сообщений и электронных коммуникаций, а также реализует государственную политику в этих сферах. Деятельность министерства осуществляется в соответствии со стратегическими планами действий, которые утверждаются и обнародуются правительством Литовской Республики. Кроме того, она проводится в русле Программы правительства Литовской Республики, которая утверждается сеймом Литовской Республики и соответствует Долгосрочной стратегии развития государства.

7. При министерстве транспорта и коммуникаций сформированы центральные административные и инспекционные органы в области автомобильного, железнодорожного, водного транспорта и гражданской авиации. Министерство также руководит деятельностью некоторых государственных и муниципальных предприятий, относящихся к сфере его ведения. В отношении последних изменений, касающихся основных транспортных компаний, следует отметить, что в 2006 году был приватизирован национальный воздушный перевозчик "Литовские авиалинии", который был переименован в АО "ФлайЛАЛ" - Литовские авиалинии (торговая марка "FlyLAL"). 100% акций авиакомпании принадлежит консорциуму "Флай ЛАЛ групп", находящемуся в собственности литовских компаний.

8. Недавно была проведена структурная перестройка в железнодорожной компании АО "Литовские железные дороги" (LG) (100% акций принадлежит государству), результатом которой явилась реорганизация подразделений оперативного управления и создано три новых департамента: департамент пассажирских перевозок, департамент грузовых перевозок и департамент путевого хозяйства.

9. Весной 2007 года была создана Интермодальная транспортная технологическая платформа Латвии, которая функционирует в качестве организации, обеспечивающей

согласование интересов транспортного сектора (железнодорожные, автомобильные, водные перевозки, обслуживание морских портов и аэропортов), логистических компаний (и других областей экономики), бизнеса и научных кругов Литвы в интересах развития государственной транспортной системы. Платформа вносит вклад в реализацию проектов, приносящих существенные дополнительные выгоды транспортной отрасли Литвы и логистическим сегментам экономики, в которых применяются технологические и управленческие инновации.

С. Политика или действия административных органов, направленные на повышение безопасности (пользователей, персонала и третьих лиц) и снижение негативного воздействия на окружающую среду со стороны различных видов транспорта

10. Улучшение положения в области безопасности на транспорте рассматривается в качестве одного из основных приоритетов транспортной политики Литвы. Количество дорожно-транспортных происшествий в Литве увеличивается по мере расширения парка транспортных средств и повышения интенсивности дорожного движения. По сравнению с другими государствами - членами ЕС показатели аварийности в Литве относятся к числу наиболее высоких, что вызывает необходимость в уделении пристального внимания обеспечению безопасности дорожно-транспортного движения. С целью осуществления мер по повышению безопасности дорожного движения и сокращению негативного воздействия на окружающую среду в региональную инфраструктуру автомобильных дорог будут выделены соответствующие инвестиции. В частности, планируется переоборудовать перекрестки на въездах в городские и сельские поселения в кольцевые развязки и перекрестки со светофорами, построить многоуровневые перекрестки и железнодорожные переезды, обеспечить освещение участков автомобильных дорог, внедрить интеллектуальные системы управления движением и информационные системы на автомобильных дорогах с наибольшей интенсивностью движения. В будущем будут приниматься более эффективные меры по контролю за техническим состоянием транспортных средств и другие меры по обеспечению безопасности движения.

11. В 2005 году правительством Литвы принята Государственная программа безопасности дорожного движения на 2005 год. Эта программа направлена на создание условий для целенаправленного повышения безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе, выявление и осуществление мер по сокращению числа дорожно-транспортных происшествий и достижение целевого показателя, принятого ЕС, по сокращению к 2010 году количества жертв дорожно-транспортных происшествий в два раза.

12. Национальными целевыми показателями предусмотрено сокращение к 2008 году количества жертв дорожно-транспортных происшествий на 25%, а количества лиц, получивших телесные повреждения, на 10% (на 20% к 2010 году).
13. Программа также предусматривает меры, направленные на совершенствование системы подготовки и экзаменации водителей, обеспечение безопасности пешеходов и велосипедистов, повышение культуры вождения, просвещение участников дорожного движения, усиление контроля за дорожным движением и улучшение работы медицинских и аварийно-спасительных служб. В области инфраструктуры автомобильных дорог надлежит устранить причины дорожно-транспортных происшествий на участках городских и сельских дорог с наиболее высокими показателями аварийности и создать систему контроля безопасности автомобильных дорог. Что касается повышения безопасности транспортных средств, то необходимо улучшать видимость большегрузных транспортных средств в темное время суток. Также нуждается в совершенствовании система контроля за проведением технических инспекций транспортных средств.
- D. Принятые административными органами меры и правила, содействующие более рациональному использованию имеющихся транспортных возможностей (например, лучшее распределение перевозок между общественным и личным транспортом), включая меры, направленные на поощрение пользования городским общественным транспортом и снижение использования частных автомобилей в городских районах
14. По состоянию на 2006 год в Литве было зарегистрировано свыше 1,95 млн. дорожных транспортных средств. С 1990 года парк дорожных транспортных средств увеличился в 2,4 раза, а интенсивность движения в среднем выросла на 120%. Процесс улучшения состояния дорог, который наблюдался в течение нескольких лет, застопорился, несмотря на инвестиции в международные автомобильные дороги, что является предметом серьезной обеспокоенности. Причина этого очевидна: интенсивность международных грузовых перевозок в период с 1993 по 2005 год возросла в 3,4 раза, а разрушающее воздействие на дорожное покрытие увеличилось в шесть раз.
15. Суточная интенсивность дорожного движения на некоторых участках основных дорог уже превышает 25 000 транспортных средств. Повысилась скорость движения, изменилась его структура, а также увеличились вес транспортных средств и нагрузки на оси. Покрытие основных и проселочных дорог не выдерживает такие повышенные нагрузки. В связи со значительным увеличением количества транспортных средств в городах и на подъездных участках возникают дорожные пробки.
16. Согласно прогнозам, по сравнению с 2004 годом к 2013 году объем перевозок увеличится на 50-60%; похожая тенденция ожидается в секторе автомобильных

пассажирских перевозок. Как ожидается, интенсивность дорожного движения будет нарастать высокими темпами и в период с 2005 по 2013 год увеличится более чем на 40%. В этой связи очевидна необходимость поощрения использования общественного транспорта и выработки соответствующих мер (а именно, обновления относящихся к парку общественного транспорта автобусов/троллейбусов, а также пассажирских железнодорожных вагонов и других транспортных средств). Стимулирование мультимодальных и интермодальных перевозок использования транспортных средств, не наносящих ущерба окружающей среде, рассматривается в качестве ключевого фактора реализации долгосрочной (до 2025 года) Стратегии развития транспортной системы Литвы, направленной на сокращение негативного воздействия автомобильного транспорта.

Е. Меры, содействующие рациональному использованию энергоресурсов на транспорте

17. По инициативе министерства транспорта и коммуникаций начата подготовка стратегии по эффективному использованию энергоресурсов в транспортном секторе. Проект стратегии должен быть разработан в начале 2008 года; планируется сформулировать основную рекомендацию, касающуюся рационального использования энергоресурсов в транспортном секторе Литвы, принять меры для формирования транспортной системы, не наносящей ущерба окружающей среде, уделять приоритетное внимание перевозкам, оказывающим меньшее отрицательное воздействие на окружающую среду, повысить энергоэффективность сектора автомобильных перевозок и более широко использовать альтернативные и менее загрязняющие виды топлива, с тем чтобы снизить загрязнение окружающей среды.

18. Как ожидается, на национальном уровне важную роль будет играть Национальная платформа по эффективному использованию энергоресурсов (создана в 2006 году), одной из целей которой также является рациональное использование энергоресурсов в транспортном секторе.

II. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

А. Технологии, касающиеся существующей инфраструктуры, транспортного обслуживания, управления движением и т.д., включая, в частности, меры по управлению движением в городских районах

19. Повышение интенсивности дорожно-транспортного движения и спроса на перевозки неизбежно создает потребность в ускорении развития и модернизации транспортной инфраструктуры, что в свою очередь обуславливает необходимость в наращивании

инвестиций. Приоритетная задача в деле развития современной транспортной системы, отвечающей стандартам и критериям ЕС, состоит в восстановлении и модернизации тех объектов транспортной инфраструктуры, которые относятся к сети ТЕС-Т. Кроме того, транспортная сеть Литвы является важным компонентом транспортной системы региона Балтийского моря, которая развивается высокими темпами и должна стать важным связующим звеном в процессе формирования и развития евроазиатских транспортных потоков. Еще одним не менее важным приоритетом является улучшение состояния автомобильных дорог, железных дорог, водных путей и инфраструктуры мультимодальных перевозок, имеющих национальное и региональное значение, с тем чтобы более эффективно удовлетворять растущие потребности общества в транспортной мобильности, содействовать развитию предпринимательства и туризма, а также повышать конкурентоспособность экономики.

В. Меры, направленные на повышение прибыльности и производительности транспортных операций

20. Транспортная сеть национального и местного значения, обеспечивающая доступ к рынкам и обслуживающая экономические связи между районами, должна непрерывно развиваться с учетом изменений в национальной экономике. В условиях постоянного увеличения интенсивности движения особую озабоченность вызывает состояние автомобильных дорог, покрытие которых более не обеспечивает защиты структуры дорожного полотна от нагрузок и воздействия атмосферных явлений. Большая часть региональных и местных сетей Литвы состоит из автомобильных дорог с гравийным или изношенным асфальтовым покрытием. Инвестиции в региональную дорожную инфраструктуру позволят принять эффективные меры по обеспечению безопасности дорожного движения и сократить негативное воздействие на окружающую среду. Строительство инженерной инфраструктуры в целях безопасности движения позволит снизить аварийность, число жертв, а также потери, которые несут экономика страны и население. Асфальтирование дорог с гравийным покрытием и восстановление отдельных участков региональной дорожной сети могли бы улучшить сообщение с периферийными регионами; более благоприятные условия будут созданы для инвестиций, налаживания сотрудничества между предприятиями и повышения мобильности рабочей силы.

21. Ввиду увеличения объемов перевозок требуется улучшить условия для внутреннего железнодорожного сообщения и увеличить пропускную способность железнодорожной сети, что позволит повысить безопасность перевозок; в этой связи необходимо модернизировать региональные железнодорожные линии и транспортные услуги и повысить качество оказываемых услуг, создавая таким образом возможности для увеличения доли внутреннего железнодорожного сообщения в общих объемах перевозок.

С целью привлечения большего числа туристов в Литву, стимулирование сельского туризма, развития сельского хозяйства и рыболовства необходимо расширить и модернизировать рекреационную и туристическую транспортную инфраструктуру; следует поощрять морской туризм и прогулочное судоходство посредством развития портов и инфраструктуры внутренних водных путей, а также повышения их безопасности.

С. Прогресс в предоставлении комплексных транспортных услуг с использованием различных видов транспорта при перевозке пассажиров и грузов (перевозка легковых и грузовых автомобилей на ж/д платформах, контейнеризация, использование поддонов) и в повышении эффективности транспортных операций (пригородные перевозки, связь с аэропортами, консолидация грузов, их обработка и распределение в портах и других основных центрах)

22. Наибольший успех в области интермодальных перевозок был достигнут на маршруте "Викинг". Благодаря успешному международному сотрудничеству в 2003 году начата эксплуатация челночного поезда "Викинг" для комбинированных перевозок между портами Латвии и Украины, который позволил соединить через Минск Клайпедский морской порт с портами Одесса и Ильичевск. Сеть судоходных линий, обслуживаемых портами в Клайпеде и Одессе/Ильичевске, объединяет страны региона Балтийского моря и Западной Европы, а также Скандинавии. Сроки доставки грузов и тарифы на перевозки весьма конкурентоспособны по сравнению с тарифами на автомобильные перевозки, поскольку продолжительность перевозки составляет всего 50 часов. Маршрут "Викинг" используется для перевозок 20- и 40-футовых универсальных контейнеров, контейнеров-цистерн и рефрижераторных контейнеров (45-футовых контейнеров, если достигнута такая договоренность), а также прицепов и полуприцепов. Движение другого челночного поезда "Меркурий" начато в 2005 году. Этот поезд обеспечивает эффективные перевозки по маршруту Клайпеда-Калининград-Минск-Москва. На нем перевозятся 20- и 40-футовые универсальные и специализированные контейнеры (45-футовые контейнеры, если достигнута такая договоренность). Также предоставляются дополнительные логистические услуги. Возможна перевозка контейнеров по схеме "от двери до двери".

Д. Планы городских и пригородных перевозок и проблемы, возникающие в связи с этими двумя видами перевозок

23. Поскольку парк транспортных средств Литвы для городских и пригородных перевозок устарел, в области городских перевозок, особенно в малых городах, существуют крупные проблемы. Качество общественного транспорта должно быть существенно повышено. На финансовый период 2007-2013 годов предусмотрены меры по финансированию обновления парка общественного транспорта. Возраст около 75%

автобусов/троллейбусов составляет более 10 лет. Лишь около 10% транспортных средств для городских и пригородных перевозок общественным транспортом эксплуатируется менее пяти лет.

24. Проблемы, связанные с перегруженностью в городах, приводят к серьезным последствиям с точки зрения загрязнения воздуха, а также к значительным потерям времени. Все более широкое применение находят автоматические системы управления дорожным движением, а также другие интеллектуальные системы и услуги по управлению перевозками.

Е. Выявление и локализация постоянных препятствий движению (узкие места, перенасыщенность некоторых дорог, трудности эксплуатационного характера)

25. В числе основных постоянных препятствий движению можно упомянуть следующее:

а) количество дорожно-транспортных происшествий увеличивается, при этом Литва отстает от государств Западной Европы по числу принятых мер в области безопасности движения и темпов их реализации;

б) интенсивность движения, в частности большегрузных транспортных средств, растет (особенно на международных автомобильных дорогах), в результате чего асфальтовое покрытие дорог, не предназначенных для обслуживания напряженных транспортных потоков, ухудшается;

с) технические и технологические параметры инфраструктуры железных дорог не позволяют в полной мере удовлетворять растущий спрос на перевозки грузов и обеспечивать надлежащее качество обслуживания пассажиров;

д) недостаточный уровень развития инфраструктуры соединений с государствами - членами ЕС и третьими странами не позволяет в полном объеме использовать транзитные возможности и развивать мультимодальные перевозки;

е) пропускная способность инфраструктуры аэропортов и систем управления полетами недостаточна для удовлетворения быстро растущего спроса на услуги воздушного транспорта;

ф) ввиду недостаточного уровня развития инфраструктуры Клайпедского морского порта и соответствующей транспортной инфраструктуры (железнодорожного

узла в морском порту, подъездных автомобильных и железных дорог к морскому порту) Литва в полной мере не использует имеющийся потенциал в области транспорта, транзита и морского туризма;

g) недостаточный уровень развития инфраструктуры внутренних водных путей ограничивает развитие рекреационного, пассажирского и грузового судоходства;

h) отсутствие логистических центров общего пользования препятствует эффективному взаимодействию между разными видами транспорта в рамках развития мультимодальных транспортных услуг;

i) из-за отсутствия железных дорог с шириной колеи, соответствующей европейскому стандарту, для коридора I возникают проблемы, связанные с эксплуатационной несовместимостью и обеспечением бесперебойной связи с Польшей и остальными рынками ЕС.

F. Экономические исследования, которые могут представлять интерес для других стран-членов

26. С информацией об основных исследованиях можно ознакомиться на вебстранице Литовского агентства по международным программам развития в области науки и техники (<http://www.tpa.lt/ENG/>). На этой странице содержится вся соответствующая информация по проектам, реализуемым по линии программ "ЭВРИКА", КОСТ, шестого и седьмого рамочных соглашений.

27. Долгосрочная стратегия экономического развития Литвы до 2015 года (принята в 2002 году) также может иметь существенное значение для других стран (в 2007-2008 годах ее планируется обновить): (http://www.ukmin.lt/en/strat_prog/longtermstrategy/). Наряду с упомянутой стратегией можно ознакомиться с другими разработанными учеными долгосрочными стратегиями развития разных секторов (в том числе к Стратегии развития транспорта и транзита).

III. ВОПРОСЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ

A. Планирование или реализации крупных проектов по развитию инфраструктуры (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт национального или международного значения), а также модернизация существующей инфраструктуры

28. Большая часть инвестиций в Литве выделяется на модернизацию сети трансъевропейского значения. В сеть ТЕС-Т включены 1 617 км автомобильных дорог, 1 100 км железных дорог, 278 км внутренних водных путей, международные аэропорты

Вильнюса, Каунаса и Паланги, а также Клайпедский морской порт. Одним из факторов, способствующих повышению международной конкурентоспособности Литвы, является ее благоприятное географическое положение; для использования данного преимущества и развития транзита между Востоком и Западом и торговли через Литву планируются крупные инвестиции в транспортную инфраструктуру, имеющую местное, национальное и международное значение. К основным приоритетам развития транспортного сектора Европы и Литвы относится формирование эффективной, гибкой, надежной и безопасной транспортной системы, способствующей интеграции национальных рынков, развитию национальной экономики и повышению социально-экономической привлекательности регионов страны, обеспечивающей устойчивую мобильность населения.

29. Непрерывное наращивание грузовых потоков на основных международных транспортных артериях и модернизация существующей инфраструктуры обуславливают необходимость реализации крупных инфраструктурных проектов. В их числе важную роль играет создание логистических центров общего пользования. В настоящее время таких центров в Литве не существует. Ввиду высокой цены на землю и необходимости крупных инвестиций в транспортную инфраструктуру частные транспортные фирмы стремятся создавать небольшие логистические центры или терминалы, обслуживающие один вид транспорта (главным образом автомобильный) и предоставляющие ограниченный набор услуг. Между такими центрами не налажено адекватного взаимодействия. Логистические центры общего пользования в основных транспортных коридорах создадут условия для интеграции деятельности автомобильного и железнодорожного транспорта, а в некоторых случаях также услуг воздушного и водного транспорта, которые в настоящее время отсутствуют.

30. Все это позволит ускорить грузовые перевозки, повысить эффективность использования транспортных средств и качество грузовых перевозок и таможенных услуг, добиться смягчения негативного воздействия транспорта на окружающую среду и наладить эффективное сотрудничество между предприятиями, занимающимися различными видами деятельности. Государственная собственность на землю, транспортную инфраструктуру и коммуникационные сети явится долгосрочной гарантией предпринимательской деятельности и будет способствовать повышению ее конкурентоспособности.

31. В течение финансового периода 2007-2013 годов в Литве планируется продолжить работу по реализации широкомасштабной инвестиционной политики, направленной на развитие транспортного сектора. В связи с созданием трансъвропейской транспортной сети намечены следующие основные цели:

- a) укрепление недостаточно развитых инфраструктурных связей наземного транспорта с другими странами ЕС и третьими странами;
- b) использование потенциала наиболее важного транзитного узла - Клайпедского порта;
- c) наращивание пропускной способности инфраструктуры международных аэропортов (Вильнюс, Каунас и Паланга);
- c) повышение потенциала транспортной сети с учетом растущего спроса на перевозки (особенно большегрузными транспортными средствами);
- d) снижение уровня аварийности и перегруженности на основных автомагистралях.

32. Основные цели усовершенствования региональной и местной транспортной инфраструктуры:

- a) улучшение технических параметров региональной и местной транспортной инфраструктуры;
- b) повышение безопасности дорожного движения и сокращение негативного воздействия на окружающую среду;
- c) расширение рекреационной транспортной инфраструктуры в интересах развития туризма.

В. Методологический подход при выборе критериев для установления приоритетов и программ или инвестиционных проектов, касающихся транспортной инфраструктуры

33. Основные проекты (крупных инвестиций) осуществляются при финансовой поддержке ЕС, поэтому используемая методология должна быть совместима с соответствующим законодательством. Наиболее крупные инвестиции предназначены для проектов, имеющих европейское значение. В качестве ключевых приоритетов запланировано следующее:

- a) формирование современной транспортной оси Север-Юг на основе коридора I ТЕС-Т (Варшава-Каунас-Рига-Таллин), которая свяжет балтийские государства с Польшей

и Западной Европой через польскую транспортную систему (проекты "Рейл Балтика" и "Виа Балтика");

b) модернизация и развитие транспортной оси Запад-Восток на основе коридоров IXB и IXD, ТЕС-Т, а также ее постепенное подключение к сетям Дании, Швеции, Германии и других государств - членов ЕС через автомагистрали побережья Балтийского моря.

С. Финансирование проектов транспортной инфраструктуры (например, инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного, трубопроводного, городского транспорта); возможные специальные схемы финансирования (например, посредством учреждения общего или специального фонда, распределение издержек, связанных с развитием инфраструктуры)

34. С 1 мая 2004 года, после присоединения к ЕС, Литва приступила к осуществлению региональной политики ЕС, направленной на сокращение различий в уровне развития регионов и на поощрение развития регионов, находящихся в менее благоприятном положении. Возможность использования Фонда присоединения и структурных фондов ЕС способствовала реализации основных проектов в области транспорта.

35. В настоящее время инвестиции в транспортный сектор Литвы выделяются в основном на цели улучшения состояния существующей инфраструктуры, обслуживания растущих международных и местных потоков пассажиров и грузов и обеспечения соблюдения международных стандартов.

36. Большая часть инвестиций из Фонда присоединения направлена на модернизацию и реконструкцию соединений с трансъевропейскими транспортными сетями (ТЕС-Т), которые проходят по территории Литвы, т.е. коридоров I, IA, IXB и IXD, а также с другими соответствующими транспортными сетями. Эти инвестиции будут использоваться для улучшения транспортной инфраструктуры, с тем чтобы ее технические параметры полностью соответствовали установленным требованиям, международным стандартам и отвечали потребностям растущего потока пассажиров и грузов. В приоритетном порядке из этого Фонда финансируются проекты, которые полностью готовы для осуществления и удовлетворяют критериям, принятым для транспортной сети ТЕС-Т и закрепленным в Руководящих принципах № 1692/96 Европейского совета.

37. С помощью финансирования из Европейского фонда регионального развития планируется реализация инвестиционных проектов в транспортном секторе, которые обеспечат беспрепятственный доступ к трансъевропейским сетям, позволят организовать

дорожное движение на улицах городов и сократить количество дорожных заторов. Это будет в полной мере отвечать интересам общества и эффективно способствовать улучшению транспортной ситуации в стране с учетом нынешних и будущих потребностей в перевозках пассажиров и грузов. Такие проекты должны быть технически и экономически обоснованы и оказывать долгосрочное позитивное воздействие.

38. С учетом финансирования из фондов ЕС в течение 2007-2013 годов по линии долгосрочной (до 2025 года) Стратегии развития транспортной системы Литвы на реализацию проектов в транспортном секторе будет выделено 3,5 млрд. евро.

IV. ПОКАЗАТЕЛИ, КАСАЮЩИЕСЯ РАЗЛИЧНЫХ КЛЮЧЕВЫХ АСПЕКТОВ ВНУТРЕННЕГО ТРАНСПОРТА

A. Общая занятость

Количество занятых	2002	2003	2004	2005	2006	2007 оценочные данные
Транспорт	65 965	68 137	72 317	75 421	78 864	82 400
Наземный транспорт; трубопроводный транспорт	51 030	53 013	56 436	59 118	61 608	64 000
Водный транспорт	1 917	1 889	1 807	1 793	1 736	1 700
Воздушный транспорт	1 049	997	948	984	780	800
Поддерживающие и вспомогательные виды транспортной деятельности; туристические агентства	11 969	12 238	13 127	13 527	14 739	15 900

B. Общая сумма капиталовложений в сектор транспорта

Прямые иностранные инвестиции по видам экономической деятельности (по состоянию на 1 января), в млн. литовских литов	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Всего (перевозки и хранение) (процентная доля от общих внутренних капиталовложений), в том числе:	426,7 (4%)	417,03 (3,2%)	451,6 (3,3%)	493,3 (3%)	342,4 (1,4%)	327,9 (1,1%)
Наземный транспорт; трубопроводный транспорт, водный транспорт, воздушный транспорт	355,51 (3,3%)	334,08 (2,5%)	370,8 (2,7%)	385,7 (2,4%)	208,3 (0,9%)	175,2 (0,6%)

Прямые иностранные инвестиции по видам экономической деятельности (по состоянию на 1 января), в млн. литовских литов	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Поддерживающие и вспомогательные виды транспортной деятельности; туристические агентства	71,17 (0,7%)	82,95 (0,6%)	80,8 (0,6%)	107,6 (0,7%)	134,1 (0,6%)	152,7 (0,5%)

С. Объем перевозок пассажиров

Пассажирские перевозки (в млн. пассажиро-км)	2002	2003	2004	2005	2006	2007 оценочные данные
Всего*	4 090,0	4 036,4	5 000,8	5 344,8	5 483,5	5 775
Железнодорожный транспорт	498	432	443	428	431	430
Железнодорожный городской транспорт	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Автомобильный транспорт (автобусы и троллейбусы)	3 013	2 987	3 548	3 691	3 695	3 700
Индивидуальный автомобильный транспорт	16,0	19,4	25,8	34,8	39,5	45
Внутренний воздушный транспорт	-	-	-	-	-	-

* - включая водный и воздушный транспорт.

Д. Объем грузовых перевозок

Грузовые перевозки (в млн. тонно-км)	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (оценочные данные)
Всего**	25 371	28 008	28 213	32 782	33 707	36 405
Железнодорожный транспорт	9 767	11 457	11 637	12 457	12 896	13 200
Автомобильный транспорт	10 709	11 462	12 279	15 908	18 134	21 100
Нефтепроводный транспорт	4 892	50 85	4 287	4 406	2 670	2 100
Внутренний водный транспорт	0,5	0,7	0,6	1,3	1,8	2,0

** - включая внутренний водный и воздушный транспорт.

Е. Длина сетей

Протяженность автомобильных дорог (на конец года, в км)	2002	2003	2004	2005	2006
Протяженность автомобильных дорог	77 148	78 893	79 331	79 497	79 978***
в том числе: государственные	20 918	20 916	20 928	20 911	21 016
местные	55 813	57 560	57 986	58 169	58 653***
автомагистрали	417	417	417	417	309
Эксплуатируемые железнодорожные линии	1 775	1 774	1 782	1 771	1 771
в том числе: электрофицированные	122	122	122	122	122
Внутренние водные пути	902	902	902	902	902
в том числе: судоходные	477	425	425	425	441
Эксплуатируемые нефтепроводы	500	500	500	500	500

*** - предварительные данные.

Ф. Транспортное оборудование

Транспортное оборудование	2002	2003	2004	2005	2006
Подвижной состав железных дорог					
Пассажирские вагоны****	509	480	475	467	458
в том числе: спальные вагоны	167	153	149	135	126
Количество пассажиро-мест, в тыс.*	32,2	30,7	30,0	30,4	30,4
Количество спальных мест в спальных вагонах, в тыс.*	7,0	6,4	6,2	5,7	5,2
Грузовые вагоны	9 396	9 308	9 250	9 309	9 387
Грузовместимость вагонов, в тыс. т	576,5	573	569,6	573,4	579,2
Суда внутреннего водного транспорта, всего	203	218	204	13	238
в том числе: грузовые суда	54	60	57	59	64
пассажирские и грузопассажирские суда	18	23	24	28	29

Транспортное оборудование	2002	2003	2004	2005	2006
легковые автомобили, по состоянию на конец года	1 093 882	1 156 988	1 214 016	1 342 972	1 465 164

**** - включая дизельные поезда и электропоезда.

V. ДРУГАЯ ИНФОРМАЦИЯ

39. Транспорт по-прежнему является быстро развивающейся отраслью, обеспечивающей эффективное функционирование внутреннего рынка, предоставление услуг внешней торговли и транзитных услуг, обслуживание пассажиров и развитие туризма. В 2006 году доля транспортного сектора в ВВП составляла 9,8% (7,2 млрд. литовских литов), что на 19% превышает показатели 2005 года, а число работников, занятых в данном секторе, составляло 5,5% от общего количества работающего населения страны. Доля транспортного сектора в ВВП превышает средний показатель ЕС почти в два раза. Кроме того, постоянный рост объемов экспорта транспортных услуг свидетельствует о роли транспортного сектора в экономическом развитии страны: в 2006 году этот объем превышал 5,3 млрд. литовских литов (прирост на 20,8% по сравнению с 2005 годом).

40. Присоединение Литвы к ЕС привело к изменениям макроэкономической среды. Это позволило улучшить условия для конкуренции, расширение деловых контактов и ускорения развития сектора пассажирских и грузовых перевозок. Устойчивая и эффективная работа транспорта относится к тем видам услуг, которые создают высокую добавленную стоимость и являются предварительным условием успешного развития других отраслей экономики и повышения качества жизни.
