



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.5/2005/11  
22 June 2005

RUSSIAN  
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

(Восемнадцатая сессия, 15-16 сентября 2005 года,  
пункт 9 повестки дня)

**ПОЭТАПНЫЙ ПОДХОД К РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Передано правительствами Румынии и Швейцарии

**РУМЫНИЯ**

Изучив Проект руководства по поэтапному подходу к проектам транспортной инфраструктуры, Румыния сообщает нижеследующее.

Для Румынии, которая вскоре станет членом Европейского союза, согласование проектов развития европейской транспортной инфраструктуры имеет кардинальное значение.

В этом контексте основной стратегической целью администраций транспортных сетей является обеспечение соответствия национальной транспортной инфраструктуры техническим и операционным параметрам европейского уровня, с тем чтобы национальная сеть была сопоставима и эксплуатационно совместима с европейскими сетями.

Важнейшими элементами модернизации транспортной инфраструктуры, а также нашей страны становятся три концепции - эксплуатационная совместимость, взаимосвязанность и интермодальность.

Необходимость рационального использования ограниченных финансовых ресурсов позволит Румынии модернизировать свою транспортную инфраструктуру лишь на поэтапной основе.

Развитие дорожной транспортной инфраструктуры занимает важное место в процессе интеграции внутреннего рынка и способствует использованию преимуществ географического положения Румынии как зоны транзита, лежащей на пересечении нескольких трансъевропейских транспортных коридоров.

Строительство автомагистралей также осуществляется на поэтапной основе в зависимости от объемов транспортных потоков и от наличия соединений со странами Европы и Азии.

Поэтапное выполнение работ предполагает два аспекта - пространственный и временной. В первом случае программа развития инфраструктуры осуществляется на долгосрочной основе в зависимости от приоритетов.

Во втором случае предусматривается поэтапное осуществление работ в рамках конкретного проекта, гарантирующее соответствие предложения постоянно меняющемуся спросу.

Согласно концепции, разработанной в ходе совещания по ТЕА в 2000 году (метод постепенного осуществления работ, связанных с совершенствованием сетей инфраструктуры), вначале создаются автомагистрали с двумя, а впоследствии - в зависимости от потребности обеспечения надлежащей пропускной способности - с тремя полосами движения. С учетом требований безопасности нужно заблаговременно предусмотреть пространство, необходимое для строительства третьей полосы движения, а изначальный проект должен обеспечивать возможность строительства новых полос.

По каждому участку автомагистрали проводится подробный анализ выгод и недостатков постепенного подхода, поскольку каждый участок имеет свои индивидуальные особенности (тип ландшафта, объем и структура транспортных потоков, количество мостов и туннелей и т.д.). Кроме того, учитывается воздействие строительных работ на окружающую среду и их социально-экономические последствия.

Процесс постепенного совершенствования дорожной инфраструктуры в стране и на региональном уровне зависит от технических и экономических условий Румынии.

Кроме того, рассматриваемый поэтапный подход тесно связан с бюджетной ситуацией, которая может позволять или не позволять осуществлять проекты в полном объеме (или только какой-либо один этап). Проекты развития инфраструктуры рассматриваются, как правило, уже после составления бюджета, проведения оценки и распределения приоритетов для постепенной реализации. В каждом конкретном случае проводится гласная оценка и на основе анализа рентабельности сетей определяются приоритеты, после чего предлагаются проекты, по которым дополнительно составляются анализы факторов уязвимости и риска.

Таким образом, рассматриваемый метод постепенного строительства автомагистралей в несколько этапов находит применение и в Румынии.

## **ШВЕЙЦАРИЯ**

Мы выражаем признательность за представление документа TRANS/WP.5/2004/2. В этом отношении следует признать, что бюджетные ограничения, с которыми сталкиваются государства, действительно все чаще требуют установления приоритетов при осуществлении проектов развития транспортной инфраструктуры, или даже поэтапной реализации отдельных частей этих проектов. В связи с этим инициатива Рабочей группы WP.5, подготовившей анализ позитивных и негативных аспектов опыта ряда стран ЕЭК ООН в этой области, представляется весьма полезной.

Что касается названия данного документа, то, по нашему мнению, было бы более предпочтительно оформить его не как "руководство", а как исследование, призванное служить подспорьем в процессе принятия решений для стран, выбирающих концепции поэтапной реализации. По сути, каждая страна должна иметь возможность выбора из различных методов в зависимости от своих индивидуальных условий.

Поскольку составленные рекомендации касаются почти исключительно автодорожных проектов, их было бы целесообразно передать на рассмотрение Рабочей группе по автомобильному транспорту. Кроме того, мы предпочли бы, чтобы в этот документ были включены некоторые элементы более мультимодального подхода.

Исходя из этого, мы считаем, что, в случае возникновения необходимости переноса сроков реализации нового автодорожного проекта было бы целесообразно рекомендовать государствам-членам изучить альтернативные варианты удовлетворения спроса на

транспортные услуги, например посредством повышения пропускной способности железнодорожных инфраструктур, уже существующих на рассматриваемом маршруте.

---