



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.2/2000/12  
25 July 2000

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по железнодорожному транспорту  
(Пятьдесят четвертая сессия, 3-5 октября 2000 года,  
пункт 10 повестки дня)

**ПРОГРАММА НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В ОБЛАСТИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Проекты в области железнодорожного транспорта, финансируемые в рамках Программы научных исследований по вопросам экономического роста Европейской комиссии

Представлено Европейской комиссией (ЕК)

Ниже приводится краткое описание железнодорожных проектов, отобранных для финансирования по первому Объявлению о тендере (март 1999 года) в рамках Программы научных исследований по вопросам экономического роста ЕК. С дополнительной информацией можно ознакомиться на Web-сайте Программы научных исследований по вопросам экономического роста (<http://www.cordis.lu/growth/>). Следует отметить, что применительно к некоторым проектам переговоры по контрактам, возможно, еще не завершены.

\* \* \*

**Название:**

ОПТИМИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО ЕВРОПЕЙСКИМ КОРИДОРАМ С ПОМОЩЬЮ СИСТЕМ ЕРТМС/ЕТМЛ (составление перечня технических требований к системам)

**Основное решение:** КА 2**Продолжительность:** 15 месяцев**Регистрационный номер предложения:** GRD1-1999-10778**Акроним проекта:** OPTIRAILS II**Регистрационный номер контракта:** 2000-RS.10778**Руководитель проекта ЕК:** Эмманюэль Паран-де-Кюрсон

---

**Резюме:**

Основными элементами действительно комплексной железнодорожной сети является внедрение единых согласованных систем управления/контроля за железнодорожным движением и телекоммуникационных систем, а также создание средств управления трансевропейским движением. Планируемая в рамках этого проекта работа направлена на более широкое распространение существующих технических достижений с уделением особого внимания системам управления/контроля (ЕРТМС/ЕТКС) и телекоммуникационным системам (ГСМ-Р) в целях обеспечения управления движением на высоком уровне. Речь идет о создании механизма наблюдения за процессом управления, функционирующего на основе различных национальных систем управления движением, для того чтобы контролировать железнодорожные перевозки по основным европейским железнодорожным коридорам. Кроме того, такой подход должен послужить основой для создания вспомогательной информационной инфраструктуры в целях оказания содействия управлению перевозками, включая предоставление услуг заказчикам за дополнительную плату в случае перевозок "от порога до порога". Настоящее исследование прежде всего должно содействовать завершению подготовки и сведению воедино функциональных технических требований к тем механизмам надзора за процессом управления, которые уже были разработаны в ходе реализации проекта OPTIRAILS в контексте четвертой Рамочной программы. Во-вторых, в ходе этого исследования будут определены комплексные технические требования к новой системе управления движением, включая все вспомогательные системы и средства взаимодействия.

---

**Название:**

ПОДХОД К ТЕХНИЧЕСКОМУ СОДЕРЖАНИЮ С УПОРОМ НА НАДЕЖНОСТЬ (ТСН)  
ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ИНФРАСТРУКТУРЕ И ЛОГИСТИЧЕСКОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОПЕРАЦИЙ

**Основное решение:** КА 2

**Продолжительность:** 24 месяца

**Регистрационный  
номер предложения:** GRD1-1999-10810

**Акроним проекта:** RAIL

**Регистрационный  
номер контракта:** 2000-RS.10810

**Руководитель проекта ЕК:** Енс Олсен

---

**Резюме:**

Безопасность железнодорожных пассажирских перевозок имеет крайне важное значение. В этой связи возникает проблема задержки поездов. Задержки могут происходить, несмотря на масштабные и весьма дорогостоящие мероприятия по техническому обслуживанию, требуемые в рамках национальных программ. Упорядоченная методика разработки стратегий технического обслуживания, основанных на понимании характера и причин неисправностей, называется системой технического обслуживания с упором на надежность (ТСН). Предлагаемые исследования и опытные разработки будут сконцентрированы на создании структурированного подхода ТСН применительно к железнодорожной инфраструктуре. Это направление деятельности обладает огромнейшим потенциалом с точки зрения повышения уровня безопасности и сокращения задержек поездов. В частности, в ходе анализа ТСН основное внимание будет уделяться следующим вопросам:

- всем типам рельсовых электрических схем;
  - осевым счетчикам;
  - стрелочным переводам;
  - сигналам;
  - централизации, в частности положению стрелок, сигналам "путь свободен" и т.д.
-

**Название:**

ИНТЕГРАЦИЯ МЕСТНОГО И РЕГИОНАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ТРАНСПОРТА, ВКЛЮЧАЯ АСПЕКТЫ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ

**Основное решение:** КА 2**Продолжительность:** 16 месяцев**Регистрационный  
номер предложения:** GRD1-1999-10843**Акроним проекта:** CROSSRAIL**Регистрационный  
номер контракта:** 2000-RS.10843**Руководитель проекта ЕК:** Уве Хуисманн

---

**Резюме:**

В европейских городах имеется значительный потенциал для повышения эффективности работы общественного транспорта в городских районах посредством интеграции трамвайных сетей/железнодорожных систем облегченного типа с обычными железными дорогами. Необходимо разработать конструкцию транспортного средства, пригодного как для движения по трамвайным линиям, так и по обычным железнодорожным линиям, а также принять соответствующие правила эксплуатации. Успешно решить эту задачу можно в масштабах одной страны, однако только европейский стандарт может обеспечить потенциально большой рынок для таких транспортных средств, что позволит существенно снизить удельные издержки. Подобное расширение рынка благоприятно отразится на промышленности в целом. В ряде случаев перевозки по обычным железным дорогам также связаны с пересечением границ между двумя странами, что требует решения, основанного на трехсистемном подходе. Такие транспортные средства, используемые для обеспечения нового вида обслуживания в ходе трансграничных железнодорожных перевозок, обладают большими потенциальными возможностями. Проект "CrossRail" позволяет провести анализ существующего положения, и результатом такого исследования явится разработка системы ФРС, признаваемой всеми заинтересованными сторонами.

---

**Название:**

ИНТЕГРАЦИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННО СОВМЕСТИМЫХ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ  
ТЕХНОЛОГИЙ ГОРИЗОНТАЛЬНОЙ ПЕРЕВАЛКИ В ХОДЕ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ  
ПЕРЕВОЗОК

**Основное решение:** КА 2

**Продолжительность:** 36 месяцев

**Регистрационный  
номер предложения:** GRD1-1999-10927

**Акроним проекта:** IN.NO.TRA

**Регистрационный  
номер контракта:** 2000-СМ.10927

**Руководитель проекта ЕК:** Патрик  
Мерсье-Хандисайд

---

**Резюме:**

Данное предложение направлено на стимулирование применения специальных технологий перевалки в ходе интермодальных перевозок. С помощью таких усовершенствованных систем перевалка грузовых единиц с одного вида транспорта на другой будет производиться с меньшими издержками и большей надежностью. Кроме того, подобные технологии горизонтальной перевалки позволяют внедрить новые эксплуатационные подходы к интермодальным автомобильно-железнодорожным перевозкам; речь идет главным образом о возможности организации экономичных автомобильно-железнодорожных перевозок на короткие расстояния. Должны быть также изучены возможности интеграции таких технологий в существующие эксплуатационные системы. Кроме того, будет произведена оценка влияния этих технологий на конструкцию существующего оборудования, используемого для интермодальных перевозок, и грузовых единиц. Будут представлены дополнительные рекомендации относительно того, каким образом стратегия развития интермодальных перевозок может способствовать созданию таких систем.

---

**Название:**

ПРОГРЕСС В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ЕВРОПЕЙСКОЙ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И УПРАВЛЕНИЯ ЕЮ

**Основное решение:** КА 2

**Продолжительность:** 48 месяцев

**Регистрационный  
номер предложения:** GRD1-1999-10991

**Акроним проекта:** ProMain

**Руководитель проекта ЕК:** Уве Хуисманн

**Регистрационный  
номер контракта:** 1999-TN.10991

---

**Резюме:**

Сеть "ProMain" призвана повысить эффективность работы железнодорожного транспорта посредством применения новых технологий и методов технического обслуживания инфраструктуры и управления ею; иными словами, речь идет об использовании имеющихся научно-технических исследований, разработок и опыта в области транспорта, накопленного в ЕЭС и в ходе реализации других проектов; объединении усилий пользователей и разработчиков в рамках гибкой информационной системы; применении и опробовании новых подходов CENELEC к проблеме безопасности; концентрации внимания на модернизации новых европейских железнодорожных линий; определении потребностей в дополнительных мероприятиях. Работа ведется применительно к линиям, отобранным для приоритетных программ и проектов ЕЭС, 54 проектов ТЕС для высокоскоростных линий, 3 линий для беспрепятственных грузовых перевозок по специальным маршрутам и 2 коридоров. Проблемы, возникающие в отношении этих групп линий, характерны для многих направлений нынешних и будущих трансграничных железнодорожных перевозок.

**Название:**

ЦЕЛЕВОЙ ПОДХОД К РАЗВИТИЮ СЕТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

**Основное решение:** КА 2

**Продолжительность:** 48 месяцев

**Регистрационный номер предложения:** GTC1-1999-10025

**Акроним проекта:** RAILSERV

**Регистрационный номер контракта:** 1999-TN.10025

**Руководитель проекта ЕК:** Уве Хуисманн

---

**Резюме:**

Основная цель этого проекта заключается в возрождении железнодорожного транспорта. Он отражает важность эффективной и рациональной системы железнодорожного транспорта в процессе объединения Европы. Железные дороги обладают потенциалом, который в значительной степени может содействовать устойчивому развитию. Однако в этой области предстоит сделать еще очень многое. В качестве одного из средств содействия достижению этой цели необходимо определить области, в которых научные исследования и разработки позволят принять меры, повышающие конкурентоспособность железнодорожного транспорта в секторе грузовых перевозок. На первом этапе, посвященном исследовательской деятельности, предполагается достичь согласованного решения относительно выполненных и осуществляемых задач с точки зрения пользователя и общественной полезности, а на втором этапе, ориентированном на развитие рыночных механизмов, планируется произвести глубокий анализ практической осуществимости предложений в предварительном генеральном плане. Стратегии будут корректироваться, для того чтобы удовлетворять потребности потребителей (грузоотправителей).

---

**Название:**

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОЛУПРИЦЕПОВ В НОВЕЙШИХ ТЕХНОЛОГИЯХ  
ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

**Основное решение:** КА 2

**Продолжительность:** 24 месяца

**Регистрационный  
номер предложения:** GRD1-1999-10277

**Акроним проекта:** SAIL

**Регистрационный  
номер контракта:** 2000-СМ.10277

**Руководитель проекта ЕК:** Патрик Мерсье-  
Хандисайд

---

**Резюме:**

Проект SAIL направлен на совершенствование механизмов интермодальных перевозок полуприцепов в Европе. Такой проект необходим, поскольку на европейском автомобильном транспорте преобладает перевозка полуприцепов, объем которых достигает в среднем 60-80% от общего объема автомобильных перевозок, тогда как процентная доля полуприцепов, перевозимых железнодорожным транспортом, сократилась до 10% от общего объема интермодальных перевозок. Произошедшая недавно авария в туннеле в Австрии подчеркивает потребность в альтернативных видах грузовых перевозок. Этот проект призван увеличить процентную долю железнодорожных перевозок полуприцепов. В ходе его реализации будут произведены анализ и оценка автомобильных и железнодорожных перевозок полуприцепов с использованием комплексного системного подхода. Будут изучены технические и эксплуатационные аспекты. В рамках этого проекта будут выявлены потенциальные возможности для оптимизации перевозочного процесса с уделением особого внимания взаимодействию элементов системы. Выработанные решения будут практически продемонстрированы и оценены на одном из типичных маршрутов в Европе.



---

**Название:**

СТРАТЕГИИ И СРЕДСТВА ОЦЕНКИ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МЕР ПО СНИЖЕНИЮ  
УРОВНЯ ШУМА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

**Основное решение:** КА 2

**Продолжительность:** 36 месяцев

**Регистрационный  
номер предложения:** GRD1-1999-10442

**Акроним проекта** STAIRRS

**Регистрационный  
номер контракта:** 1999-RS.10442

**Руководитель проекта ЕК:** Енс Олсен

---

**Резюме:**

Проект содержит три пакета предложений по практической работе:

- ПАКЕТ 1: разработка средства для проведения в общеевропейском масштабе анализа затрат-выгод различных вариантов осуществления мер по снижению шума, что позволит ускорить промышленное развитие и осуществить оптимальные решения на местном, национальном и международном уровнях;
- ПАКЕТ 2: корректировка оценки уровня шума от железнодорожных систем с использованием передовых технологий в целях предупреждения необходимости дублирования работы по измерению шума, создаваемого эксплуатационно-совместимыми транспортными средствами, что должно привести к снижению издержек на испытания, посредством определения величин, применимых к различным странам, в рамках единой операции. Такие методы позволят также установить по отдельности уровень шума от качения, создаваемого транспортными средствами и железнодорожным путем;
- ПАКЕТ 3: представление полученных материалов лицам, определяющим стратегии, с использованием итогов работы по реализации первого и второго пакетов предложений.

-----