



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2002/1/Add.4
3 June 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

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

ОТВЕТЫ НА ВОПРОСНИК ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Добавление 4

Передано правительством Венгрии

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

* * *

Общие аспекты транспортной политики

1. Изменения в отношении целей политики вашего правительства в области внутреннего транспорта в целом и по отдельным секторам (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, городской транспорт и т.д.), а также его внешних целей (планирование землепользования, региональное развитие и т.д.), в той мере, в какой они связаны с транспортом.

Транспорт является одним из стратегически важных элементов, стимулирующих развитие экономики страны. В силу своей функции, заключающейся в обеспечении мобильности людей, перевозке грузов и предоставлении соответствующих услуг, он тесно связан с материальным производством и, следовательно, практически со всеми областями экономической и социальной жизни. Поэтому само собой разумеется, что транспорт служит предпосылкой развития, стимулируя в то же время мобильность и производство. Расходы, направленные на развитие инфраструктуры, являются наиболее эффективными в экономическом отношении, и их распределение имеет решающее значение для развития соответствующих отраслей.

Транспортная политика Венгрии зиждется на следующих элементах:

- реализация комплексных и всеобъемлющих перспектив,
- стимулирование устойчивого развития (достижение поставленных экономических, социально-политических и экологических целей),
- обеспечение надлежащего распределения перевозок между индивидуальными видами транспорта,
- обоснование аспектов экономического и регионального развития.

С учетом однородности транспортной системы развитие автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и воздушных перевозок должно осуществляться сообразно с поставленными перед ними целями.

Разрабатываемая в настоящее время транспортная политика Венгрии на период до 2015 года будет включать программу развития транспорта. Это соответствует государственному плану регионального развития и государственному плану развития страны.

Что касается сети скоростных дорог, то соответствующая программа развития на период до 2015 года предусмотрена правительственным постановлением. После реализации этой программы на территории страны будут созданы автотранспортные соединения Хельсинкских коридоров и сети ТИНА.

Модернизация сети железнодорожных путей позволит улучшить сообщение на международных магистральных линиях в рамках общеевропейских коридоров.

Транспортной политикой предусматривается использование внутреннего судоходства в рамках комплексной системы, разработка графика движения по внутренним водным путям и преобразование портов в транспортные узлы.

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

В течение последнего десятилетия организационная структура сектора автомобильного транспорта претерпевает существенную децентрализацию. Эксплуатация и техническое обслуживание государственных дорог осуществляются государственными предприятиями по техническому обслуживанию автодорог. В сфере железнодорожного транспорта также произошли некоторые изменения в соответствии с директивами ЕК. Была создана организация, отвечающая за распределение пропускной способности путей и определение величины сборов за пользование путями, и осуществляется процесс отделения железнодорожной инфраструктуры от пассажирских и грузовых перевозок. В области судоходства были созданы центральные, региональные и территориальные инспекционные органы для проверки судов в морском порту.

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

Правительство Венгрии уделяет большое внимание повышению безопасности дорожного движения, а также снижению вредного воздействия транспорта, причем речь идет не только о транспорте, но и о социальных проблемах и проблемах европейской интеграции.

Безопасность на транспорте – в первую очередь на автомобильном – будет повышена при помощи правовых средств (наблюдение за дорожным движением, технические разработки и т.д.), учебно-воспитательных мероприятий, а также программ развития, осуществляемых на местном уровне. Постановка задач по безопасности дорожного движения будет координироваться Государственным комитетом по предотвращению ДТП – на социальном уровне – и Межминистерским комитетом по безопасности дорожного движения – на правительственном уровне. К числу наиболее важных мер, принятых за последнее время, относятся: обязательное использование ремней безопасности и детских удерживающих устройств, а также введение системы наказания водителей, предусматривающей начисление штрафных пунктов.

Аналогичные меры принимаются и в связи с вредным воздействием транспорта на окружающую среду. В этой области ограничить вредное воздействие транспорта можно при помощи таких средств, как правовые предписания (касающиеся транспортных средств и дорог), обеспечение активной и пассивной охраны окружающей среды, правильное распределение перевозок по различным видам транспорта (с упором на общественный транспорт и поощрение развития комбинированных перевозок и т.д.), а также стимулирование правильного поведения водителей на дороге при помощи соответствующих воспитательных мероприятий.

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

В Венгрии до сих пор существует благоприятная ситуация в области распределения перевозок по различным видам транспорта. Это объясняется главным образом прежними тенденциями (относительной задержкой в развитии процессов механизации, обуславливающей потребность в общественном транспорте). И хотя в течение последних лет эта благоприятная ситуация постепенно изменяется, имеющиеся пока преимущества должны быть использованы таким образом, чтобы характер нынешнего распределения перевозок изменился лишь в минимальной степени. С этой целью в стране принимаются следующие меры:

- поддержка пассажиров общественного транспорта со стороны государства (социальная поддержка со стороны государства в приобретении одноразовых и сезонных проездных документов),

- содействие развитию и эксплуатации городского общественного транспорта, а также транспортных систем, связанных с железными дорогами,
- оказание поддержки в приобретении автобусов без передачи их в собственность муниципальных органов,
- оказание непосредственной поддержки пассажирскому железнодорожному транспорту,
- формирование правовых и финансовых структур с целью создания транспортных объединений,
- внедрение систем организации дорожного движения и регулирования использования мест для стоянки транспорта, стимулирующих поездки на общественном транспорте.

5. Меры по содействию рациональному использованию энергии на транспорте.

Транспортная администрация Венгрии стимулирует развитие, с одной стороны, тех видов транспорта, которые способствуют экономии энергии (железнодорожные перевозки, речное судоходство), и, с другой стороны, тяговых систем, позволяющих экономить энергию (электрификация железных дорог, использование модернизированных двигателей ЕВРО 2 и 3, автотранспортных средств, функционирующих на природном газе, и т.д.). Для этого не только оказывается поддержка в реализации инженерных решений, но и принимаются администрацией эффективные меры в финансовой сфере для разработки системы налогообложения, стимулирующей более благоприятное энергопотребление.

Экономические, технические и эксплуатационные аспекты

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

В области автомобильного транспорта осуществляется подготовка к проведению некоторых научно-исследовательских и конструкторских работ, например разрабатываются системы наблюдения за состоянием дороги и погодными условиями, система наблюдения за окружной автомагистралью МО в Будапеште (МАРАБУ), а также

системы управления дорожным движением МАЭСТРО на автомагистрали М3. Что касается железнодорожного транспорта, то на линии Залалёвё-Боба (коридор V.) введен в эксплуатацию первый участок, на котором будет использоваться Европейская система проверки поездов (ЕСПП). В области внутреннего судоходства будет создана модернизированная система радионавигации.

7. Меры по улучшению экономической эффективности и производительности транспортных операций.

В транспортной системе Венгрии важная роль отводится и государственному, и частному капиталу. Конечная цель экономической и транспортной политики Венгрии состоит в обеспечении рентабельного и эффективного использования оборотных средств. С учетом того, что наличие соответствующего потенциала не во всех случаях обуславливает желаемые последствия (например, спрос на оборотные средства в рамках перевозок с использованием железнодорожных путей является высоким), существует потребность в участии государства. Этого можно добиться только в том случае, если будет обеспечена поддержка низкорентабельной деятельности. Это возможно в случае использования различных государственных и муниципальных ресурсов и льгот.

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

Одним из ключевых аспектов транспортной политики Венгрии является стимулирование интеграции в транспортном секторе. Данная задача обусловлена, с одной стороны, стремлением к повышению эффективности этого сектора и, с другой стороны, потребностью в охране окружающей среды. Такая интеграция обеспечивается в первую очередь на основе надлежащего управления дорожным движением в рамках рациональной системы перевозок. В Венгрии подобные изменения происходят уже в течение определенного времени: за последнее десятилетие доля комбинированных перевозок весьма изменилась. С этой проблемой связано также постепенное формирование сети логистических центров, позволяющей более интенсивно использовать комбинированные перевозки. В настоящее время в Венгрии на поездах "Ро-Ла" перевозится около 100 000 грузовых транспортных средств, 35 000 грузовых транспортных средств перевозится по внутренним водным путям ("Ро-Ро"); кроме того, ежегодно 3 млн. т грузов транспортируется в контейнерах.

Что касается пассажирских перевозок, то интеграции транспортного сектора способствует система поставки транспортных средств на стоянку и последующего использования общественного транспорта, разработка которой также была начата в последнее время. Аэропорт страны (Будапешт-Ферихедь), через который осуществляется на редкость высоких объем перевозок, не соединен с городом железнодорожной линией, и в настоящее время ведутся переговоры с целью создания железнодорожного соединения на основе партнерских отношений между государственным и частным секторами.

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

Основной задачей в стране является согласование городских и пригородных перевозок. С увеличением численности населения, проживающего за пределами официальных границ городов, и реорганизацией социальных отношений интенсивность движения по направлению от окружной дороги к центру города во много раз возросла по сравнению с прошлым. Одна из основных проблем состоит в том, что интенсивность этого движения увеличилась практически полностью за счет частного транспорта. Поэтому одна из самых важных задач заключается в создании будапештского транспортного объединения, а также в развитии и модернизации сети общественного транспорта. Только эти меры позволят обеспечить альтернативные возможности для водителей частных легковых автомобилей.

10. Выявление и локализация постоянных помех движению транспорта (узкие места, перегруженность некоторых автомобильных дорог, трудности эксплуатационного характера).

В транспортной сети Венгрии имеется много узких мест, и вопрос об их устранении является одной из основных задач. В частности, уместно отметить следующее:

- доля скоростных дорог в рамках относительно плотной и удобной автотранспортной сети является весьма низкой (протяженность государственных дорог - 30 000 км, обычных автомагистралей - 448 км и автомагистралей неполного профиля - 114 км). Большинство главных дорог проходит через центральную часть некоторых населенных пунктов, что создает повседневные проблемы для проживающих в них людей, связанные с прохождением транспорта;

- на обеих крупных реках, пересекающих территорию страны в направлении север-юг - Дунае и Тисе - не хватает мостов;
- при строительстве автодорожной сети предусматривалась 10-тонная несущая способность, а после вступления страны в Европейский союз несущая способность сети должна быть увеличена до 11,5 тонны, что будет связано со значительными расходами;
- протяженность железнодорожной сети составляет 7 700 км, а примерно три четверти всех перевозок осуществляется по сети магистральных железнодорожных линий протяженностью около 3 000 км. 17% этой сети является двухпутной, а доля электрифицированных железнодорожных линий составляет 33%. Примерно на 40% сети движение сдерживается знаками ограничения скорости, и лишь на 37% установлено современное оборудование, обеспечивающее безопасность движения. Одним из существенных препятствий является также использование устаревших методов эксплуатации железной дороги;
- на обеих крупных реках функционирует только пять государственных портов, возможности судоходства на водных путях ограничены и существующий флот нуждается в обновлении.

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

В Венгрии за последнее время было проведено несколько научных исследований, результатами которых могут воспользоваться в первую очередь страны ЦВЕ.

Аспекты инфраструктуры

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

За последнее время Венгрии удалось продвинуться вперед в решении проблемы развития транспортной инфраструктуры.

Автодорожная сеть

Были построены: элемент северной части кольцевой автомагистрали неполного профиля М0 в Будапеште, соединяющей автомагистрали М2 и М3, участок автомагистрали М3 между Дьёндьёншем и Фюзешабонью (относящейся к общеевропейскому коридору V), а также несколько объездных участков поблизости от различных населенных пунктов; на конкурсной основе финансировались работы по модернизации перекрестков и мостов, а также по реализации программ модернизации автодорог.

Средства для развития автодорожной сети были выделены дополнительно по линии программы PHARE и в будущем будут выделены по линии ИСПА. Речь идет о конкретных программах, разработанных в соответствии с директивами ЕС и стимулирующих вступление страны в ЕС.

Были выполнены главные задачи, поставленные в области управления дорожным движением. Экономия, достигнутая благодаря осуществлению контроля за разработкой технических планов капиталовложений с использованием методов анализа стоимости, отчасти компенсировала значительные расходы, связанные с ликвидацией последствий наводнений. Ущерб, причиненный наводнениями, составил около 9 млрд. венгерских форинтов.

Соблюдение запланированного графика реализации индивидуальных автодорожных проектов зачастую затруднялось тем, что приходилось улаживать споры и конфликты с населением и органами власти, а также преодолевать определенные сложности на местах, причем это требовало больших временных затрат. За период 1998-2000 годов были осуществлены ощутимые капиталовложения, позволившие повысить безопасность дорожного движения и улучшить условия жизни в некоторых населенных пунктах за счет снижения неблагоприятного воздействия на окружающую среду.

В 2000 году была завершена разработка "Долгосрочного государственного плана развития сети автомагистралей", послужившего основой для подготовки отдельными медье планов развития сети государственных автодорог. Предложения по развитию сети главных дорог также включены в государственный план регионального развития. Кроме того, была подготовлена программа развития с целью усовершенствования автодорожных соединений в населенных пунктах, не имеющих автотранспортной связи с другими населенными пунктами, и был разработан план развития дорог местного значения для каждой медье. В 2001 году правительством было принято решение о долгосрочном

развитии сети скоростных дорог, которое было положено в основу определения направлений развития и графика проводящихся в данной связи мероприятий.

Железнодорожная сеть

Несмотря на существующие трудности, в железнодорожном секторе были осуществлены некоторые капиталовложения, основные из которых были направлены на выполнение следующих задач:

- в конце прошлого года было создано прямое железнодорожное соединение между Словенией и Венгрией. Речь идет не только об обеспечении прямого железнодорожного звена между обеими странами, но и о создании важного участка общеевропейского коридора V;
- в сентябре 1998 года была завершена электрификация участка Балатонсентдьёрдь - Надьканижа - Муракерестур; таким образом, была завершена электрификация так называемой Южной балатонской петли;
- в феврале 1999 года была введена в эксплуатацию модернизированная и электрифицированная железнодорожная линия Ракашпалота - Уйпешт - Вацратот;
- в декабре 2000 года была завершена электрификация линии Секешфехервар - Сомбатхей;
- в конце 2000 года была завершена реконструкция моста через р. Шио в Шимонторнье;
- реконструкция путей с использованием кредитов ЕИБ: в рамках данного проекта была завершена реконструкция линии Фельшэжольца - Хидашнемети;
- будет продолжена реконструкция линии Будапешт - Соб;
- одной из постоянных задач является реконструкция зданий на железнодорожных станциях. В рамках этой деятельности была произведена модернизация железнодорожных станций Секешфехервар, Серенч, Вашарошнамень, Капошвар, а также других станций. Осуществляется второй этап реконструкции Восточного железнодорожного вокзала в Будапеште, и в

ближайшее время начнется реставрация зданий на железнодорожных станциях Ньиредьхаза, Дебрецен, Захонь;

- Была завершена модернизация линий Дьома - Бекешчаба, Уйсегед - Кетедьхаза, а также реконструкция автомобильно-железнодорожного моста на Дунае в Байе.

Помимо перечисленных капиталовложений за прошедшие годы были осуществлены капиталовложения в меньшем объеме, нацеленные на железнодорожные объекты, численность которых достигает нескольких сотен (главным образом, для усовершенствования пересечений в одном уровне и замены неисправных элементов).

Наиболее напряженные усилия были направлены на реализацию самой важной задачи в рамках железнодорожной инфраструктуры, состоящей в улучшении состояния сети железнодорожных путей. В силу указанных ранее причин примерно на 40% сети действовали различные ограничения скорости. И хотя не хватало и до настоящего времени не хватает финансовых ресурсов для стремительного улучшения ситуации, мобилизация финансовых средств в течение прошедших лет позволила добиться важных результатов в деле устранения этих ограничений. Основная цель состоит в реконструкции международной сети магистральных железнодорожных линий, включающей маршруты, указанные в рамках так называемых общеевропейских коридоров. Для этого уже были использованы и будут и впредь использоваться отдельные ресурсы Европейского союза и кредиты международных банков.

Существенное усовершенствование магистральных железнодорожных линий отождествляется с началом реализации проектов по линии ИСПА, которая запланирована на 2001 года. В 2002 году начнется реконструкция железнодорожных линий Залалёвё - Залаэгерсек - Боба (часть коридора V), Будапешт - Дьёр - Хедьешхалом (часть коридора IV) и железнодорожной линии Будапешт - Цеглед - Сольнок.

Одна из важных проблем заключается в ухудшении технического состояния и о недостаточно эффективном формировании подвижного состава, в его моральном устаревании, поскольку эти факторы неблагоприятным образом отражаются на конкурентоспособности железных дорог. В течение 90-х годов приобретались главным образом пассажирские вагоны, с тем чтобы Венгерские железные дороги (МAB) не отставали от европейских железных дорог и чтобы вагоны, принадлежащие МAB, могли эксплуатироваться также на линиях железных дорог развитых европейских стран. Были предприняты попытки компенсации отсутствия локомотивов, пассажирских и грузовых вагонов (в достаточных количествах) обновлением и модернизацией транспортных

средств. Финансовая основа для этих усилий также может быть обеспечена на основе кредитов. Одна из важных задач состояла и состоит в получении кредитов и в подготовке к их освоению. Меры, принимаемые для приобретения новых железнодорожных транспортных средств (автомобилей, электровозов), в будущем позволят получить конкретные результаты.

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

Развитие транспорта зависит от доступа к финансовым ресурсам и эффективности их использования. Основная проблема на транспорте в настоящее время состоит в получении достаточных финансовых ресурсов. Однако в процессе решения этой проблемы необходимо стремиться к тому, чтобы цели в сфере развития ставились на основе политических решений в транспортной области и чтобы при наличии требующихся финансовых источников предпринимались усилия по получению этих средств.

В качестве приемлемого решения может рассматриваться многократно повторяющаяся процедура, в рамках которой после реализации средне- и долгосрочных планов развития конкретные цели могут корректироваться - и зачастую должны корректироваться - в зависимости от наличия реальных финансовых ресурсов, предназначенных для комплексных проектов. Вместе с тем независимо от данного взаимодействия и данной взаимосвязи, основное внимание при разработке планов развития должно уделяться стратегическим аспектам транспорта. При распределении скудных финансовых средств, выделяемых для удовлетворения обоснованных потребностей, следует установить порядок очередности, который соответствовал бы целям транспортной политики и служил основой для принятия решений по вопросам развития.

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

Правительство Венгрии осознает ту важную роль, которую играет транспорт в экономическом развитии страны, а также в предпринимаемых усилиях с целью вступления в ЕС и, следовательно, огромную потребность в ресурсах, необходимых для выполнения крупномасштабных задач по развитию транспорта. Инвестиционная

политика государства на 2003 и 2004 годы практически совпадает с приоритетными направлениями развития в области транспорта и соответствует также основной цели национального развития, которая формулируется следующим образом: "основная цель правительства состоит в повышении конкурентоспособности национальной экономики на основе выполнения планов стимулирования устойчивого развития, повышения уровня занятости и обеспечения охраны окружающей среды и соответствующих районов, а также улучшения качества жизни". Это свидетельствует о том, что цели транспортной политики соответствуют нынешней комплексной стратегии экономического развития страны.

Для достижения этих целей следует стремиться к мобилизации всех возможных финансовых ресурсов, что, помимо распределения фондов, принятия гарантий и выпуска государственных облигаций, подразумевает максимальное использование поддержки ЕС и как можно более широкое привлечение капитала, а также создание выгодных условий в плане получения дохода с капитала.

С учетом того, что средства, поступающие в транспортный сектор, зачастую не могут служить источником для обновления, должен быть задействован как можно более широкий диапазон ресурсов.

Несомненно, что в рамках транспортной политики должны учитываться все финансовые возможности: кредиты из государственного бюджета (центрального бюджета, муниципальных бюджетов и отдельных фондов), кредиты предприятий и национальных и международных банков (главным образом, кредиты ЕС), источники, которые могут использоваться по линии получения помощи, а также участие частного капитала на основе смешанной модели финансирования. Наличие ресурсов нескольких видов требует единообразного обращения с ними и согласования условий их освоения. Отраслевые министерства призваны сыграть важную роль в этом процессе, в контексте которого должны приниматься в первую очередь правительственные решения по вопросам инфраструктуры сети.

В рамках финансовых проблем уместно отметить государственную ответственность за управление средствами, находящимися в казне страны, и аспекты амортизации, обуславливающие наличие возможностей для обновления соответствующих источников. Помимо вопросов развития, должны решаться проблемы реальной оценки собственности, технически обоснованной амортизации и создания возможностей для технического обслуживания и обновления. Однако решать эти проблемы без участия государства (например, без финансирования бюджета или выполнения задач по обновлению) немислимо. Наиболее яркое выражение эти проблемы нашли в секторе

железнодорожных перевозок, хотя они характерны также и для автобусных перевозок на большие расстояния.

В результате применения механизмов смешанного финансирования в рамках развития инфраструктуры будут рассматриваться системы такого финансирования. Задачи практического использования системы совместного финансирования должны обосновываться, поскольку доступ к иностранным ресурсам может предоставляться как раз таким образом. В настоящее время такие условия в определенной степени уже созданы для получения надлежащих ресурсов на этапе перед вступлением в ЕС (PHARE, ИСПА), однако еще в большей мере их предстоит создать после присоединения к ЕС и получения доступа к более масштабным фондам, предназначенным для освоения в целях строительства инфраструктуры и обеспечения эксплуатационной совместимости. На практике данная модель предполагает установление в будущем партнерских отношений между государственным и частным секторами (ПГЧС) на транспорте, и ее целесообразно время от времени использовать.

Помимо государственных гарантий, систему обеспечения надежности могут стимулировать также транспарентные и прогнозируемые процессы стимулирования участия в торгах и контроля за их проведением. Отдельно необходимо отметить проблему стабильного применения правовых предписаний, регулирующих использование индивидуальных финансовых методов и ресурсов.

С точки зрения финансирования усилий по обеспечению развития, основное значение имеет то обстоятельство, какие именно действуют правила распределения ресурсов, т.е. какие общие предписания, исключения, льготы или санкции применяются в рамках системы экономического регулирования. В данной связи уместно упомянуть о налоговых льготах и привилегиях, таможенных льготах, государственных гарантийных обязательствах по кредитам и т.д. Однако следует еще раз отметить необходимость создания стабильных условий для амортизации с учетом реального износа в соответствии с бухгалтерскими предписаниями.

Вопрос о финансировании усилий по обеспечению развития нельзя рассматривать в отрыве от проблемы районирования. В числе целей по освоению территории важное значение придается развитию транспортных услуг, а также транспортной сети. Привлечение районных ресурсов оправдывается задачами эксплуатации и развития транспорта. Эти ресурсы можно рассматривать в качестве реального вклада, когда они используются для дополнения, а не только распределения имеющихся транспортных ресурсов. Не следует выделять средства на цели развития отстающим отраслям в ущерб более развитым областям; вместо этого необходимо мобилизовать новые ресурсы для

эффективного свертывания соответствующей деятельности. Решения относительно распределения и освоения денежных средств, выделяемых для развития районов, должны использоваться также для обеспечения транспарентности и контроля за осуществлением соответствующих процессов.

А. Имеющиеся данные по изложенным выше вопросам, свидетельствующие об изменениях, происходивших в транспортном секторе Венгрии в период 1997-2000 годов, будут приведены в нижеследующих таблицах:

- a) средняя статистическая численность персонала;
- b) характеристики капиталовложений в транспортный сектор;
- c) изменение провозной способности пассажирского транспорта;
- d) изменение провозной способности грузового транспорта;
- e) данные о транспортных сетях;
- f) данные о потенциале транспортных средств.

(Эти таблицы приведены ниже.)

a) Средняя статистическая численность персонала

[чел.]

	1997	1998	1999	2000
Железнодорожный транспорт				
Итого	61 539	59 678	58 598	57 498
занятые полный рабочий день	60 982	59 041	58 076	57 041
Автомобильный транспорт				
Итого	52 432	52 484	69 131	71 897
занятые полный рабочий день	51 170	51 716	67 619	69 521
Внутренний водный транспорт				
Итого	2 368	2 040	2 278	2 029
занятые полный рабочий день	2 250	1 971	2 205	1 966
Воздушный транспорт				
Итого	3 405	3 358	3 493	3 425
занятые полный рабочий день	3 269	3 188	3 447	3 353
Другие виды транспорта				
Итого	18 356	15 525	19 817	21 614
занятые полный рабочий день	18 056	15 160	19 285	20 832
Всего				
Итого	138 100	133 576	153 317	156 463
занятые полный рабочий день	135 757	131 072	150 632	152 713

Источник: KőViM INFRAFÜZETEK 45. (данные министерства транспорта и водного хозяйства)

b) Характеристики капиталовложений в транспортный сектор;

[текущие цены, млрд. форинтов]

	1997	1998	1999	2000
Железнодорожный транспорт	38,8	49,0	64,9	64,4
Автомобильный транспорт	48,6	42,9	29,8	58,5
Внутренний водный транспорт	0,3	0,7	0,6	0,7
Воздушный транспорт	3,3	2,8	5,7	6,2
Другие виды транспорта	80,4	79,3	52,7	126,9
Всего по транспорту	171,4	174,7	153,7	256,7
В общем объеме государственных капиталовложений (%)	10,0	8,2	6,3	9,1
Капиталовложения в транспортный сектор в рамках ВВП (%)	2,01	1,73	1,35	..

Источник: KőViM INFRAFÜZETEK 44.

(c) Изменение провозной способности пассажирского транспорта;

Железные дороги

	1997	1998	1999	2000
<i>Пассажиры-км [млн.]</i>	8 672,0	8 884,0	9 514,1	9 693,3
Пассажиры [млн.]	156,9	157,0	156,8	156,0
в том числе в рамках международного сообщения	1,9	2,1	1,7	2,1
Разбивка пассажиров, оплачивающих поездку, по расстоянию (млн.)				
1 – 30 км	61,4	59,6	55,8	55,5
31 – 50 км	28,9	28,2	26,9	27,4
51 – 80 км	9,5	10,0	8,8	8,7
81 – 100 км	5,9	8,0	7,3	7,1
101 – 200 км	14,0	14,2	18,4	17,9
201 – 300 км	3,8	3,8	3,7	3,7
300 км-	1,0	1,0	0,9	0,9
Всего	124,5	124,8	121,8	121,2

Источник: KőViM INFRAFÜZETEK 44.

**Провозная способность автомобильного и городского транспорта
[млн. пассажиро-км]**

	1997	1998	1999	2000
Государственные транспортные предприятия,	20 300	20 231	20 874	21 867
включая автобусные перевозки,	17 095	16 881	17 503	18 442
В том числе: междугородные	10 920	10 622	11 262	12 115
городские	6 175	6 259	6 241	6 327
трамвайные перевозки	1 142	1 185	1 193	1 212
троллейбусные перевозки	282	291	290	290
перевозки на метро	1 236	1 303	1 327	1 358
перевозки на местных железных дорогах	545	571	561	565
Негосударственные транспортные предприятия	7 850	7 870	7 875	7 812
Индивидуальный транспорт	46 500	46 550	46 580	46 585
Всего	74 650	74 651	75 329	76 264

Источник: KõViM INFRAFÜZETEK 44.

**Пассажиры, перевезенные автомобильным и городским транспортом
[млн.]**

	1997	1998	1999	2000
Государственные транспортные предприятия	2 916	2 972	2 981	3 041
включая автобусные перевозки	2 021	2 042	2 045	2 090
в том числе: междугородные	518	535	544	574
городские	1 503	1 507	1 501	1 516
трамвайные перевозки	424	440	443	450
троллейбусные перевозки	111	113	113	113
перевозки на метро	298	312	316	323
перевозки на местных железных дорогах	62	65	64	65

Источник: KõViM INFRAFÜZETEK 44.

Пассажирские перевозки по водным путям

	1997	1998	1999	2000
Пассажиры [тыс.]				
дальнее сообщение	2 230	2 450	2 797	3 015
местное сообщение	364	260	298	267
Всего	2 594	2 710	3 095	3 282
Пассажиры-км [млн.]				
дальнее сообщение	38,0	40,7	40,0	44,7
местное сообщение	4,5	4,5	4,7	4,2
Всего	42,5	45,2	44,7	48,9

Источник: KõViM INFRAFÜZETEK 44.

Пассажирские перевозки воздушным транспортом*

	1997	1998	1999	2000
Пассажиры [тыс.]	2 001	2 188	2 351	2 476
Пассажиры-км [млн.]	3 049	3 038	3 513	3 539
Среднее расстояние перевозки [км]	1 524	1 389	1 256	1 429

Источник: KõViM INFRAFÜZETEK 44.

* Более 49 занятых

d) Изменение провозной способности грузового транспорта

Железные дороги

[млн. т]

	1997	1998	1999	2000
Внутренние перевозки	19,9	20,0	18,3	16,4
Импорт	14,7	15,2	15,2	16,4
Экспорт	12,1	12,8	11,0	11,6
Транзитные перевозки	4,8	5,1	4,7	5,2
Итого	51,5	53,1	49,2	49,6

Источник: KõViM INFRAFÜZETEK 44.

[млн. т.км]

	1997	1998	1999	2000
Внутренние перевозки	2 377	2 340	2 313	1 982
Импорт	2 583	2 547	2 501	2 951
Экспорт	1 982	1 920	1 600	1 768
Транзитные перевозки	1 205	1 341	1 314	1 392
Итого	8 147	8 148	7 728	8 093

Источник: KõViM INFRAFÜZETEK 44.

Автомобильные дороги

[млн. т]

	1997	1998	1999	2000
Предприятия, осуществляющие грузовые перевозки,	129,2	137,5	149,8	151,0
в том числе: внутренние*	125,0	132,6	145,0	145,7
международные,	4,2	4,9	4,8	5,3
включая: импорт	1,6	1,9	1,7	1,7
экспорт	2,4	2,8	2,9	3,4
транзитные перевозки	0,2	0,2	0,2	0,2
Другие предприятия*	138,3	158,2	142,1	140,3
Частные*	50,0	51,0	52,0	54,0
Итого	317,5	346,7	343,9	345,3

Источник: KõViM INFRAFÜZETEK 44.

[млн. т.км]

	1997	1998	1999	2000
Предприятия, осуществляющие грузовые перевозки,	11 857	12 592	13 135	13 329
в том числе: внутренние*	6 892	6 663	7 337	7 350
международные,	4 965	5 959	5 798	5 979
включая: импорт	1 869	2 275	1 989	1 998
экспорт	2 754	3 374	3 389	3 576
транзитные перевозки	342	310	420	405
Другие предприятия*	5 312	6 082	5 464	5 794
Частные*	1 400	1 410	1 470	1 480
Итого	18 569	20 084	20 069	20 603

Источник: KõViM INFRAFÜZETEK 44.

* Отдельные оценочные данные.

Провозная способность водного транспорта*
[тыс. т]

	1997	1998	1999	2000
Перевозки транспортными предприятиями	2 155	2 390	2 098	2 420
в том числе: по рекам и озерам,	2 124	2 390	2 098	2 420
включая: внутренние перевозки	675	747	806	1 075
импорт	499	572	265	340
экспорт	805	925	866	782
транзитные перевозки	145	146	161	223
морские перевозки	31	-	-	-
включая: импорт	1	-	-	-
экспорт	9	-	-	-
транзитные перевозки	21	-	-	-
Перевозки нетранспортными предприятиями (по рекам и озерам)	1 850	1 700	1 300	1 250
Итого	4 005	4 090	3 398	3 670

Источник: KõViM INFRAFÜZETEK 44.

[млн. т.км]

	1997	1998	1999	2000
Перевозки транспортными предприятиями,	1 675	1 561	958	896
в том числе: по рекам и озерам,	1 441	1 561	958	896
включая: внутренние перевозки	19	32	30	39
импорт	574	619	255	292
экспорт	714	816	633	518
транзитные перевозки	134	93	40	47
морские перевозки,	234	-	-	-
включая: импорт	4	-	-	-
экспорт	95	-	-	-
транзитные перевозки	135	-	-	-
Перевозки нетранспортными предприятиями (по рекам и озерам)	79	71	68	67
Итого	1 754	1 632	1 026	963

Источник: KõViM INFRAFÜZETEK 44.

* Отдельные оценочные данные.

Трубопроводы

[тыс. т]

	1997	1998	1999	2000
Внутренняя транспортировка	9 324	9 167	8 471	8 594
Импорт	11 169	12 421	12 311	11 090
Экспорт	54	-	4	-
Транзитная транспортировка	1 773	2 002	1 467	1 315
Итого	22 320	23 590	22 253	20 999

Источник : KōViM INFRAFÜZETEK 44.

[млн. т. км]

	1997	1998	1999	2000
Внутренняя транспортировка	1 015	993	943	874
Импорт	2 798	3 062	3 022	2 723
Экспорт	10	-	2	-
Транзитная транспортировка	694	744	490	426
Итого	4 517	4 799	4 457	4 023

Источник: KōViM INFRAFÜZETEK 44.

е) Данные о транспортных сетях

Железные дороги [км]

	1997*	1998	1999	2000
Протяженность сети,	7 711	7 873	7 873	7 897
в том числе: пути с нормальной шириной колеи	7 493	7 638	7 613	7 638
пути с небольшой шириной колеи	176	222	223	222
двухпутные линии	1 213	1 292	1 292	1 293
пути, предназначенные только для грузовых транзитных перевозок	323	286	286	286
электрофицированные линии,	2 378	2 594	2 620	2 718
в том числе: двухпутные	1 126	1 239	1 239	1 267
Общая протяженность рельсовых путей,	13 067	13 050	13 042	13 048
в том числе: электрофицированных	4 910	5 579	5 622	5 803
На общей протяженности рельсовых путей:				
станционные пути	4 155	3 896	3 889	3 869
железнодорожные линии	8 912	9 154	9 154	9 179
Заводские подъездные пути	1 287	1 404	1 400	1 396

Источник: KōViM INFRAFÜZETEK 44.

* Изменения за 1998 год: данные указаны без сопоставления.

**Государственные автодороги в стране (протяженность муниципальных
дорог 101 100 км)**

[км]

Тип дороги	1997	1998	1999	2000
Магистральные дороги,	2 514	2 665	2 675	2 678
в том числе: скоростные дороги	382	448	448	448
автострады	56	56	56	57
Магистральные дороги второстепенного значения	4 384	4 320	4 323	4 330
Транзитные дороги	17 871	17 874	17 877	17 916
Подъездные дороги	4 670	4 670	4 666	4 647
Дороги, ведущие к железнодорожным станциям	503	501	496	495
Дороги на перекрестках автомагистралей	148	169	183	189
Другие дороги на перекрестках	42	46	47	52
Итого	30 132	30 245	30 267	30 307

**Государственные дороги страны в разбивке по типу дорожного покрытия
[км]**

Брусчатка и облицовочный кирпич	30	29	29	26
Бетон	120	115	116	102
Асфальт и битум	28 005	28 134	28 082	28 336
Макадам	1 642	1 634	1 713	1 517
Покрытие без металлических конструкций	335	333	327	326
Итого	30 132	30 245	30 267	30 307

Судоходные пути [км]

	1997	1998	1999	2000
Непрерывное судоходство,	1 373	1 373	1 373	1 373
в том числе: Дунайский основной водный путь	417	417	417	417
Сезонное судоходство	249	249	249	249
Итого	1 622	1 622	1 622	1 622

Источник: KóViM INFRAFÜZETEK 44.

**Протяженность судоходных путей в разбивке
по категориям ЕЭК ООН [км]**

Водный путь	I.	II.	III.	IV.	Итого
	Категория				
Дуна	-	-	417		417
Мошони-Дуна	-	-	14		14
Сентендре-Дуна	-	-	32		32
Рацкеве-Дуна	-	-	58		58
Балатон	-	77			77
Шио	-	-	121		121
Драва	-	-	128		128
Тиса	-	-	525		525
Келети-Фёчаторна	-	-		43	43
Бодрог	-	-	50		50
Канал Хортобадь-Беретью	-	-		7	7
Шебеш-Кёрёш	-	-	10		10
Хармаш- и Кёттёш - Кёрёш	-	-	115		115
Марош	-	-	25		25
Итого	-	77	1 495	50	1 622

Источник : KóViM INFRAFÜZETEK 44.

**Сеть трубопроводов
[км]**

	1997	1998	1999	2000
Нефть	848	848	848	848
Природный газ	5 076	5 152	5 205	5 205
Другие	1 224	1 201	1 193	1 195
Итого	7 148	7 201	7 246	7 248

Источник : KóViM INFRAFÜZETEK 44.

f) Данные о потенциале транспортных средств

Железные дороги, подвижной состав

	1997		1998		1999		2000	
	[единиц]	[МВт]	[единиц]	[МВт]	[единиц]	[МВт]	[единиц]	[МВт]
Локомотивы,	1 272		1 207		1 162		1 107	
в том числе: электролокомотивы	486	1 058	485	1 056	481	1 048	478	1 042
дизельные локомотивы	769	586	708	545	665	533	613	453
Моторные составы	68	61	73	66	68	61	67	61
Моторные вагоны	254	38	260	36	272	34	272	39
	[единиц]	[тыс. мест]	[единиц]	[тыс. мест]	[единиц]	[тыс. мест]	[единиц]	[тыс. мест]
Пассажирские вагоны,	3 610	240	3 715	234	3 519	215	3 179	203
в том числе: пассажирские вагоны	3 426		3 320		3 309		2 988	
вагоны-рестораны	72		7 8		7 9		7 5	
спальные вагоны	88		1 0 0		8 8		7 5	
другие вагоны	24		2 1 7		4 3		4 1	
Багажные вагоны	4		4		59		52	
	[единиц]	[тыс.т]	[единиц]	[тыс.т]	[единиц]	[тыс.т]	[единиц]	[тыс.т]
Товарные вагоны,	24 691	1 077	23 962	1 014	22 055	972	20 778	941
в том числе: закрытые	5 044	187	4 904	159	3 995	129	2 539	99
открытые	11 356	528	10 152	458	9 994	480	10 243	480
платформы	3 495	143	3 366	130	3 046	120	3 086	123
цистерны	2 243	108	1 670	89	1 107	58	1 107	58
самопрокидывающиеся	1 335	56	2 639	126	2 635	130	2 553	123
для комбинированных перевозок	1 218	55	1 231	52	1 278	55	1 250	55

Источник : KőViM INFRAFÜZETEK 4.

Автотранспортные средства
[единиц]

	1997	1998	1999	2000
Легковые автомобили	2 297 964	2 218 124	2 255 540	2 364 717
Автобусы	18 619	18 532	17 733	17 855
Мотоциклы	138 029	97 073	87 573	91 193
Грузовые автомобили	315 299	312 277	322 068	342 007
в том числе: фургоны	295 425	295 048	308 944	328 357
Автотягачи	27 030	24 591	23 559	24 426
Итого	2 796 941	2 670 597	2 706 473	2 840 198
Прицепы, караваны,	284 131	305 127	317 830	332 291
в том числе: грузовые прицепы	88 810	89 771	94 851	97 000
тихоходные транспортные средства	..	46 347	68 476	76 886

Источник: KõViM INFRAFÜZETEK 44.

Суда, используемые для перевозок по водным путям

	1997		1998		1999		2000	
	[ед.]	[МВт]	[ед.]	[МВт]	[ед.]	[МВт]	[ед.]	[МВт]
Пассажирские суда	60	18,2	70	20,1	71	20,4	79	20,5
Буксиры и буксиры-толкачи	40	27,7	45	30,5	51	34,9	42	27,8
Самоходные баржи	3	2,3	5	4,4	7	4,5	2	0,1
Саморазгружающиеся баржи	12	0,9	23	5,8	19	1,8	13	0,7
Несамоходные баржи,	147		173		182		163	
в том числе: танкеры	9		12		13		9	

Источник: KõViM INFRAFÜZETEK 44.
