



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.2/1999/7/Add.1  
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

Трансевропейская транспортная сеть: доклад за 1998 год о реализации  
руководящих указаний и приоритетных задач на будущее  
(СОМ(1998) 614 окончательный вариант)

Резюме и пункт 3.1.2: железнодорожная сеть

Передано Европейской комиссией (ЕК)

Примечание: На своей пятьдесят третьей сессии Рабочая группа обратилась к Европейской комиссии (ЕК) 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 сообщение ЕК о достигнутом прогрессе в области развития трансевропейских транспортных сетей. Изложенная ниже информация взята из ее резюме и пункта, посвященного железнодорожному транспорту. Остальную часть документа СОМ(1998) 614 можно будет получить в зале заседаний в качестве неофициального документа.

\* \* \*

Просьба 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, предварительные повестки дня, резолюции и основные публикации будут обозначаться в соответствии с прежней системой нумерации (т.е. TRANS/SC.2/189).

## РЕЗЮМЕ

Настоящий документ представляет собой первый доклад о реализации Трансъвропейской транспортной сети, предусмотренной руководящими указаниями по ТЕС (решение 1692/96/ЕС 1/). Он служит также отправной точкой для первого пересмотра руководящих указаний по ТЕС, поскольку он призван положить начало широкомасштабному процессу консультаций, направленному на определение изменений, которые необходимо внести. Следовательно, в заключительной части настоящего доклада изложены общие вопросы, которые будут проанализированы в процессе пересмотра.

Общая картина характеризуется осуществлением интенсивной деятельности при различных обстоятельствах. Из-за низких темпов роста в сочетании с фискальной консолидацией общий объем расходов по инфраструктуре в течение данного периода не достиг уровня долгосрочной перспективы. Что касается 14 конкретных проектов, указанных в приложении III к руководящим указаниям ("эссенские проекты"), то в данном отношении достигнут значительный прогресс, так как три проекта близки к завершению, восемь еще осуществляются или находятся на заключительном этапе разработки и будут завершены скорее всего приблизительно к 2005 году. Согласно планам государств-участников, мероприятия по реализации 14 проектов в первые годы следующего столетия резко активизируются, что потребует от всех заинтересованных сторон выделения более значительных финансовых средств.

Основной результат реализации ТЕС будет заключаться в повышении конкурентоспособности экономики Европы на основе обеспечения поддержки единого рынка со стороны комплексной транспортной системы. Это будет иметь крайне важное значение для устойчивого развития. В долгосрочной перспективе проявятся также положительные последствия реализации ТЕС с точки зрения занятости в силу повышения конкурентоспособности Европы в структурном отношении, хотя в период строительства сети будет создано значительное число временных рабочих мест.

В данных условиях не вызывает сомнений то обстоятельство, что государствам-участникам крайне необходимо придерживаться собственных планов увеличения объемов капиталовложений в рамках 14 эссенских проектов (в том числе на основе партнерских отношений между государственным и частным секторами) и изыскать необходимые для этого финансовые средства. Для выполнения поставленных в руководящих указаниях целей по завершению создания сети к 2010 году от государств-участников потребуются также активизация усилий в области ТЕС в целом. Это будет иметь важное значение для обеспечения адекватного финансирования на уровне ЕС через ряд финансовых механизмов Сообщества, в частности через бюджет ТЕС, в который Комиссия предполагает выделить 5 млрд. ЭКЮ, начиная с 2000-2006 годов.

---

1/ Решение 1692/96 от 23 августа 1996 года; "Официальный вестник" № L 228 от 9 сентября 1996 года.

Некоторые из ключевых выводов, сделанных в докладе, сводятся к следующему:

- общий объем капиталовложений в ТЕС в 1996-1997 годах составил 38,4 млрд. ЭКЮ. Общий объем издержек по соответствующим проектам составит, по оценкам, 307 млрд. ЭКЮ с задействованием примерно 2/3 всех программ, предусмотренных в руководящих указаниях;
- общий объем средств, выделенных в качестве поддержки Сообществом и Европейским инвестиционным банком (ЕИБ), составил 12,6 млрд. ЭКЮ, что равняется примерно 30% от общего объема капиталовложений;
- 39% от общего объема капиталовложений, осуществленных за данный период, было выделено железнодорожному сектору, 38% - автомобильному и 15% - аэропортам. Около 60% бюджета ТЕС предназначается железнодорожному сектору, а 15% - автомобильному;
- около 2/3 капиталовложений, осуществленных в железнодорожном секторе, было предназначено для высокоскоростных линий, хотя из 1 800 км модернизированных линий основную долю составляют обычные железнодорожные линии;
- более 54% работ по строительству автодорог в ТЕС было выполнено скорее с целью модернизации существующих дорог, а не создания новых маршрутов.

В докладе приводится также информация о прогрессе в области применения новой технологии в рамках ТЕС (рациональные транспортные системы, РТС). В частности, исследования, проведенные в контексте четвертой рамочной программы научных исследований и других исследовательских программ ЕС, начинают приносить конкретные результаты, причем прослеживается четкая тенденция к переходу от этапа научных исследований и разработок к этапу реализации. Аналогичным образом близится к завершению разработка европейской системы управления железнодорожным движением (ERTMS), позволяющей существенно повысить безопасность движения и улучшить пропускную способность в железнодорожной сети ТЕС. Что касается спутниковых навигационных систем, то проводятся мероприятия по разработке европейского компонента глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС) и уже созданы возможности для определения стратегии дальнейших действий.

Данный период ознаменовался также рядом важных тенденций, а именно: все большее внимание уделяется, в частности, развитию экологически более рациональных транспортных систем благодаря бюджету ЕС и партнерским отношениям между государственным и частным секторами, способствующим ускоренной реализации различных по масштабам проектов в области инфраструктуры.

Один из важных выводов, который может быть сделан в результате подготовки данного доклада состоит в том, что существует необходимость в применении более систематического подхода к сбору данных о капиталовложениях в транспортную

инфраструктуру ЕС, с тем чтобы ЕС и государства-участники могли следить за ростом транспортного потенциала и повышением пропускной способности инфраструктуры, а также оказывать соответствующую поддержку в реализации стратегических решений, включая решения, касающиеся внесения изменений в руководящие указания по ТЕС. Данная задача будет первостепенной на протяжении последующего периода.

В докладе излагаются также некоторые ключевые вопросы, которые должны быть приняты во внимание в процессе подготовки "Белой книги" по рассмотрению руководящих указаний в рамках ТЕС, которая должна быть опубликована летом следующего года; затем в течение 2000 года будет представлено соответствующее предложение по пересмотру.

Поставлены следующие задачи:

- Как добиться наиболее эффективного формирования приоритетных целей в области капиталовложений в ТЕС, в частности после завершения реализации 14 эссенских проектов?
- Как добиться того, чтобы основное внимание уделялось не капиталовложениям в инфраструктуру, а качеству обслуживания?
- Как добиться интеграции сетей перевозок различными видами транспорта, с тем чтобы стимулировать пассажиров к использованию вместо одного вида транспорта различные виды транспорта в наиболее эффективных сочетаниях?
- Как стимулировать использование рациональных транспортных систем для наиболее эффективной эксплуатации существующей инфраструктуры?
- Каким образом отразить в руководящих указаниях предстоящее присоединение к проекту новых государств?
- Как добиться дальнейшего укрепления экологического аспекта руководящих указаний?

В данной связи Комиссия надеется, что сможет стимулировать конструктивное обсуждение будущих задач ТЕС в целом и приоритетных целей по пересмотру руководящих указаний в частности.

Все лица, желающие изложить свое мнение по данным вопросам, могут направлять свои замечания по следующему адресу:

DGVII/A/2  
The Directorate General for Transport  
European Commission  
Rue de la Loi 200 (BU-33 04/05)  
B-1049 Brussels

### 3.1.2 Железнодорожная сеть

Общая протяженность 14/ железнодорожных сетей 15 государств - членов ЕС составляет 156 000 км, включая примерно 78 600 км 15/, приходящихся на трансевропейскую железнодорожную сеть, указанную в приложении I к руководящим указаниям (см. таблицу 3 ниже).

Таблица 3

#### Железнодорожная сеть ТЕС

	Новые высокоскоростные линии	Модернизированные высокоскоростные линии	Обычные линии
<i>Существующие линии (км)</i>	2 600	2 300	48 400
<i>Запланированные линии (км)</i>	10 000	14 000	1 300
<i>Общая протяженность (км)</i>	12 600	16 300	49 700

За период 1985-1995 годов объем капиталовложений в железнодорожную инфраструктуру в Европе возрос более чем на 25% по сравнению с предыдущим десятилетним периодом. В течение этого периода большая часть капиталовложений была выделена на реализацию программ строительства высокоскоростных линий во Франции, Германии и Испании. И если в 1990-1993 годах было введено в эксплуатацию около 1 553 км высокоскоростных линий (в среднем примерно 400 км в год), то с 1994 по 1998 год было введено в эксплуатацию или практически завершено строительство лишь 460 км линий (в среднем менее 100 км в год).

За 1996-1997 годы объем капиталовложений в железнодорожную сеть ТЕС составил в общей сложности 15,1 млрд ЭКЮ: треть этой суммы была инвестирована в Германии и примерно по 11% во Франции и Италии. Более 68% от общего объема капиталовложений было направлено на высокоскоростные линии 16/. В 1996-1997 годах большинство из указанных проектов находились на ранней стадии разработки.

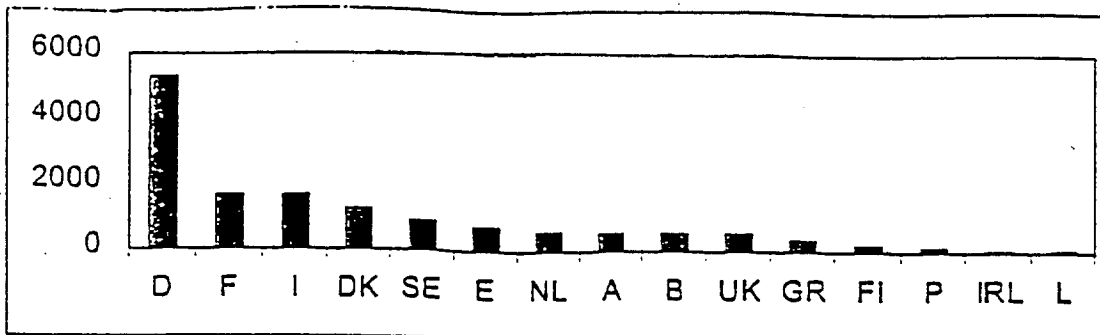
---

14/ Только основные линии, источник: EU Transport figures. Statistical Pocket Book 1998, EC-DG VII - EUROSTAT, Brussels.

15/ Оценки ГД VII.

16/ Например, во Франции более 90%.

Рис. 4: Капиталовложения в железнодорожную структуру ТЕС в разбивке по странам в 1996-1997 годах (в млн. ЭКЮ)



В предстоящие годы высокоскоростную сеть ТЕС предполагается значительно усовершенствовать: ожидается, что к 2003 году будет построено 865 км новых и модернизировано более 2 000 км существующих высокоскоростных линий (см. таблицы 4 и 5). В течение 1996-1997 годов начато осуществление капиталовложений примерно на 40% линий, обозначенных в руководящих указаниях в качестве запланированных (см. таблицы 4 и 5). В соответствии с прогнозами в отношении завершения реализации проектов представляется, что с 1998 по 2003-2005 годы объем капиталовложений в железнодорожную сеть ТЕС возрастет, так как значительная часть проектов будет находиться на продвинутых этапах реализации. Реализация большинства железнодорожных проектов - в частности, высокоскоростных линий - будет завершена, по всей видимости, во второй половине следующего десятилетия. Однако после 2007 года темпы реализации ряда проектов, осуществляемых в настоящее время, могут замедлиться, причем реализация абсолютного большинства из них завершится к 2010 году. Общая стоимость реализации железнодорожных проектов составляет, по оценкам, 185,6 млрд. ЭКЮ.

Рис. 5: Оценки общей стоимости реализации железнодорожных проектов ТЕС в разбивке по странам в млн. ЭКЮ

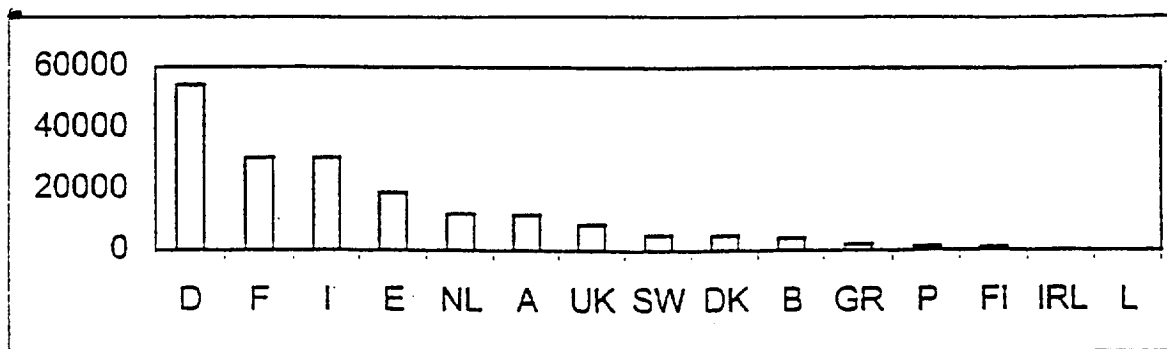


Таблица 4

Развитие железнодорожной сети ТЕС в 1996-1997 годах (в км):  
проекты, указанные государствами-участниками 17/

	Общая протяженность "запланированных" в настоящее время линий <u>18/</u>	Строящиеся линии <u>19/</u>	Включая высокоскоростные линии/ модернизированные высокоскоростные линии	Включая обычные линии <u>20/</u>
Бельгия	273,2	273,2	125,0	-
Дания	714,0	714,0	176,0	-
Германия <u>21/</u>	3 472,0	3 472,0	2 030,0	533,0
Греция	1 649,0	1 511,0	582,0	919,0
Испания	5 498,0	4 792,0	592,0	данные отсутствуют
Франция	5 573,5	3 303,5	293,5	346,0
Ирландия	1 080,0	1 080,0	-	1 080,0
Италия	5 312,0	3 577,0	1 558,0	1 305,0
Люксембург	46,0	46,0	-	46,0
Нидерланды	562,5	342,0	-	160,0
Австрия	1 186,0	1 079,2	671,4	323,8
Португалия	908,0	778,0	-	538,0
Финляндия	1 044,0	1 044,0	-	1 044,0
Швеция	4 879,0	4 712,0	3 066,0	401,0
Соединенное Королевство	1 408,0	1 408,0	850,0	150,0
Всего по ТЕС	33 605,2	28 131,9	9 943,9	6 845,8

17/ Проекты, реализация которых осуществляется или завершена.

18/ В этих показателях отражены также линии, обозначенные в качестве "существующих" в приложении I к руководящим указаниям, на которых в 1996-1997 годах проводились работы по модернизации.

19/ Под "строящимися линиями" подразумеваются транспортные звенья, в рамках которых осваивались капиталовложения в 1996-1997 годах: строительство или исследования.

20/ Новое строительство и модернизация.

21/ Включая составы на магнитной подушке.

### ***Сеть обычных железнодорожных линий***

Модернизация обычной железнодорожной сети направлена на повышение качества обслуживания с точки зрения скорости (приняты конкретные меры, с тем чтобы санкционировать эксплуатацию составов с маятниковой подвеской) и пропускной способности, а также безопасности. В 1996-1997 годах разрабатывалось более 6 000 км обычных железнодорожных линий; на модернизацию этих линий было выделено более 3,6 млрд. ЭКЮ, что равняется 25% от всех капиталовложений в железнодорожный сектор за этот период. Сеть обычных железных дорог ТЕС была усовершенствована, в частности, в отношении:

- электрификации;
- корректировки маршрутов и обеспечения двухпутных линий;
- усовершенствования габарита погрузки для стимулирования комбинированных перевозок;
- изменения нагрузки на ось (в частности, в Скандинавских странах, с тем чтобы грузовые поезда были более длинными и тяжелыми);
- системы сигнализации и контроля за движением (см. пункт 3.2.2).

### ***Сеть высокоскоростных дорог***

Сеть высокоскоростных дорог состоит из новых линий, которые предназначены специально для движения со скоростью не менее 250 км/ч и модернизированных линий, пригодных для движения со скоростью порядка 200 км/ч (и ниже на некоторых ограниченных участках). Франция, в частности, осуществляет строительство совершенно новой инфраструктуры высокоскоростных железнодорожных линий, которая на менее важных маршрутах будет дополнена линиями, специально приспособленными для движения с высокой скоростью и эксплуатации поездов с маятниковой подвеской. Другие государства-участники - в частности, Германия и Испания - предпочли использовать новые линии в сочетании с модернизированными линиями в тех случаях, когда по соображениям объема движения и/или имеющегося дополнительного потенциала нет веских оснований для использования исключительно новых высокоскоростных линий. Такие государства-участники, как Соединенное Королевство и Финляндия, решили создать свою сеть высокоскоростных линий главным образом или исключительно на основе модернизированных высокоскоростных линий.

В некоторых странах необходимость использования новой инфраструктуры высокоскоростных линий объясняется разработкой технологий поездов с маятниковой подвеской, особенно в тех случаях, когда экономическая эффективность высокоскоростных линий низка. Вместе с тем в 1996-1997 годах осуществлялись важные **железнодорожные проекты по упрощению процедур пересечения границ в ходе высокоскоростных перевозок**, а именно:



- **бельгийский участок РВКАЛ** на отрезке между Брюсселем и французской границей. Обеспечивая связь между Парижем и Брюсселем это звено представляет собой первую новопостроенную высокоскоростную линию, соединяющую обе сети высокоскоростных железных дорог. Время поездки из Парижа в Брюссель сократилось примерно на 50%; следовательно, доля железнодорожного транспорта возросла с 25% в начале 1996 года до примерно 40% в конце 1997 года;
- звено **Амстердам - бельгийская граница** (также одно из ответвлений РВКАЛ), реализация которого была одобрена в 1996 году и строительство которого должно быть завершено к 2005 году;
- в Германии начаты работы по сооружению 69-километрового участка РВКАЛ **Аахен - Кельн** (модернизированная линия), которые должны быть завершены к 2007 году.

Некоторые проекты высокоскоростных линий позволяют расширить национальную сеть посредством **обеспечения связи между крупными конурбациями**, например:

- во Франции полным ходом идет строительство 255-километровой линии **Валанс - Марсель и Ним**. В 1996-1997 годах на реализацию данного проекта было выделено более 90% капиталовложений в рамках железнодорожной инфраструктуры ТЕС во Франции. Эту линию планируется ввести в эксплуатацию к 2001 году, а время движения по ней из Парижа в Марсель составит 3 часа;
- в Италии ведутся работы по строительству новой высокоскоростной линии **Рим - Неаполь** (204 км), которая послужит основой для новой итальянской сети высокоскоростных линий и позволит к 2001 году сократить время в поездки примерно на 50%;
- в Германии ведется строительство 177-километрового высокоскоростного участка **Кельн - Франкфурт** (будет введен в эксплуатацию в 2000 году), а также крупномасштабная модернизация 200-километрового звена Берлин - Халле/Лейпциг и 117-километрового звена Лейпциг - Дрезден.

Таблица 5

Новые высокоскоростные линии, которые строились или были введены  
в эксплуатацию в 1996-1997 годах

Страна	Линия	Примерный год завершения строительства	Протяженность (км)
Германия	<b>Существующая сеть высокоскоростных линий 22/</b>		<b>457</b>
	Берлин - Ганновер	1998	264
	Кельн - Рейн, Майн	2000	177
	Эрфурт/Лейпциг - Халле	2007 <u>24/</u>	122
	Нюрнберг - Эрфурт <u>23/</u>	2007	192
Бельгия	Французская граница - Энтуен	1996	14
	Энтуен - Халле	1997	71
Испания	<b>Существующая сеть высокоскоростных линий</b>		<b>471</b>
	Каталаюд - Рикла	2002	35
	Сарагоса - Лейда	2002	130
Франция	<b>Существующая сеть высокоскоростных линий</b>		<b>1 243</b>
	Соединение ТЖВ-Север - ТЖВ-юго-восток	1996	26
	Фретен - бельгийская граница	1996	12
	Валанс - Марсель/Ним	2001	255
Италия	<b>Существующая сеть высокоскоростных линий</b>		<b>242</b>
	Рим - Неаполь	2001	204
	Флоренция - Болонья	2003	78
Австрия	Мюрцшлаг - Глогниц	-	23
	Санкт-Пельтен - Вена	2009	45
Дания	Большой Бельт	1997	20
	Эресунн (подъездные пути)	1998	14
1) Общая протяженность сети, эксплуатируемой в 1996 году			<b>2 413 км</b>
2) Общая протяженность линий, введенных в эксплуатацию в 1996-1997 годах			<b>143 км</b>
3) Общая протяженность строящихся линий в 1996-1997 годах			<b>1 539 км</b>
1)+2)+3)			<b>4 095 км</b>

-----