



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/2002/7  
14 February 2002

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

(Шестидесят четвертая сессия, 18-21 февраля 2002 года,  
пункт 6 повестки дня)

**ОБЗОР ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ И НОВЫХ ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ  
В СТРАНАХ - ЧЛЕНАХ ЕЭК**

Записка секретариата

Цель настоящего документа состоит в том, чтобы кратко ознакомить Комитет по внутреннему транспорту с положением в области транспорта в регионе ЕЭК в 2001 году, в том числе с некоторыми предварительными показателями транспортной деятельности и соответствующими тенденциями, а также отразить передовой опыт в сфере государственного регулирования работы транспортной отрасли и основные изменения в развитии инфраструктуры. Он был подготовлен секретариатом на основе материалов, представленных следующими странами и учреждениями: Болгарией, Германией, Данией, Латвией, Литвой, Норвегией, Польшей, Словакией, Словенией, Соединенным Королевством, Таджикистаном, Турцией, Финляндией, Чешской Республикой, Швейцарией, Швецией, Международным союзом железнодорожного транспорта (МСЖД), Европейским инвестиционным банком (ЕИБ) и Международным союзом компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП).

Доклад состоит из краткой общей части, в которой освещены изложенные в этих сообщениях основные факты и тенденции, и приложения, содержащего резюме представленных материалов. Каждое резюме по конкретной стране включает три раздела: 1) изменения на транспорте; 2) совершенствование нормативных основ; и 3) изменения в области инфраструктуры. Полные тексты представленных материалов можно получить по соответствующему запросу.

## **I. ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА В СТРАНАХ - ЧЛЕНАХ ЕЭК ООН**

1. Согласно информации и предварительным данным, представленным правительствами, Международным союзом железных дорог (МСЖД) и Международным союзом компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП), в 2001 году объем транспортных потоков и перевозок в регионе ЕЭК ООН в целом по сравнению с 2000 годом несколько увеличился, хотя динамика этого роста в разных странах и на разных видах транспорта была весьма неоднородной.

2. В странах ЕС и ЕАСТ объемы железнодорожных грузовых перевозок по сравнению с предыдущим годом в среднем снизились, хотя в ряде стран они в некоторой степени возросли. По сравнению с предыдущим годом объем пассажирских железнодорожных перевозок возрос незначительно. В Центральной и Восточной Европе объем грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок в среднем по сравнению с 2000 годом сократился. В Балтийских государствах и странах СНГ были отмечены отрицательные темпы роста в секторе пассажирских железнодорожных перевозок и положительные темпы роста объема грузовых железнодорожных перевозок. Отрицательные темпы роста грузооборота на железнодорожном транспорте в ЕС в среднем составили -1,7%, несмотря на его прирост в Испании, Австрии и Нидерландах. В Центральной и Восточной Европе наблюдался еще более заметный спад, достигший в среднем -6,5%, а существенный рост был зарегистрирован лишь в Боснии и Герцеговине. В Балтийских государствах и в Содружестве Независимых Государств объем грузовых перевозок увеличился незначительно - в среднем на 1,8%, - при этом высокие темпы роста отмечались в Латвии и Республике Молдова, компенсировавшие резкое снижение объемов перевозок в Литве. За такими показателями средних темпов годового роста в секторе грузовых железнодорожных перевозок, характерных для прошедшего десятилетия, за исключением 2000 года, скрываются весьма существенные различия в рамках групп стран.

3. В 2001 году автомобильный транспорт по всей Европе, по всей видимости, функционировал эффективнее по сравнению с железнодорожным транспортом. Объем автомобильных грузовых перевозок в странах ЕС и ЕАСТ возрос в относительно небольшой степени по сравнению с 2000 годом, тогда как в странах Центральной и Восточной Европы и СНГ его рост был более существенным. Объем пассажирских автомобильных перевозок продолжал расти во всех странах, но в меньшей степени в Западной Европе, чем в других регионах. В странах ЕС и ЕАСТ отмечались более медленные темпы роста объема пассажирских перевозок, причем значительная его часть приходится на общественный транспорт, тогда как в странах Центральной и Восточной

Европы и СНГ этот рост в основном обусловлен более активным использованием индивидуального автотранспорта.

4. В ряде стран Содружества Независимых Государств рост объема грузовых перевозок, по всей видимости, превысил рост ВВП, что объясняется несколькими факторами: весьма высокими темпами роста промышленного и сельскохозяйственного производства, исключительно хорошим урожаем в этом году, возросшими объемами внешней торговли и относительно стабильными ценами. По сравнению с предыдущим годом в 2001 году объем грузовых перевозок возрос во всех странах СНГ, кроме Армении и Беларуси. На пассажирском транспорте лишь в четырех странах были зарегистрированы более высокие показатели, чем год назад.

**ТЕНДЕНЦИИ В СЕКТОРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ВНУТРЕННЕМ  
ТРАНСПОРТЕ В РЕГИОНЕ ЕЭК ООН В 2001 ГОДУ  
(Оценки и прогнозы)**

	ВВП	Грузовые перевозки (т-км)			
		Всего	Автомобильные	Железнодорожные	
				Всего	Международные
ЕС + ЕАСТ	1,8%	2,0%	2,4%	-1,8%	-0,2%
ЦВЕС	3,1%	3,0%	3,5%	-6,5%	-6,5%
Российская Федерация	5,5-6,0%	8,0%	6,0%	4,4%	6,0%
Балтийские страны и СНГ	5,9%	6,0%	7,5%	1,8%	-0,2%
Турция	-6,0%	д.о.	д.о.	-2,4%	-3,1%

Примечания: Данные, приведенные в таблице, представляют собой оценки и прогнозы, составленные секретариатом, и предназначены исключительно для того, чтобы дать представление о порядке величины.

д.о. = Данные отсутствуют.

5. В секторе грузовых перевозок железнодорожным транспортом и комбинированных перевозок, темпы роста которых в 2000 году превышали аналогичные показатели на автомобильном транспорте, наблюдалась обратная тенденция. В 2001 году изменений в структуре перевозок по видам транспорта на европейском уровне в пользу железнодорожного транспорта не произошло, хотя такое перераспределение может произойти в некоторых странах ЕС в 2002 году. Согласно полученной информации, в странах Центральной и Восточной Европы и СНГ, по всей видимости, доля автомобильного транспорта на рынке грузовых перевозок сохранится, а в некоторых случаях - даже возрастет.

6. В Европе в целом сектор международных грузовых перевозок развивался эффективнее по сравнению с внутренними перевозками, что тем самым подтверждает главную тенденцию, наблюдавшуюся в регионе ЕЭК ООН в течение десятилетия. Однако в центрально- и восточноевропейских странах сектор международных железнодорожных перевозок грузов характеризовался такими же показателями, что и сектор национальных железнодорожных перевозок, а в Балтийских странах и СНГ в международном железнодорожном грузовом сообщении в 2001 году, который можно считать исключением, были зарегистрированы более низкие показатели по сравнению с внутренними перевозками. Продолжение политики на большую открытость стран ЦВЕ для внешнего мира, возобновление экономического роста в ЕС и Российской Федерации могут способствовать дальнейшему повышению спроса на международные перевозки в последующие годы.

7. Объем перевозок по внутренним водным путям по всей Европе остался на том же уровне, особенно в ЦВЕС, что объясняется главным образом временным прекращением движения по Дунаю. Однако в Российской Федерации объем перевозок по внутренним водным путям в 2001 году увеличился на 16%.

## **II. ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

8. Нормотворческая деятельность в большинстве стран была сконцентрирована на мерах по дальнейшему повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности в городских районах, стимулированию железнодорожных и комбинированных перевозок и повышению конкурентоспособности железных дорог.

9. В качестве примера можно упомянуть о новых мерах по повышению безопасности дорожного движения, принятых в январе 2001 года в Чешской Республике, что позволило значительно сократить число погибших в дорожно-транспортных происшествиях. В других странах (например, в Норвегии) применялись аналогичные стратегии повышения безопасности дорожного движения, предусматривавшие всеобъемлющие меры, направленные на достижение нулевого уровня жертв и тяжелого травматизма в ДТП в долгосрочной перспективе. Подобные регламентирующие положения планируется ввести и на железнодорожном транспорте. Проблема безопасности дорожного движения также стала одним из важнейших направлений деятельности регламентирующих органов Польши и особенно Соединенного Королевства, где премьер-министр в 2000 году инициировал принятие стратегии повышения безопасности дорожного движения под названием "Дороги будущего - большая безопасность для каждого", в которой определены целевые показатели сокращения числа погибших и раненых на дорогах к 2010 году. В

частности, регламентирующие меры, разработанные или находящиеся на рассмотрении в ряде стран, предусматривают повышение уровня защищенности пешеходов, введение более жестких правил, касающихся вождения в состоянии алкогольного опьянения, проведение обследований на предмет безопасности существующих и новых дорог, особенно на железнодорожных переездах в одном уровне и т.д.

10. Другая важная сфера транспортного регулирования связана с улучшением экологических характеристик транспортного сектора. Более жесткие нормативные требования в отношении выхлопных газов и шумоизлучения в результате транспортной деятельности - это лишь небольшая часть многочисленных мер, которые применяются или которые планируется применять в странах-членах (Норвегия, Соединенное Королевство, Финляндия, Швеция). Кроме того, в ряде стран продолжалось использование и совершенствование таких экономических инструментов, как дифференцированные налоги на топливо, налоги за использование шипованных шин, взимание сборов за перегруженность, дифференцированные налоги на легковые автомобили и повышение качества обслуживания на общественном транспорте в крупных городских районах.

11. В некоторых странах с переходной экономикой, в частности в странах СНГ, возникали проблемы по причине устаревших автомобильных парков (как пассажирского, так и грузового транспорта). Вследствие этого уровни загрязнения, шума и других видов экологического воздействия были сравнительно выше, чем в других странах региона, и правительства изучали возможность принятия экономических и административных мер, которые позволили бы добиться оптимальных результатов. Как ожидается, ускорение экономического роста и расширение возможностей населения и предприятий в плане приобретения более новых и экологически более чистых транспортных средств позволят снизить чрезвычайно высокие уровни загрязнения от транспортных средств в результате уменьшения их среднего возраста.

12. Для стимулирования принятия экологически рациональных мер в Швеции, например, проводятся две просветительно-информационных кампании: по экологически рациональному управлению большегрузными транспортными средствами и по применению оборудования для выбора рациональной скорости. В частности, первый проект предназначен для обучения водителей грузовых автомобилей экологически более рациональному вождению.

13. В числе других направлений регламентирующей деятельности можно упомянуть о стимулировании железнодорожных и комбинированных перевозок в целях повышения эффективности, надежности и конкурентоспособности железных дорог. В некоторых странах (Польша, Словакия) регламентирующие меры в этой области были сосредоточены

главным образом на законодательстве, регулирующем железнодорожные перевозки, тогда как в других странах в дополнение к этим инициативам принимались фискальные меры, предусматривающие взимание налогов на автомобильном транспорте (например, в Швейцарии, где был введен налог на большегрузные транспортные средства в зависимости от их характеристик).

14. Наконец, важным направлением нормотворческой деятельности практически во всех странах явилось принятие мер, призванных повысить эффективность регулирования транспортного рынка, улучшить конкурентоспособность железных дорог посредством ее постепенного доведения до уровня других видов транспорта (особенно автомобильного транспорта) и создать равные условия на транспортном рынке. В Дании, например, впервые был объявлен тендер на обслуживание 15% рынка пассажирских железнодорожных перевозок, т.е. были проведены конкурентные торги, предметом которых стали пассажирские железнодорожные услуги. В центрально- и восточноевропейских странах, в частности, активная работа в сфере нормотворчества была связана с созданием новых регламентирующих, инспекционных и других органов в целях повышения эффективности управления национальной транспортной системой или согласования законодательства этих стран с законодательством Европейского союза.

### **III. ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

15. Основные изменения в области инфраструктуры, о которых сообщали страны, были связаны прежде всего с модернизацией сетей автомобильных и железных дорог категории Е. Капиталовложения в инфраструктуру осуществлялись на основе либо долгосрочных стратегий развития национальной транспортной инфраструктуры (Норвегия, Швейцария, Швеция, Соединенное Королевство), либо среднесрочных программ, направленных на повышение эффективности увязки национальных транспортных сетей и инфраструктуры с инфраструктурой соседних стран и Европейского союза.

16. Страны с более развитыми автомобильными сетями (например, Швейцария, Швеция) уделяли больше внимания дальнейшему совершенствованию и развитию инфраструктуры железнодорожных, комбинированных или внутренних водных перевозок.

17. Во многих странах правительства все активнее изучали возможности применения моделей инвестирования в инфраструктуру на основе партнерства между государственным и частным секторами (ГЧП) (Финляндия, Норвегия, Польша). В Норвегии была опробована новая модель сотрудничества на основе ГЧП между Государственной автодорожной администрацией и одной из частных компаний, которой

было предоставлено право на строительство, эксплуатацию и ремонт одной из дорог на протяжении установленного периода времени. Капиталовложения в инфраструктуру в этих странах главным образом осуществлялись в соответствии со стратегиями правительств, направленными на изменение структуры распределения перевозок по видам транспорта (железнодорожные туннели в Швейцарии) в целях повышения безопасности дорожного движения, или на основе других долгосрочных программ.

18. В Центральной и Восточной Европе, а также в странах, расположенных еще дальше к востоку, капиталовложения в инфраструктуру были сконцентрированы на модернизации важнейших дорог и автомагистралей (дорог категории E и дорог, входящих в общеевропейские транспортные коридоры), включая строительство некоторых новых участков. Кроме того, в этих странах велись работы по модернизации и капитальному ремонту, а в некоторых случаях также строились новые участки (Словения) основных железнодорожных соединений (железных дорог категории E).

19. Доля капиталовложений на цели развития транспортной инфраструктуры в общем объеме ВВП в разных странах, представивших сообщения, варьировалась в пределах 0,7-1,7% ВВП. В большинстве стран инвестиционные средства для транспортной инфраструктуры поступали главным образом из государственных бюджетов. Из-за зачастую ограниченных бюджетных ресурсов для финансирования основных работ в области инфраструктуры во многих странах правительства все чаще пытались изыскивать дополнительные источники финансирования либо в рамках соглашений о партнерстве с частным сектором и других договоренностей с международными финансовыми учреждениями, либо с помощью частных международных и внутренних инвесторов. В целом объем имеющихся инвестиционных средств, направляемых на развитие инфраструктуры, по всей Европе сохранился приблизительно на том же уровне, что и в предыдущем году.

#### **IV. ПЕРСПЕКТИВЫ**

20. Согласно прогнозам, в 2002 году транспортный спрос возрастет в Европе в целом. Как предполагается, во второй половине 2002 года в большинстве стран ЕС начнут проявляться признаки оживления экономики и более быстрого роста, а экономический рост в центрально- и восточноевропейских странах, а также в Российской Федерации и странах СНГ останется на относительно высоком уровне.

21. После ожидаемого возобновления судоходства по Дунаю доля грузовых перевозок внутренним водным транспортом на европейском рынке грузовых перевозок возрастет. Несмотря на то, что на европейском рынке грузовых перевозок на внутреннее судоходство

традиционно приходится относительно незначительная доля, возобновление движения по Дунаю должно послужить новым стимулом для ее увеличения.

22. К числу приоритетных направлений нормотворческой деятельности правительств государств-членов будут по-прежнему относиться экологические проблемы, вопросы безопасности, перегруженности, особенно в городских районах, и меры по изменению структуры распределения перевозок по видам транспорта. Усилия законодателей во многих странах-членах также будут сконцентрированы на дальнейшей либерализации транспортных рынков, повышении конкурентоспособности железнодорожного транспорта и стимулировании железнодорожных и комбинированных перевозок. Во всех этих областях продолжатся тщательное изучение и разработка новых экономических и административных инструментов. Одна из важнейших задач будет по-прежнему состоять в том, чтобы активнее задействовать частный сектор в развитии инфраструктуры.



Приложение

**РЕЗЮМЕ СООБЩЕНИЙ ПО СТРАНАМ**

**БОЛГАРИЯ**

1) Долгосрочная тенденция к снижению объемов перевозок на всех видах транспорта, наблюдавшаяся с 80-х годов, в период с 1998 года по настоящее время замедлилась. На основе данных за девять месяцев 2001 года можно сделать вывод о том, что эта понижательная тенденция продолжалась, но уже медленнее, чем в предыдущие годы. Согласно оценкам, показатели в секторе грузового и пассажирского транспорта в 2002 году вновь снизятся. 2) Нормотворческая деятельность в 2001 году была в основном связана с реформой железнодорожного сектора и отделением инфраструктуры от железнодорожных операций. В начале 2002 года Болгарская государственная железнодорожная компания была преобразована в Национальную железнодорожную компанию, занимающуюся вопросами инфраструктуры, и Болгарские государственные железные дороги (единый владелец акций). В 2001 году было издано постановление, направленное на повышение эффективности железных дорог, регулирующее грузовые железнодорожные перевозки и устанавливающее принципы честной конкуренции между перевозчиками. Было также принято постановление, регулирующее движение автотранспортных средств нестандартных размеров и грузовых автомобилей, перевозящих особо тяжелые грузы. 3) Важнейшие цели национальной транспортной политики состояли в создании соединений между национальной инфраструктурой и общеевропейским и транспортными коридорами и зонами, а также в повышении пропускной способности существующей инфраструктуры. В течение 2001 года была проведена модернизация сети дорог категории E протяженностью 162 км и в рамках программы PHARE было завершено строительство 87 км дорог категории E: E 79, E 871 и E 85. Общая стоимость капитального ремонта и работ по модернизации дорожной инфраструктуры в 2001 году достигла 1% от объема ВВП. Капиталовложения в железнодорожную инфраструктуру в 2001 году составили свыше 80 млн. евро, хотя в следующие несколько лет стратегическая программа капиталовложений в инфраструктуру на период 2002-2008 годов предусматривает значительно более масштабные инвестиции.

**ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА**

1) В 2001 году продолжался устойчивый рост объема грузовых перевозок автомобильным транспортом, главным образом за счет роста объема международных перевозок. В 2001 году продолжалось расширение сектора железнодорожных грузовых

перевозок, как и в 2000 году, когда впервые после 1990 года был зарегистрирован рост объема железнодорожных грузовых перевозок. Несмотря на увеличение доли железных дорог за последние два года и сокращение в 1998 году объема грузовых автомобильных перевозок на 15%, в течение последнего десятилетия он возрос более чем в 2,5 раза, тогда как объем железнодорожных грузовых перевозок сократился приблизительно на 60%. В секторе пассажирских перевозок за последние десять лет доля общественного транспорта снизилась приблизительно на 50%, а городского пассажирского транспорта - на 13%, что объясняется главным образом 50-процентным увеличением количества частных пассажирских автомобилей. 2) Предварительный анализ последствий введения новых мер по безопасности дорожного движения, принятых в январе 2001 года (охватывающий первые девять месяцев 2001 года), показывает, что общее число погибших снизилось на 9%. Однако по сравнению с предыдущим периодом был зарегистрирован значительный рост числа погибших и травмированных пешеходов, вероятно, по причине несоблюдения преимущественного права прохода пешеходов на пешеходных переходах типа "зебра". В числе других приоритетных направлений деятельности в будущем можно отметить стабилизацию и постепенное снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду. 3) В планах развития инфраструктуры первоочередное внимание по-прежнему уделялось модернизации важнейших железнодорожных линий, входящих в национальные транзитные коридоры. Продолжение реализации инвестиционных программ и совершенствования инфраструктуры также направлено на увеличение доли комбинированных перевозок в общем объеме железнодорожных перевозок (около 7%, несмотря на годовой прирост 15-20%). В то же время изменения в автодорожной сети были главным образом связаны с модернизацией, при этом предпочтение отдавалось работам по техническому обслуживанию и ремонту, а не новому строительству. В 2001 году были открыты для движения новый участок автомагистрали D8 протяженностью 16,35 км (общеевропейский коридор IV) и участок кольцевой дороги вокруг Праги протяженностью 2,5 км. На внутреннем водном транспорте усилия были сосредоточены на дальнейшем повышении эффективности судоходства по водному пути Эльба-Влтава.

## **ДАНИЯ**

1) Согласно прогнозам, объем перевозок на частных легковых автомобилях, автофургонах и грузовых автомобилях, автобусах и пассажирских поездах останется на том же уровне, что и в 2000 году, и начиная с 2002 года будет медленно возрастать на 1,5% в год. По сравнению с 2000 годом в 2001 году объем пассажирских перевозок железнодорожным транспортом возрос приблизительно на 5%. 2) В числе основных изменений в области нормотворческой деятельности на железных дорогах, можно отметить проведение конкурентных торгов на право обслуживания 15% датского рынка

пассажирских железнодорожных перевозок. Речь идет о первых конкурентных торгах, объявленных в секторе железнодорожных пассажирских перевозок. На основе опыта реализации этого проекта, осуществление которого начнется в 2003 году, в будущем, как ожидается, на конкурентные торги будут также выставлены другие железнодорожные участки.

## **ФИНЛЯНДИЯ**

1) Рост промышленного производства в 2001 году повлек за собой незначительное увеличение спроса на грузовые перевозки. Объем грузовых перевозок по-прежнему возрастал относительно более низкими темпами по сравнению с темпами роста ВВП, поскольку в основном промышленный рост был связан с информационными технологиями, развитие которых не приводит к значительному увеличению транспортного спроса. Согласно оценкам, объем грузовых перевозок увеличился на 1-2% на железнодорожном транспорте и на 1-3% на автомобильном транспорте, тогда как объем пассажирских перевозок возрос приблизительно на 2-3% на железнодорожном транспорте и его рост был менее существенным на автомобильном транспорте. 2) В Финляндии ускорился процесс введения более жестких регламентирующих требований в отношении выбросов газообразных веществ и шумоизлучения в результате движения транспортных средств в соответствии с законодательством ЕС и другими международными соглашениями. Кроме того, на национальном уровне был принят ряд мер, не связанных с регламентирующей деятельностью, в целях снижения воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье. В опубликованном в 1999 году документе "Экологические директивы для транспортного сектора" определены обязанности разных участников (правительства, промышленности, предприятий), для того чтобы интегрировать экологические требования в транспортную политику Финляндии применительно ко всем секторам и сферам деятельности. 3) Капиталовложения в инфраструктуру в 2001 году составили в общей сложности 1,5% от объема ВВП, причем инвестиционные средства были получены в основном из годового бюджета правительства. На экспериментальной основе для финансирования работ на участке дороги Мансала-Лахти использовалась модель ГЧП, а также изучались возможности применения новых методов финансирования инфраструктуры. Основная часть инвестиций в автодорожную инфраструктуру предназначалась для сети дорог категории E (E-8 и особенно E-18, являющейся частью общеевропейского коридора IX).

## **ГЕРМАНИЯ**

1) Рост объема перевозок в Германии в 2001 году несколько замедлился по сравнению с предыдущими годами, а грузооборот по сравнению с 2000 годом увеличился на 1,0%.

Продолжался рост объема автомобильных перевозок (на 2,0% по сравнению с 2000 годом), тогда как в отличие от тенденции, наблюдавшейся в 2000 году, объем грузовых перевозок железнодорожным и внутренним водным транспортом снизился на 1,1% и 3,5%, соответственно. После умеренного роста в 2000 году рыночная доля железных дорог и внутреннего водного транспорта в секторе грузовых перевозок в 2001 году вновь сократилась. В 2001 году продолжалось снижение объема пассажирских перевозок автомобильным транспортом (в пассажиро-км), тогда как объем железнодорожных пассажирских перевозок остался на уровне 2000 года. 2) 3)

## **ЛАТВИЯ**

1) По сравнению с 2000 годом в 2001 году объем перевозок грузов железнодорожным транспортом в Латвии возрос. По оценкам, объем железнодорожных грузовых перевозок увеличился приблизительно на 4,1%, а пассажирских перевозок - на 19,5%. Согласно прогнозам, в период 2000-2015 годов интенсивность дорожного движения на основных дорогах государственного значения будет ежегодно возрастать приблизительно на 4%. 2) В числе важнейших изменений в области нормотворческой деятельности можно упомянуть о создании Комиссии по общественному транспорту, в функции которой входят развитие конкуренции и осуществление тарифной политики, дальнейшая разработка мер по охране окружающей среды на железных дорогах, подготовка консультантов по вопросам безопасности в ходе перевозок опасных грузов и внесение изменений в Закон о дорожном движении и Кодекс законов об административных нарушениях. 3) Изменения в области автодорожной инфраструктуры в 2001 году были связаны с реконструкцией дороги E 67 ("Виа-Балтика") и модернизацией важнейших железнодорожных соединений. В течение 2001 года было инвестировано в общей сложности 110,9 евро (около 1,5% ВВП), из которых 53,7% предназначалось для железных дорог и 11,5% - для автодорожной инфраструктуры. В 2002 году Латвийская железнодорожная компания "Latvijas Dzelzceļš" надеется изыскать средства в размере 13,7 млн. евро в рамках совместного финансирования из Фонда ISPA, предназначенного для стран, готовящихся присоединиться к ЕС. Она планирует в основном использовать эти финансовые ресурсы на модернизацию железнодорожного коридора восток-запад, включая совершенствование системы управления движением.

## **ЛИТВА**

1) Согласно предварительным оценкам, по сравнению с 2000 годом в 2001 году объем грузовых перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом сократился на 5,5% и 4,5%, соответственно. Как предполагается, объем железнодорожных и автомобильных пассажирских перевозок также снизился приблизительно на 12% и 10%, соответственно.

2) В числе основных изменений в сфере нормотворчества можно упомянуть о дальнейшем повышении эффективности функционирования новых регламентирующих органов, совершенствовании механизмов управления нормотворческой деятельностью и согласовании законодательства с требованиями ЕС, а также о реструктуризации и реорганизации железнодорожной администрации. 3) Капиталовложения в транспортную инфраструктуру главным образом направлялись на капитальный ремонт и модернизацию железнодорожной инфраструктуры, реконструкцию и модернизацию автомобильных дорог, а также на развитие морских портов и аэропортов. Общий объем капиталовложений в инфраструктуру в 2001 году достиг почти 1% ВВП Литвы. В первоочередном порядке капиталовложения в инфраструктуру направлялись на развитие сетей в рамках общеевропейских коридоров I и IX. В период с 2001 по 2003 год 87% от общего объема капиталовложений в инфраструктуру (около 227 млн. евро) будет выделено для финансирования работ на участках сети, определенных в проекте ТИНА.

## **НОРВЕГИЯ**

1) По состоянию на конец октября 2001 года по сравнению с предыдущими 12 месяцами объем автомобильных перевозок в Норвегии возрос на 2,7%. Объем перевозок большегрузными транспортными средствами увеличился на 2,5%. По оценкам, темпы прироста объема перевозок в будущем составят 1,5%. Объем железнодорожных пассажирских перевозок снизился на 7,9%, тогда как грузооборот возрос на 4,2%.

2) В феврале 2001 года был принят Национальный план развития транспорта на 2002-2011 годы, в котором изложена стратегия безопасности дорожного движения в Норвегии, основанная на долгосрочной концепции, направленной на достижение нулевого уровня жертв и тяжелого травматизма в дорожно-транспортных происшествиях. В 2001 году также были внесены изменения в Закон о железных дорогах, и в скором времени вступят в силу правила, регулирующие порядок расследования дорожно-транспортных происшествий/инцидентов, отчетности и т.д. В мае 2001 года парламент утвердил законопроект о взимании сборов за перегруженность дорог. Система взимания платы за пользование дорогами призвана обеспечить интернализацию внешних издержек на местах в целях снижения перегруженности и улучшения состояния окружающей среды на местном уровне. Основа для эффективной с точки зрения затрат экологической стратегии определена в Национальном плане развития транспорта на 2002-2011 годы, в котором, в частности, предусмотрен целый ряд экономических и административных инструментов, таких, как взимание налогов за выбросы CO<sub>2</sub> и серы, что направлено на решение проблем, связанных с транспортной деятельностью. Недавно местные органы власти в Осло решили отказаться от системы налогообложения для контроля за использованием шипованных шин после ее применения в течение одного года, поскольку, как показали обследования, использование нешипованных шин достигло почти 80%.

3) Правительство занималось изучением вопроса о применимости модели ГЧП в сфере капиталовложений в инфраструктуру. К концу 2002 года между Государственной автодорожной администрацией Норвегии и одной из компаний ГЧП будет подписан первый договор о строительстве, эксплуатации и ремонте конкретной дороги на период 20-25 лет.

## **ПОЛЬША**

1) За одиннадцать месяцев 2001 года объем грузовых перевозок, по оценкам, снизился почти на 9% по сравнению с тем же периодом прошлого года, при этом наиболее значительное снижение имело место на внутреннем водном транспорте. Предполагается, что объем грузовых перевозок автомобильным транспортом уменьшился почти на 8%, а объем грузовых перевозок железнодорожным транспортом – на 10%. Объем пассажирских перевозок также сократился, хотя и в меньших масштабах. 2) Основные меры в области нормотворческой деятельности включали принятие 1 января 2002 года Закона об автомобильном транспорте, в котором предусматриваются налоговые льготы для транспортного оборудования, используемого в комбинированных перевозках, создание Автодорожной инспекции, ответственной за повышение безопасности на дорогах, и введение льготных тарифов на комбинированные перевозки. 3) Объем капиталовложений в автодорожную инфраструктуру в 2001 году достиг почти 62% от общего размера капиталовложений в инфраструктуру Польши. Объем инвестиций в железнодорожную инфраструктуру составил 34%. В 2001 году были завершены или продолжались капитальный ремонт и модернизация ряда дорог категории E, дорожных развязок и мостов, включая основную дорогу E40 и дорогу E77. Было также завершено строительство 56-километрового участка автомагистрали E40. Кроме того, была завершена модернизация основных железнодорожных линий категории E, включая линию E20. Расходы на развитие инфраструктуры в 2001 году составили лишь 0,7% от объема ВВП. Правительство занималось активным поиском частных источников финансирования на основе моделей ГЧП.

## **СЛОВАКИЯ**

1) В 2001 году выявились некоторые неблагоприятные тенденции в области железнодорожных и комбинированных перевозок, и каких-либо улучшений в 2001 году в этой сфере не предвидится. Предполагается, что с 2003 года начнется умеренный рост объема пассажирских перевозок общественным транспортом. По оценкам, наиболее быстрыми темпами будет развиваться автомобильный, грузовой и пассажирский транспорт, и, как ожидается, в краткосрочной перспективе потребности в пассажирских перевозках будут главным образом удовлетворяться за счет частных автомобилей.

2) В 2001 году правительство приняло "Концепцию развития комбинированных перевозок на период до 2010 года", в которой определены основные задачи по ускоренному развитию комбинированных перевозок. 3) Важнейшие изменения в области инфраструктуры были связаны с железнодорожными линиями, входящими в общеевропейские коридоры IV, V и VI. В частности, речь идет об увеличении скорости движения и модернизации участка Братислава–Жилина–Чадца, которую предполагается завершить к 2005 году. Программа капиталовложений в железнодорожную инфраструктуру предусматривала также выполнение работ на пограничных станциях на границах с Чешской Республикой и Австрией. Общая цель развития железнодорожной инфраструктуры состояла в достижении уровня технических параметров Соглашений СМЖЛ и СЛКП на приоритетных линиях в основных коридорах. В течение 2001 года продолжалось строительство автомагистралей в коридорах IV, V/A и VI. Работы главным образом велись на участках дорог E75 и E50. В 2001 году в строительство автомагистралей было инвестировано 8 700 млн. словацких крон, и были открыты два новых пограничных пункта на границах с Польшей и Венгрией.

## **СЛОВЕНИЯ**

1) В 2001 году в Словении продолжался рост объема грузовых перевозок. Большая часть грузов была перевезена морским и железнодорожным транспортом. Хотя по количественным показателям (тонны) железные дороги занимали доминирующее положение по сравнению с автомобильным грузовым транспортом, соотношение в тонно-километрах для железнодорожного транспорта было менее благоприятным. Доля комбинированных перевозок была весьма незначительной. Доля автомобильного транспорта в общем объеме национальных грузовых перевозок составила 90% и в секторе международных грузовых перевозок - около 66%. В сфере пассажирских перевозок преобладал индивидуальный автотранспорт, тогда как объем перевозок общественным транспортном продолжал сокращаться. Доля железных дорог в секторе национальных пассажирских перевозок составила около 9%. 2) В Словении практически завершено согласование внутреннего законодательства с законодательством ЕС. Были приняты новый Закон об автомобильном транспорте и новые рамочные законы о морских и воздушных перевозках, при этом осталось лишь доработать некоторые технические детали и принять ряд дополнительных законодательных положений. 3) Основные изменения в области инфраструктуры в 2001 году были связаны с продолжением строительства автомагистралей, входящих в общеевропейские коридоры V и X. В соответствии с Национальной программой автодорожного строительства в 2001 году на эти цели было выделено 260 млн. евро. В 2001 году продолжались работы по модернизации и реконструкции существующей железнодорожной инфраструктуры, а

также строительство новых железнодорожных соединений (в мае 2001 года по коридору V было открыто прямое сообщение с Венгрией).

## **ШВЕЙЦАРИЯ**

1) В 2000 году по сравнению с 1999 годом объем перевозок в тоннах возрос на 5,5%, а грузооборот - на 10%. В 2001 году, согласно оценкам, объем грузовых перевозок по железным дорогам будет по-прежнему расти, хотя и умеренными темпами. По сравнению с 1999 годом объем транзитных грузовых перевозок железнодорожным транспортом через Альпы увеличился на 12%, а автомобильным транспортом - на 7%. Объем комбинированных перевозок в 2000 году значительно вырос, достигнув 14%, и в 2001 году продолжал увеличиваться. Число пассажиров, перевезенных железнодорожным транспортом, возросло на 4%. 2) 1 января 2001 года швейцарское правительство ввело дифференцированный налог на большегрузные транспортные средства в зависимости от их характеристик. Введение этого налога не вызвало никаких трудностей. Иностранные перевозчики могут по своему выбору либо устанавливать специальный электронный блок (как это делают национальные перевозчики), либо приобретать специальную идентификационную карточку. В результате введения этого налога рост объема автомобильных грузовых перевозок по сравнению с предыдущими годами несколько снизился. Другой важной регламентирующей мерой в 2001 году явилось соглашение между ЕС и Швейцарией о внутренних перевозках. Ключевой элемент этого соглашения - постепенное увеличение максимально допустимого веса транспортных средств (до 2005 года - 34 тонны, а с 2005 года - 40 тонн). Все страны - члены ЕС уже ратифицировали это соглашение, которое вступит в силу в первой половине 2002 года. Правительство Швейцарии также продолжало усилия по стимулированию и введению мер в целях снижения объема грузовых перевозок автомобильным транспортом за счет увеличения доли железнодорожного транспорта. 30 ноября 2001 года, после трагического инцидента в автодорожном туннеле Сен-Готард состоялось совещание министров транспорта Австрии, Германии, Италии, Франции и Швейцарии, в котором также приняли участие представители ЕС и ЕЭК ООН. На этом совещании министры приняли общую декларацию, в которой перечислен ряд мер, направленных на повышение безопасности автомобильных грузовых перевозок по трансальпийским автодорожным туннелям. 3) По состоянию на конец 2001 года на исследования и подготовительные работы по строительству новых железнодорожных туннелей было израсходовано 2 600 млн. швейцарских франков. В соответствии с принятым в прошлом году решением создание новых туннелей является одним из четырех важнейших элементов швейцарской программы капиталовложений в инфраструктуру транспорта общего пользования. В 2001 году бюджет на транспортные нужды достиг 6 901 млн. швейцарских франков, что на 2% больше, чем в 2000 году, и составляет 1,6% от объема ВВП. На долю транспорта



общего пользования приходится 54% (увеличение на 2,6% по сравнению с 2000 годом), а на долю автомобильного транспорта - около 42% (на 0,7% больше, чем в 2000 году). По оценкам, объем капиталовложений в основные проекты развития железнодорожной инфраструктуры составил 0,36% ВВП (на протяжении 20 лет в среднем 1 500 млн. швейцарских франков в год).

## **ШВЕЦИЯ**

1) Согласно предварительным данным, объем автомобильных перевозок продолжал возрастать, при этом объем перевозок частными легковыми автомобилями увеличился на 1%, а объем грузовых перевозок - на 3%. Объем пассажирских железнодорожных перевозок возрастал более быстрыми темпами, увеличившись на 6%, что свидетельствует о продолжении повышательной тенденции, наблюдавшейся в последние два года. По оценкам, в период до 2010 года объем грузовых и пассажирских перевозок будет расти (приблизительно на 25% по сравнению с 1997 годом), при этом наиболее быстрыми темпами будет развиваться автомобильный транспорт. 2) Национальная дорожная администрация проводит две просветительно-информационных кампании: один проект призван пропагандировать экологически рациональное управление большегрузными транспортными средствами (обучение водителей грузовых автомобилей методам вождения, способствующим снижению расхода топлива), а в рамках другого проекта осуществляются широкомасштабные испытания саморегулирующегося оборудования, позволяющего выбирать оптимальную скорость движения. 3) Важнейшей мерой по стимулированию капиталовложений в инфраструктуру явился законопроект об инфраструктуре в рамках устойчивой транспортной системы, в котором определены цели развития на 2004-2015 годы. В соответствии с принятой инвестиционной программой планируется значительно увеличить объем капиталовложений в железнодорожную инфраструктуру, а также в текущее обслуживание и модернизацию автомобильных и железных дорог. В 2001 году капиталовложения в автодорожную инфраструктуру были сосредоточены главным образом на мерах по повышению безопасности дорожного движения, в частности на создании центральных защитных ограждений. Часть средств была инвестирована в новые автомагистрали E22, E6 и E4, а также железнодорожную линию "Ботния" в северной Швеции, "Орстамост" в центральной части Стокгольма и прокладку двойного пути на двух важнейших железнодорожных линиях.

## **ТАДЖИКИСТАН**

1) По оценкам, общий объем перевозок увеличился в незначительной степени, что объясняется умеренным ростом спроса на транспортные услуги. Основная доля в секторе грузовых и пассажирских перевозок приходится на автомобильный транспорт.

2) Завершен первый этап структурных и институциональных преобразований, включая разработку правовых, организационных и экономических механизмов. 3) Основной объем капиталовложений в инфраструктуру в этой стране использовался для финансирования строительства и модернизации двух автомагистралей.

## **ТУРЦИЯ**

1) Прогнозы роста объема грузовых перевозок железнодорожным транспортом в 2001 году подтвердились. В период с 1990 по 1999 годы доля морского, железнодорожного и нефтепроводного транспорта сократилась, тогда как доля автомобильного транспорта в общем объеме грузовых и пассажирских перевозок возросла на 15%, достигнув в 1999 году 89%. Данные об автомобильных перевозках за 2001 год отсутствуют, хотя, по прогнозам специалистов, в период до 2005 года продолжится устойчивый рост объема грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом. 2) Продолжались усилия по развитию институциональных механизмов, регулирующих деятельность национальных автотранспортных перевозчиков, в целях повышения их конкурентоспособности на внутренних рынках грузовых и пассажирских перевозок. Закон об охране окружающей среды предусматривает требования, в соответствии с которыми все проекты, касающиеся автомагистралей, скоростных дорог и национальных дорог, должны подвергаться оценке экологического воздействия. Аналогичные требования применяются в отношении реконструкции дорог и модернизации автомобильных дорог в провинциях. Завершение структурной перестройки на железнодорожном транспорте посредством создания правовой основы и разработки стратегий, как ожидается, позволит повысить качество и эффективность услуг, отвечающих потребностям рынка. 3) Изменения в области инфраструктуры в 2001 году связаны с рядом участков сети автомагистралей, включая дороги E-80, E-90, E-84, E-87, E-88 и E-89. В железнодорожном секторе в числе основных изменений в 2001 году можно отметить модернизацию участков Гебзе - Хайдарпаша и Сиркеджи - Калкали, а также подписание договора о консультативных услугах в ходе строительства туннеля под проливом Босфор (Мраморное море).

## **СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО**

1) За первые три квартала 2001 года по сравнению с тем же периодом предыдущего года объем автомобильных перевозок возрос приблизительно на 1%, что несколько ниже роста ВВП за тот же период (это свидетельствует о продолжении возникших недавно тенденций, характеризующих разные темпы роста этих двух показателей). В период до апреля 2001 года объем автобусных перевозок увеличился приблизительно на 1%. Вместе с тем по состоянию на июнь 2001 года объем железнодорожных перевозок сократился на

0,5% по сравнению с тем же периодом предыдущего года, что объясняется резким сокращением объемов перевозок после крупных аварий и принятия последующих мер по исправлению ситуации и противоречит тенденции устойчивого роста, наблюдавшейся в предыдущие годы. В период по апрель 2001 года был зарегистрирован рост на 17% объема перевозок по железным дорогам облегченного типа. Предполагается, что реализация долгосрочной стратегии правительства, принятой в 2000 году, снизит перегруженность дорог по сравнению с нынешними уровнями и к 2010 году позволит увеличить объем пассажирских железнодорожных перевозок на 50%, а грузовых железнодорожных перевозок - на 80% и будет стимулировать использование общественного транспорта в сельских и городских районах. 2) Правительство сообщило о своем намерении принять законодательство, обеспечивающее более высокий уровень безопасности на железнодорожном, воздушном, морском и автомобильном транспорте, а также разработать предложения по охране здоровья и повышению уровня безопасности на рабочих местах. В стратегии безопасности дорожного движения "Дороги будущего - большая безопасность для каждого", которая была инициирована премьер-министром 1 марта 2000 года, установлены целевые показатели по сокращению числа погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях к 2010 году по сравнению со средними показателями за 1994-1998 годы: на 40% числа погибших и тяжело травмированных; на 50% погибших или тяжело травмированных детей (в возрасте от 0 до 15 лет); и на 10% количества легких ранений. Десятилетний план предусматривает меры, призванные сократить объемы выбросов CO<sub>2</sub> в углеродном эквиваленте на 5,6 млн. тонн к 2010 году в дополнение к 4 млн. тонн углеродного эквивалента, что, как ожидается, будет достигнуто благодаря обязательствам, добровольно взятым на себя автомобилестроителями. Предполагается также улучшить качество воздуха посредством достижения целевых показателей, определенных в Национальной стратегии улучшения качества воздуха в отношении монооксида углерода, свинца, двуокиси азота, твердых частиц, двуокиси серы, бензола и 1-3 - бутадиена. Ожидается, что нынешняя и будущая стратегии позволят обеспечить дальнейшее снижение уровня шума от движения и свести к минимуму экологические последствия в результате возникновения новых тенденций на транспорте. 3) Десятилетний план правительства направлен на увеличение размера государственных капиталовложений в сфере транспорта в пропорциональной зависимости от ВВП. В нынешних показателях их объем должен возрасти примерно с 0,65% в 1998/99 году до приблизительно 1,14% в 2003/04 году.

## **МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ КОМПАНИЙ КОМБИНИРОВАННЫХ АВТОМОБИЛЬНО-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

С учетом данных за 11 месяцев общий объем комбинированных перевозок, выполненных компаниями-членами МСККП, в 2001 году по сравнению с аналогичным

периодом 2000 года возрос лишь на 1,7%. Объем международных комбинированных перевозок (сопровождаемых и несопровождаемых) в тот же период рос быстрее, чем объем национальных перевозок. Например, объем международных сопровождаемых перевозок увеличился на 4,9% по сравнению с 2,3% в секторе национальных сопровождаемых перевозок. По мнению экспертов, причины для такого замедления по сравнению с предыдущими годами, помимо спада экономики в целом, заключаются также в сокращении предложения транспортных услуг (снижение качества и повышение цен на железнодорожные услуги).

Прогнозирование тенденций в сфере комбинированных перевозок в 2002 году сопряжено с определенными трудностями. В числе позитивных изменений можно упомянуть о слиянии операторов комбинированных перевозок и железнодорожных предприятий в некоторых странах, большей готовности ряда правительств к стимулированию национальных комбинированных перевозок и принятии новых маркетинговых программ в других странах. Кроме того, темпы реструктуризации и реорганизации железнодорожных предприятий и повышение качества предоставляемых ими услуг в конечном счете повлияют на будущие тенденции в области комбинированных перевозок. В этих условиях рост на 5% в 2002 году считается оптимальным, хотя, по мнению операторов комбинированных перевозок, этот показатель ниже потенциальных возможностей рынка.

## **ЕВРОПЕЙСКИЙ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ БАНК**

Для решения существующих проблем, связанных с инфраструктурой, объем капиталовложений в транспортную инфраструктуру, составлявший приблизительно 1% ВВП, необходимо значительно увеличить. Однако никакого ожидаемого роста объема капиталовложений, согласно имеющимся данным, не происходит. Даже в странах, в которых были приняты широкомасштабные программы развития, например в Испании, фактический объем капиталовложений остается на весьма низком уровне. Нынешний экономический спад, происходящий в условиях конвергенции в рамках ЕВС, по всей видимости, отражается неблагоприятно на государственном инвестировании. Однако растущая озабоченность в связи с созданием "новой" экономики, при наличии надлежащих условий, может привести к увеличению объемов частного капитала, направляемого на долгосрочные программы капиталовложений, сопряженных с меньшим риском.

Конференция по ТЕС, организованная ЕИБ в Страсбурге, продемонстрировала необходимость принятия мер на европейском уровне в целях создания условий для расширения участия частного сектора в развитии инфраструктуры транспорта. Как

предполагается, рост объема частных капиталовложений в автодорожную инфраструктуру продолжится в Испании, Португалии и Греции, а также в Германии и других странах, традиционно не взимающих сборы за пользование автомобильными дорогами. Однако для усиления роли частных инвесторов в этом секторе и достижения требуемого уровня эффективности считается крайне важным развивать конкуренцию среди концессионеров и одновременно добиваться того, чтобы они действовали в рамках общей долгосрочной концепции. Многие участники торгов - строительные компании, которые иногда лишь заинтересованы в получении краткосрочных прибылей. С другой стороны, в большинстве случаев государственные администрации в определенной степени не готовы вступить в "партнерские отношения", требующие специализированных административных структур и персонала. В целом, несмотря на растущие потребности, представляется вероятным, что в течение следующих нескольких лет объем капиталовложений в транспортную инфраструктуру существенно не возрастет, хотя доля частного сектора должна увеличиться. Традиционная сфера деятельности ЕИВ - финансирование объектов инфраструктуры, инициируемых государственными властями, особенно в странах, присоединяющихся к ЕС, - развивалась медленнее ввиду улучшения условий займа для государственных структур, созданных в рамках ЕВС. Сейчас эта тенденция может быть обращена вспять под влиянием жестких бюджетных ограничений, особенно вследствие кредитования на цели специализированных финансовых механизмов. С другой стороны, частные структуры неоднократно обращались к ЕИВ с просьбами о предоставлении займов для финансирования своих долгосрочных обязательств. Таким образом, Банк может реально способствовать созданию компаний по эксплуатации инфраструктуры транспорта на общеевропейском уровне.

Вместе с Комиссией и другими учреждениями ЕИВ играет исключительно важную роль в деле улучшения качества транспортной инфраструктуры в странах, присоединяющихся к ЕС, и на Балканах. Так, например, в Балканских странах его деятельность имеет большое значение для определения инвестиционной стратегии в этом регионе, которая на первоначальном этапе предусматривает модернизацию основных соединений и терминалов в целях создания базовых условий для обеспечения доступности, после чего предполагается совместно разработать долгосрочные планы действий в целях подготовки мер реагирования для удовлетворения будущих потребностей.

В целом незначительный рост объема капиталовложений, которые планируется направить на инфраструктуру транспорта, может быть компенсирован за счет растущего интереса к программам ЕИВ со стороны государственных и частных структур, поэтому тенденция роста, наблюдавшаяся в прошлом (кроме 1999 года в ЕС, когда наблюдался

спад), в ближайшем будущем должна усилиться, если не будет введено никаких новых ограничений.

Общий объем средств, выделенных в 2001 году на транспортные проекты, одобренные Банком в странах, присоединяющихся к ЕС, достиг почти 1 044, 90 евро.

---