



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2001/18/Add.1
6 August 2001

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту
(Пятьдесят пятая сессия, 16-18 октября 2001 года,
пункт 11 а) и b) повестки дня)

**РАЗВИТИЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ СЕТИ ОБЫЧНЫХ И ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

Добавление 1

Передано правительствами Бельгии, Люксембурга, Португалии и Швейцарии

* * *

БЕЛЬГИЯ

В рамках плана капиталовложений на период 2001-2012 годов были предложены следующие проекты:

a) Европейская сеть обычных железнодорожных линий

i) Грузовые перевозки

Капиталовложения, направленные на расширение пропускной способности в грузовом сообщении, предназначены для железнодорожных объектов следующих четырех категорий:

1. Вокзалы:

- корректировка числа и протяженности станционных путей с учетом прогнозируемого изменения объема движения;
- модернизация сигнальных и маневровых объектов с целью рационализации условий эксплуатации и повышения их безопасности для персонала.

Такие работы проводятся на Северном вокзале Антверпена и на вокзале Схейнпорта и запланированы, в частности, в Зебрюгге, Мерельбеке, Генке - Гудерене и Монсо.

2. Мультимодальные терминалы:

- преобразование существующих терминалов в соответствии с прогнозируемым изменением объема движения;
- создание таких новых терминалов, как главный узловой терминал на Северном вокзале Антверпена (соответствующие работы находятся в стадии завершения), Дёрганкдок на левом берегу Шельды в Антверпене (в стадии строительства) и терминал в аванпорте Брюсселя.

3. Парки вспомогательных железнодорожных путей:

- корректировка числа и протяженности вспомогательных путей с учетом прогнозируемого изменения объема движения; проведение таких работ запланировано, в частности, на левом и правом берегах Шельды в порту Антверпена;

- строительство новых парков вспомогательных путей в контексте развития портовых зон; проведение таких работ запланировано, в частности, на левом берегу Шельды в порту Антверпена и в порту Гента (Клэйзендок).

4. Магистральные железнодорожные линии:

- введение в эксплуатацию новых железнодорожных линий, предназначенных конкретно для грузовых перевозок, например магистральной линии Атхуз - Мёз (завершение строительства намечено на декабрь 2002 года) и линии 147 (уже введенной в эксплуатацию), соединения Эйзерен - Рейн, второй подъездной дороги в порт Антверпена, соединения Обанж - Мон-Сен-Мартен и ответвления на линии 11;
- надлежащее обустройство существующих линий для стимулирования интеграции пассажирских и грузовых перевозок и повышения возможностей конечной доставки грузов; прокладка третьего пути по линии 51 на участке между Брюгге и Дудзеле, прокладка третьего и четвертого путей по линии 50А на участке между Брюгге и Гентом, модернизация участка Гент - Мелле на линии 50.

ii) Пассажирские перевозки

Уместно отметить следующие проекты в области капиталовложений:

- повышение скорости движения на линии 130 Намюр - Шарльруа;
- надлежащее обустройство вокзала в Намюре;
- повышение скорости движения на линии Брюссель - Намюр - Арлон - Люксембург (линии 161-162);
- надлежащее обустройство железнодорожных путей и перронов в Малине;
- соединение L35-L36 в Лувене;
- надлежащее обустройство вокзала Сен-Пьер в Генте.

b) Европейская сеть высокоскоростных железнодорожных линий (включая информацию о взаимодополняемости высокоскоростного железнодорожного и воздушного транспорта, региональном развитии, региональном и городском транспорте)

Сеть высокоскоростных железнодорожных линий Бельгии состоит из трех ответвлений (Западное, Восточное и Северное) с центром в Брюсселе.

Западное ответвление, введенное в эксплуатацию 14 декабря 1997 года, позволяет добраться из столицы страны до Парижа за 1 час. 25 мин. Оно является также составным элементом системы сообщения ТЖВ (Евростар) между Брюсселем и Лондоном.

Между компаниями "Эр-Франс" и "Талис интернэшнл" были заключены соответствующие соглашения, с тем чтобы начиная с апреля 2001 года заменить воздушные перевозки по маршруту "Брюссель - Париж" перевозками на железнодорожных составах типа "Талис".

Кроме того, с 2005 года Брюссель будет соединен, с одной стороны, с Амстердамом при помощи Северного ответвления, проходящего через вокзал в Антверпене, и, с другой стороны, с Кельном при помощи Восточного ответвления, проходящего через вокзал Гиймен в Льеже.

В 2000 году на различных участках сети высокоскоростных железных дорог полным ходом велись строительные работы.

В рамках Западного ответвления продолжались работы по усовершенствованию подъездных путей к Южному вокзалу Брюсселя, а работы, направленные на повышение скорости движения на линии Галле - Брюссель, были завершены. Началась процедура утверждения этой линии, оснащенной новой системой сигнализации, для движения составов со скоростью 220 км/час.

В рамках Восточного ответвления ведутся строительные работы с целью прокладки третьего и четвертого путей между Брюсселем и Лувеном для комплексной эксплуатации существующей инфраструктуры и обеспечения надлежащей регулярности движения.

На новой линии, связывающей Лувен с Льежем, завершено строительство платформ и других объектов; таким образом, можно приступить к прокладке железнодорожных путей. Подготовительные работы на новом вокзале Льежа завершены, и осуществляются другие этапы реализации данного проекта. На участке в направлении Германии начато строительство новой линии со стороны Льежа.

В рамках Северного ответвления полным ходом идет строительство соединения Север-Юг. В Антверпене начата прокладка путей со стороны зоопарка. Проводится процедура конкурсного размещения государственного заказа на строительство тоннеля под городом, и на вокзале Ляхтбаль в Антверпене произведен большой объем работ. Начато строительство высокоскоростной железнодорожной линии в направлении Нидерландов.

Что касается района Северного вокзала Брюсселя, то в Харене начато строительство соединения с Восточным и Северным ответвлениями.

ЛЮКСЕМБУРГ

a) Европейская сеть обычных железнодорожных линий

В 1998 году Люксембургские железные дороги (ЛЖД) подписали с НОЖДБ и НОЖДФ соглашение о грузовых перевозках, регулирующее движение составов через эти три страны без обязательных остановок на границах. Это соглашение дополняет соглашение о техническом осмотре товарных вагонов при их передаче в международном сообщении (на основе принципа доверия) и соглашение о стимулировании и ускорении международных перевозок опасных грузов МПОГ, гарантирующее более высокий уровень безопасности. Что касается пассажирских перевозок, то ЛЖД присоединились к соглашению о техническом осмотре транспортных средств, используемых для формирования пассажирских составов в международном сообщении, которое также позволяет пересекать границы без остановок. В настоящее время ЛЖД осуществляют руководство работами по созданию трансъвропейской железнодорожной сети грузовых перевозок (ТЕЖСГП). В рамках этих мероприятий люксембургская сеть готовится к внедрению Европейской системы управления движением поездов (ЕСУП). Наряду с этим она участвует в работе Европейской ассоциации по эксплуатационной совместимости железнодорожного транспорта (ЕАЭСЖ), которой поручено разработать технические требования для включения в европейскую директиву об обеспечении эксплуатационной совместимости обычных железнодорожных линий.

b) Европейская сеть высокоскоростных железнодорожных линий (включая информацию о взаимодополняемости высокоскоростного железнодорожного и воздушного транспорта, региональном развитии, региональном и городском транспорте)

Люксембург не ведет строительства высокоскоростных железнодорожных линий, но использует все возможности для обеспечения оптимального соединения с трансъвропейской сетью высокоскоростных железнодорожных линий.

ПОРТУГАЛИЯ

Что касается грузовых перевозок, то инвестиционная стратегия основывается на создании национальных участков, являющихся составной частью ТЕЖСПП - Трансевропейской железнодорожной сети грузовых перевозок. Это предложение, уже представленное соответствующим службам Комиссии, будет тщательно проанализировано при участии испанских властей в рамках Смешанной португало-испанской комиссии, созданной в результате последней встречи на высшем уровне руководителей иберийских стран. В частности, национальные линии, входящие в ТЕЖСПП, включают следующие участки:

- северное соединение по линии Минью (Валенса);
- восточное соединение по линии Бейра-Альта (Вилар-Формозу);
- южное соединение по линии Эвора - Элваш - Бадахос.

Первое соединение является предметом весьма тщательного анализа, осуществляемого совместно с властями Галисии; планируется существенно повысить качество и пропускную способность действующей линии Минью.

Речь идет о соединении, которое позволит также повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта в секторе пассажирских перевозок и укрепить экономические связи между севером страны (где производится наибольший объем экспортных товаров в стране) и территорией Галисии между Виго и Коруньей, где отмечается заметный экономический рост, и в то же время улучшить сообщение с районом Большого Порту.

Работы на восточном соединении (Вилар-Формозу) завершены, и ожидается, что Испания также повысит качество соответствующей инфраструктуры на национальных линиях своей сети. Это решение также обсуждалось и было одобрено на последней встрече на высшем уровне руководителей иберийских стран. Сегодня эта линия служит основным связующим звеном с Испанией (и Европой) как в пассажирском, так и в грузовом сообщении.

На юге планируется построить новый участок Эвора - Элваш - Бадахос, с тем чтобы активизировать грузовой коридор, который связывает район Лиссабона и крупный порт Синиш с Испанией и который в настоящее время практически бездействует. Значение этого нового маршрута еще в большей степени возрастает с учетом прогнозируемого роста объема перевозок из порта Синиш.

Важным элементом стратегии в области пассажирских перевозок на средние и дальние расстояния является интеграция Португалии в европейскую сеть высокоскоростных железнодорожных линий. В настоящее время проводятся исследования в рамках технико-экономического обоснования для соединений Лиссабон - Порту - Мадрид, которые будут эксплуатироваться компанией RABE S.A.

На португало-испанской встрече на высшем уровне, состоявшейся 25 и 26 января 2000 года, была создана Смешанная португало-испанская комиссия по транспорту и наземной инфраструктуре, призванная содействовать развитию сотрудничества между обеими странами в области наземного транспорта и транспортной инфраструктуры.

Со стороны Португалии председателем этой Комиссии является государственный секретарь по вопросам транспорта, и в ее состав входят представители следующих органов: Бюро министра социального обеспечения, ДГТТ, ИЕП, ИНТФ, НСЖДП, RABE и ГАЕРЕ.

24 января 2001 года в Мадриде состоялось первое совещание этой Смешанной португало-испанской комиссии, на котором рассматривались вопросы наземного транспорта и транспортной инфраструктуры; уместно выделить следующие аспекты, имеющие отношение к железнодорожному транспорту:

- в связи с сетью высокоскоростных железных дорог было подтверждено, что 26 января в Мадриде состоится официальная церемония учреждения ЕОЭИ (Европейского объединения в защиту экономических интересов);
- обе стороны обязались координировать свои позиции в области развития иберийских маршрутов на трансъевропейских сетях автомобильных и железнодорожных перевозок;
- португальская сторона сообщила о своем намерении обеспечить сообщение между портом Синиш и Бадахосом;
- в связи с будущей работой Комиссии португальская сторона предложила активизировать работу по определению стратегии интеграции иберийской железнодорожной сети в европейскую железнодорожную сеть;
- были назначены ответственные сотрудники Центра постоянного наблюдения за трансграничным движением между Португалией и Испанией (директор Бюро исследований и планирования МЕС и технический секретарь по транспорту министерства планирования).

ШВЕЙЦАРИЯ

Соединение территории Швейцарии с европейскими сетями высокоскоростных железных дорог имеет целью повысить степень привлекательности линий, обеспечивающих связь с крупными европейскими центрами. Таким образом, речь идет о сокращении времени перевозки по различным соединениям. Между Швейцарией и окружающими ее европейскими странами был подписан ряд соглашений.

В этой связи следует, в частности, отметить, что в ноябре 1999 года Швейцария и Италия подписали двустороннее соглашение о координации деятельности в области долгосрочного планирования развития железнодорожной инфраструктуры между двумя государствами. Достижение целей, предусмотренных в этом двустороннем соглашении, будет обеспечиваться не только путем модернизации инфраструктуры, но и за счет повышения качества предлагаемых услуг и улучшения условий эксплуатации, в частности путем использования вагонов с опрокидывающимся кузовом и применения самых современных методов управления движением.

Кроме того, в ноябре 1999 года Швейцария и Франция также подписали двустороннее соглашение о соединении Швейцарии с железнодорожной сетью Франции, в частности с ее участками, по которым осуществляется движение высокоскоростных поездов (ТЖВ). Данное соглашение направлено главным образом на модернизацию железнодорожных линий, связывающих западную часть Швейцарии с высокоскоростными магистральными железными дорогами Франции. Доступ к сети движения ТЖВ обеспечивается по следующим трем главным линиям:

- Женева - Нантюа - Бурк-ан-Брес - Макон (соединение с существующей линией ТЖВ "Париж - Юго-Восток");
- Лозанна - Берн - Невшатель - Доль - Дижон - Эзи (соединение с существующей линией ТЖВ "Париж - Юго-Восток" и с будущей линией ТЖВ "Рейн - Рона")
- Базель - Мюлуз (соединение с будущими линиями ТЖВ восточноевропейского направления и "Рейн - Рона").
