



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/1999/7
15 July 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

(Пятьдесят третья сессия, 6-8 октября 1999 года,
пункт 9 повестки дня)

РАЗВИТИЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ СЕТИ ОБЫЧНЫХ И ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Передано правительствами, Армении, Чешской Республики, Дании, Германии,
Венгрии, Латвии, Литвы, бывшей югославской Республики Македонии,
Российской Федерации, Словакии, Словении, Испании
и Соединенного Королевства

Примечание: На своей пятьдесят второй сессии Рабочая группа обратилась к правительствам, Европейской комиссии (ЕК), Международному союзу железных дорог (МСЖД) и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) с просьбой представить соответствующую информацию о развитии i) европейской сети обычных железнодорожных линий и ii) европейской сети высокоскоростных железнодорожных линий (включая информацию о взаимодополняемости высокоскоростного железнодорожного и воздушного транспорта, региональном развитии, региональном и городском транспорте) (TRANS/SC.2/190, пункт 50).

Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть поступившую в секретариат информацию по данной теме, которая воспроизводится ниже.

Прострба иметь в виду, что распространение документов Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) более не является "ограниченным". В связи с этим секретариат принял новую систему нумерации, в соответствии с которой все рабочие документы, кроме докладов и повесток дня, будут иметь следующее обозначение: TRANS/SC.2/год сессии/порядковый номер. Доклады, повестки дня, резолюции и основные публикации будут обозначаться в соответствии с прежней системой нумерации (например, TRANS/SC.2/189).

АРМЕНИЯ

Железные дороги Армении не располагают сетью высокоскоростных железнодорожных линий.

ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

- i) С учетом международных соглашений, подписанных Чешской Республикой, были подготовлены отдельные проекты модернизации железнодорожных линий в соответствии с параметрами, предусмотренными соглашениями CVЖЛ и СЛКП. Что касается Чешской Республики, то речь идет о четвертом и шестом критских коридорах, реализация которых завершена.
- ii) В Чешской Республике была изучена основная сеть железнодорожных линий с точки зрения обеспечения высокоскоростного движения. В настоящее время рассматривается вопрос об эксплуатации отдельных линий на основе действующих законов. После утверждения конкретных маршрутов территория, по которой они проходят, будет надлежащим образом охраняться. Сейчас охраняется территория поблизости от различных путей, которые предполагается приспособить для высокоскоростного движения. Создание высокоскоростных линий планируется завершить после 2010 года. Возможность соединения высокоскоростных линий в чешскими аэропортами в настоящее время не рассматривается.

В интересах развития отдельных видов транспорта в крупных городах осуществляется постепенная интеграция массовых перевозок.

ДАНИЯ

- i) В процессе развития сети обычных железнодорожных линий основное внимание сосредоточено на следующих аспектах:
 - строительство 20-километрового стационарного звена (мост и туннель), связывающего о-ва Зеландия (Дания) и Фьюн (Дания) через пролив Большой Бельт;
 - строительство 20-километрового стационарного звена, связывающего Данию и Швецию через пролив Зунд;
 - электрификация существующих сетей.
- ii) **Высокоскоростная сеть:**

В сети Датских государственных железных дорог высокоскоростных линий не эксплуатируется. Проводятся исследования, касающиеся прокладки

дополнительной двухпутной линии между Копенгагеном и Рингстедом. Проводятся подготовительные работы по модернизации существующей линии Фредерисия - Орхус для обеспечения на них движения со скоростью до 200 км/ч.

В результате создания стационарной линии, проходящей через Большой Бельт и сократившей время поездки из восточной в западную часть Дании на один час, доля государственных железных дорог в перевозках в рамках Дании возросла (за счет соответствующего сокращения воздушных перевозок).

ГЕРМАНИЯ

Германия либо уже заключила соглашения о развитии трансграничных железнодорожных звеньев со всеми соседними странами, либо проводит подготовительную работу по заключению таких соглашений. В частности, уместно отметить следующие проекты:

- | | |
|---------------------|---|
| ГЕРМАНИЯ/НИДЕРЛАНДЫ | Соединение запланированное в Нидерландах Бетутской линии с железнодорожной сетью Германии через Эммерих/Оберхаузен - Кёльн/Герне; |
| ГЕРМАНИЯ/ДАНИЯ | Совместное исследование по стационарному соединению, проходящему через пролив Фемар-Бельт и обеспечивающим связь между Гамбургом, Путтгартемом и Копенгагеном; |
| ГЕРМАНИЯ/ПОЛЬША | Запланированный совместный проект модернизации линий Берлин - Варшава на германском участке Берлин - Франкфурт (на Одере); |
| ГЕРМАНИЯ-ЧЕХИЯ | Соглашение о модернизации обычных железнодорожных линий для эксплуатации на них составов с маятниковой подвеской, обеспечивающих связь между:

а) Берлином, Прагой и Веной;

б) Нюрнбергом и Марктредвицем; |
| ГЕРМАНИЯ/АВСТРИЯ | Запланированное совместное исследование по обеспечению эффективного пересечения границ на участках:

а) Нюрнберг - Пассау

б) Мюнхен - Мюльдорф - Зимбах (- Вена)

с) Мюнхен - Мюльдорф - Фрайлассинг (- Зальцбург - Вена); |

ГЕРМАНИЯ/АВСТРИЯ/ИТАЛИЯ Трехсторонний проект Бреннерского маршрута Мюнхен/Верона с модернизацией германского участка Мюнхен - Киферсфелден;

ГЕРМАНИЯ/ШВЕЙЦАРИЯ Соглашение по следующим вопросам:

- а) новая/модернизированная линия Карлсруэ - Базель как наиболее важное соединительное ответвление новой трансальпийской железнодорожной линии, которую планируется построить в Швейцарии;
- б) модернизация железнодорожных линий и эксплуатация поездов с маятниковой подвеской в коридорах Штутгарт - Цюрих и Мюнхен - Линдау - Цюрих с целью сокращения времени поездки. Помимо вышеупомянутых проектов предусматривается создание следующих особых высокоскоростных звеньев:

ГЕРМАНИЯ/ФРАНЦИЯ/ЛЮКСЕМБУРГ: Соединение германской и французской высокоскоростной сети через Саарбрюккен и Страсбург в рамках высокоскоростной линии Париж - восточная Франция - юго-западная Германия со следующими германскими участками:

- а) Саарбрюккен - Мангейм;
- б) Киль - Аппенвайер;

ГЕРМАНИЯ/БЕЛЬГИЯ: Соединение с высокоскоростной линией Париж - Брюссель - Кёльн - Амстердам - Лондон через германский участок Ахен - Кёльн;

ГЕРМАНИЯ/НИДЕРЛАНДЫ: соединение высокоскоростной линии Амстердам - Арнем - Рейн/Рур с германским участком Эммерих - Оберхаузен - Кельн - Герне.

В рамках диалога между советом министров транспорта ЕС и ассоциированными государствами центральной и восточной Европы группа высокого уровня по оценке потребностей в области транспортной инфраструктуры (ТИНА) определила соответствующие сети и звенья, которые включают, в частности, железнодорожные линии протяженностью около 20 000 км. Высокоскоростные линии отдельно не указываются. Подробная

информация содержится в докладе о ходе работы этой группы, который был подготовлен Европейской комиссией - ГД.VII.

В рамках будущей деятельности должны быть определены проекты, которые позволят добиться необходимого повышения пропускной способности и качества обслуживания, а также должна быть указана их очередность.

Для усовершенствования транспортной инфраструктуры в общеевропейских коридорах II, III и IV были также учреждены руководящие комитеты по железным дорогам, в которых обсуждаются и координируются различные мероприятия.

ВЕНГРИЯ

С 1992 года на Венгерских государственных железных дорогах осуществляется развитие сети высококачественных перевозок на поездах типа "Интерсити" между столицей и - до 1998 года - 13-ю из 19 районных центров, причем ежедневно курсируют три пары составов, осуществляется бронирование пассажирских мест, поддерживается высокая скорость движения и соблюдаются обязательства по возвращению пассажиру добавочной стоимости билета в случае прибытия поезда с опозданием более 15 минут.

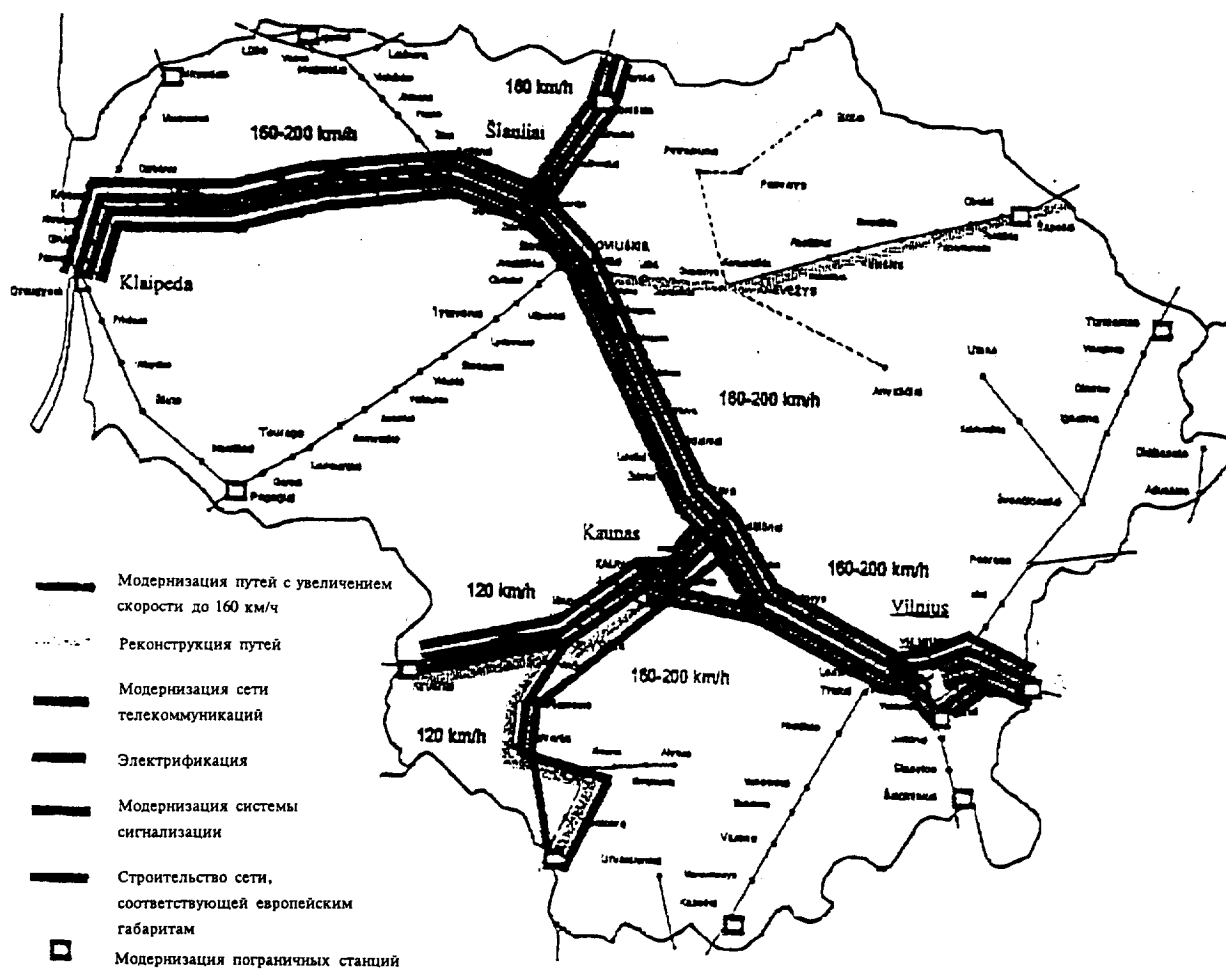
За период с 1997 по 1998 год на Венгерских государственных железных дорогах были разработаны услуги нового типа - "Интерсити"; в северных и северо-восточных районах страны также предлагаются высококачественные услуги на основе прямого сообщения с этими районами.

ЛАТВИЯ

- i) Основные транзитные коридоры Латвийских железных дорог были включены в трансъевропейскую железнодорожную сеть (ТЕЖ):
 - в направлении "Север-Юг": часть первого критского коридора, латвийская часть "Рейл-Балтика", железнодорожная линия "Валка - Рига - Мейтене";
 - в направлении "Восток-Запад": соединение первого и девятого критских коридоров и продление этого соединения до латвийских портов: Зилупе-Вентспилс, Индра-Райга, Елгава-Лиепая. В соответствии с программой капиталовложений в основные транзитные коридоры до 2003 года планируется инвестировать 153 700 000 латов.
- ii) В Латвии пока не имеется высокоскоростных железнодорожных линий. Следовательно, мы не сравниваем высокоскоростные железнодорожные линии с линиями других видов транспорта.

ЛИТВА

Проекты модернизации инфраструктуры



БЫВШАЯ ЮГОСЛАВСКАЯ РЕСПУБЛИКА МАКЕДОНИЯ

Высокоскоростных линий в стране не существует.

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

i) Развитие европейской обычной железнодорожной сети

К приоритетным инвестиционным проектам развития европейской части железных дорог России, реализуемым в настоящее время относятся:

- завершение строительства новых железнодорожных линий: Кизляр - Карпан-Юрт, Ледмозеро - Кочкома;
- строительство новой линии Карпогоры - Вендинга;
- реконструкция малого окружного кольца в городе Москве для организации пассажирского движения;
- электрификация железнодорожных линий Тихвин - Кошта и Плесецкая - Обозерская;
- развитие пограничных станций Себеш, Ивангород, Черняховск, Суземка, Самур, Белгород, а также припортовой станции Новороссийск;
- реконструкция железнодорожных пассажирских вокзалов в Самаре, Екатеринбурге и Сочи.

ii) Развитие европейской высокоскоростной железнодорожной сети

Организация скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов реализуется в соответствии с "Программой развития скоростного движения на железных дорогах Российской Федерации и этапности ее реализации до 2010 года". На первом этапе предусматривается повышение скоростей движения пассажирских поездов до 160-200 км/ч на существующих линиях за счет их модернизации и реконструкции. В перспективе предполагается сооружение высокоскоростных магистралей со скоростями движения пассажирских поездов до 350 км/ч.

Первоочередными железнодорожными линиями для организации скоростного и высокоскоростного движения являются:

- Москва - Санкт-Петербург;
- Санкт-Петербург - Выборг - госграница и далее на Хельсинки;
- Москва - Смоленск - Красное и далее на Брест.

В настоящее время продолжают работы по комплексной реконструкции и капитальному ремонту магистрали Москва - Санкт-Петербург. Завершение работ намечается в 2000 году.

В рамках сотрудничества Российских железных дорог с Финскими железными дорогами выполнено исследование общественно-экономической рентабельности организации скоростного пассажирского сообщения на направлении Хельсинки - Санкт-Петербург. Начало работ по реконструкции российского участка Санкт-Петербург - Выборг - госграница данного направления находится в стадии согласования с финской стороной.

МПС России планирует работы по реконструкции и капитальному ремонту участка Москва - Красное для повышения скоростей движения поездов до 160 км/ч.

Поддержана новая инициатива ЕС, выдвинутая в ходе проведения второго круглого стола Россия - ЕС по вопросам промышленности в мае 1998 года, по повышению конкурентоспособности железнодорожного коридора № 2 Берлин - Варшава - Минск - Москва и далее на Нижний Новгород.

СЛОВАКИЯ

Европейская сеть обычных железных дорог

Программа модернизации железных дорог одобрена правительством Словакии в рамках "Долгосрочной программы развития железных дорог". Первоочередное внимание в этой программе уделяется модернизации международных хельсинкских коридоров IV, V и VI, протяженность которых в сети железных дорог Словакии составляет 801 км, т.е. 21,8% от общей протяженности железнодорожной сети. На долю международных коридоров приходится более 70% всех транспортных операций Железных дорог Словакии. Критериями для достижения необходимого уровня технических параметров этих коридоров служат соглашения СМЖЛ и СЛКП. Запланированная максимальная скорость движения на модернизированных путях составляет 160 км/ч.

Первоочередной задачей Словакии является модернизация железнодорожного соединения "Север-Юг", т.е. части коридора № Va (Братислава - Жилина) и коридора № VI (Жилина - Чадца - Звардонь). На этом соединении "Север-Юг" в 1998 году была введена в эксплуатацию новая пограничная железнодорожная станция Братислава - Петрзалка с новым ответвлением до Австрии (Китзи - Парндорф) и далее до Вены в качестве линии E 63 СМЖЛ.

В настоящее время осуществляется реконструкция пограничной станции Чадца и электрификация линии Чадца - Звардонь.

С 1994 года в рамках коридора № IV производится реконструкция пограничной станции Кути.

СЛОВЕНИЯ

Программой развития инфраструктуры предусматривается модернизация существующих линий посредством повышения пропускной способности и уровня параметров существующей инфраструктуры:

- краткосрочные приоритетные проекты, которые планируется осуществить в период 1997-2000 годов:
 - новое прямое железнодорожное соединение между Словенией (25 км) и Венгрией (19 км) - часть коридора № V;
 - модернизация устройств сигнализации и оборудования для обеспечения безопасности на линии Любляна - Сежана - часть коридора № V;
 - реконструкция путей (105 км);
- среднесрочные приоритетные проекты, которые планируется осуществить к 2005 году:
 - строительство второго пути Копер - Дивача - часть коридора № V;
 - реконструкция путей протяженностью 175 км;
 - модернизация устройств сигнализации и оборудования для обеспечения безопасности на линии Прагерско-Ормож - Мурска-Собота, Любляна - Есенице, Пивка - Иллирска Бистрица;
- проекты, которые планируется реализовать после 2005 года:
 - строительство второго пути на линии Марибор - австрийская граница (16 км) - часть коридора № X;
 - строительство второго пути на линии Любляна - Есенице (73,2 км) - часть коридора № X.

За период после 2000 года планируется провести реконструкцию линии Любляна - Зиданы Мост - Марибор - Шентиль в направлении Вены для обеспечения скорости движения до 160 км/ч. В соответствии с программой развития инфраструктуры этот проект рассматривается как часть программы создания высокоскоростной сети на территории Словении. В настоящее время изучается возможность строительства новой высокоскоростной линии Триест - Любляна как одного из участков высокоскоростной линии, проходящей в юго-восточной части Европы. Создание этой линии в значительной степени зависит от планов соседних стран и от финансовой поддержки европейских учреждений.

ИСПАНИЯ

Сеть высокоскоростных железнодорожных линий в рамках ЕС была определена в европейской директиве по трансъевропейским сетям. Было обозначено 14 приоритетных проектов, включая южную высокоскоростную железнодорожную линию, обеспечивающую связь между Францией и Испанией.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

i) Железнодорожное соединение через туннель под Ла-Маншем (СТРЛ)

Проектом CTRL предусматриваются строительство и эксплуатация высокоскоростной железнодорожной линии протяженностью 109 км на участке между Черитонем (туннель под Ла-Маншем) и Сент-Пэнкрэсом в центральной части Лондона. Данный маршрут, обслуживающий новые станции в Эббсфлите, Стрэтфорде и Сент-Пэнкрэсе, послужит основой для существенной активизации и развития деловой активности в этих и прилегающих к ним районах. СТЛ позволит сократить время поездки по данному маршруту на 35 мин. и повысить его пропускную способность. Данный проект является одной из приоритетных линий ТЕС, входящих в сеть высокоскоростных железнодорожных линий Париж - Брюссель - Кельн - Амстердам - Лондон.

В соответствии с государственной программой партнерских отношений между государственным и частным секторами данное соединение рассматривается в качестве частной финансовой инициативы (ЧФИ). После проведения конкурса с целью определения частной компании, которая должна заниматься реализацией проекта СТЛ, правительство подписало в феврале 1996 года с компанией "Лондон энд континентал рейлуэйз" (ЛКР) Соглашение, в соответствии с которым компания ЛКР должна осуществлять разработку, строительство, финансирование, эксплуатацию и обслуживание новой линии. В январе 1998 года ЛКР проинформировала правительство о том, что ввиду менее стремительного, чем предполагалось, роста деловой активности "Юростар" она не в состоянии финансировать строительство новой железнодорожной линии. Правительство просило ЛКР привлечь партнеров из частного сектора, которые способны укрепить финансовую базу проекта.

В результате проведенных переговоров ЛКР осуществляет строительство СТЛ на двух участках, а "Рейлтрэк" помогает ЛКР изыскать средства для финансирования строительства всей линии. В октябре 1998 года были начаты работы по сооружению первого участка от туннеля под Ла-Маншем до Фокхэмского соединения в северо-западном Кенте. Предполагается, что строительство этого участка будет завершено в 2007 году; "Рейлтрэк" (Соединенное Королевство) обязуется приобрести активы первого участка. Второй участок достигнет Сент-Пэнкрэса; предполагается, что работы по его строительству начнутся в 2001 году. "Рейлтрэку" будет предоставлена возможность приобрести данный участок на таких же условиях, что и первый участок, причем все соединение планируется ввести в эксплуатацию в 2007 году. Финансирование данного проекта до сих осуществляется главным образом за счет средств, заимствованных ЛКР.

В настоящее время эти займы по своей структуре состоят из сочетания коммерческой задолженности (на сумму до 2 млрд. фунтов стерлингов) и облигаций (на сумму до 3,75 фунтов стерлингов), причем вся коммерческая задолженность гарантируется "Рейлтрэком" (если "Рейлтрэк" воспользуется предоставленной ему возможностью построить второй участок), а облигации подписаны правительством. Правительственная дотация в размере 1,8 млрд. фунтов стерлингов остается неизменной.

В соответствии с новым соглашением ЛКР сохраняет за собой право собственности на компанию "Юростар" (Соединенное Королевство), однако повседневное управление этой компанией возлагается на консорциум, включающий компании "Нэшнл экспресс групп", "Бритиш эруэйз", НОЖДФ и НОБЖД.

ii) Уэст коуст мэйн лайн (УКМЛ)

"Рейлтрэк" осуществляет крупномасштабную программу модернизации линии "Уэст коуст мэйн лайн" стоимостью 2,2 млрд. фунтов стерлингов. Данной программой предусматривается установка современных систем железнодорожной сигнализации и контроля, подача энергии в большем объеме и реконструкция путей. 6 июля 1998 года "Рейлтрэк" подписала контракт о развитии железнодорожной системы контроля с компанией "ГЕС Олстом", которой было поручено завершить работу по конкретизации взаимодействия между обычной системой сигнализации и железнодорожной системой контроля. Данная работа была завершена в марте 1999 года.

Кроме того, "Рейлтрэк" осуществляет первый этап программы модернизации пассажирских перевозок (PUG2) с целью обеспечения одновременной эксплуатации семи поездов с маятниковой подвеской в час на скорости до 125 миль в час с использованием существующих сигнальных систем, имеющих после соответствующей доработки некоторые дополнительные функции. Первый этап будет реализован к 2002 году и послужит основой для реализации второго этапа, который позволит обеспечить к 2005 году одновременное движение 11 поездов с маятниковой подвеской в час на скорости до 140 миль в час.

УКМЛ является одним из приоритетных транспортных проектов ТЕС. Соединенное Королевство освоило около 6,7 млн. фунтов стерлингов в рамках европейского финансирования в 1998 году и предполагает получить новые финансовые средства ТЕС на 1999 год. "Рейлтрэк" рассматривает вопрос о модернизации грузовых перевозок в рамках УКМЛ и обязалась реконструировать железнодорожную линию Лондон - УКМЛ - Шотландия в соответствии с габаритом W10 (9'6"). В настоящее время министерство рассматривает заявку на предоставление 30 млн. фунтов стерлингов с целью модернизации обеих железнодорожных линий "Туннель под Ла-Маншем - Лондон" в соответствии с габаритом W10 для завершения модернизации всего маршрута "Шотландия - Туннель под Ла-Маншем".
