



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2001/18/Add.3
30 August 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

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

Добавление 3

Передано правительством Российской Федерации

* * *

Развитие европейской сети обычных железных дорог

В 1999 году осуществлялись работы по электрификации участков Бабаево - Кошта, Свияжск - Албаба, Плесецкая - Обозерская, Краснодар - Тихорецкая, Старый Оскол - Стойленская - Котел, Назарово - Красная Сопка, Сибирцево - Уссурийск; удлинено 15,2 км станционных путей; оборудовано автоблокировкой 30 км пути и электрической централизацией 194 стрелки; уложено кабельных линий связи 536 км.

В 2000 году выполнялись работы по строительству: Северо-Муйского тоннеля, Нанчульского тоннеля, Туркманчуканского тоннеля, мостового перехода через Амур, подъездного железнодорожного пути к Чинейскому месторождению руд, новой железнодорожной линии Ледмозеро - Кочкома, моста через реку Вятка, Нижнеудинского вагоноремонтного завода, реконструкции магистрали Санкт-Петербург - Москва; обустройство пограничных переходов: Ивангород, Себеж, Черняховск; развитию предпортовой станции Находка - Восточная; электрификация участков: Волховстрой - Бабаево, Обозерская - Маленга, Бикин - Губерово, Саратов - Тихорецкая.

К приоритетным инвестиционным проектам развития железных дорог России, реализуемым в настоящее время, относятся: развитие Санкт-Петербургского железнодорожного узла; здание регионального и дорожного центра управления перевозкам Октябрьской железной дороги; новая железная дорога Ледмозер - Кочкома; единый диспетчерский центр управления Свердловск; реконструкция магистрали Санкт-Петербург - Москва; Всероссийский научно-исследовательский и проектный институт информатизации, автоматизации и связи; реконструкция третьего кольца Московской железной дороги; Шереметьево - Москва; Домодедово - Москва; перегрузочный комплекс в порту Темрюк; железнодорожное сообщение материк - Сахалин; подъездной путь к Эльгискому месторождению; Северо-Муйский тоннель, Тарманчуканский тоннель; Лагар-Аульский тоннель; подъездной железнодорожный путь к Чинейскому месторождению руд; электрификация участков: Идель - Свирь, Волховстрой - Кошта, Саратов - Тихорецкая, Маленга - Вонгула, Маленга - Сумский Посад, Губерово - Сибирцево, Красная Сопка - Дубинино, Шарташ - Егоршино; завершение электрификации участков: Сибирцево - Уссурийск, Хабаровск - Бикин, Бикин - Губерово.

Развитие европейской сети высокоскоростных железных дорог

На основе зарубежного и отечественного опыта учеными и специалистами в области железнодорожного транспорта России концепция организации скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов, предусматривающая поэтапное

повышение скоростей до 160-200 км/ч на существующих железнодорожных линиях, а в последующем и переход на сооружение специализированных высокоскоростных магистралей (ВСМ) со скоростями движения до 350 км/час.

Создание скоростного и высокоскоростного движения на железнодорожном транспорте обеспечит сокращение потребности в подвижном составе, более высокий уровень комфортности и безопасности для пассажиров при значительном сокращении времени нахождения пассажиров в пути.

Кроме того, организация скоростного и высокоскоростного движения обеспечивает поддержание и дальнейшее стимулирование научно-технического и интеллектуального потенциала страны за счет размещения на отечественных предприятиях заказов на создание новых образцов техники мирового уровня.

При этом объем заказов на создание и внедрение технических средств и технологий, а также строительство линии ВСМ может составлять сумму, эквивалентную 600-800 млн. долл. США в год.

Учитывая, что данная проблема носит общенациональный характер, а наиболее эффективным методом решения таких задач является научно-техническое планирование и управление комплексом решаемых задач на базе Федеральной целевой программы, министерство путей сообщения Российской Федерации разработало проект Федеральной программы развития скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов на железных дорогах Российской Федерации.

Выбор направлений для строительства специализированных пассажирских высокоскоростных магистралей определяется прежде всего географическими факторами и объемами пассажиропотоков.

Известно, что конкурентоспособные транспортные услуги железнодорожного транспорта могут предоставляться при скоростях движения до 300 км/час на расстояния до 800 км для дневных поездок и на расстояния до 2 000 км для ночных поездок.

На сети железных дорог России можно выделить несколько возможных направлений, перспективных для строительства новых специализированных пассажирских высокоскоростных магистралей. Речь идет о следующих направлениях:

1. Санкт-Петербург - Москва;
2. Москва - Минск - Брест (на участке Москва - Красное);
3. Москва - Юг;
4. Москва - Нижний Новгород - Екатеринбург.

Что касается направления Москва - Минск - Брест и далее на Запад, то оно рассматривается исключительно в рамках международных договоров, поскольку российская часть маршрута Москва - Красное в общей протяженности занимает небольшую долю, а количество пассажиров, следующих только в пределах этой части маршрута, невелико.

Развитие и модернизацию указанных четырех направлений планируется начать с 2010 года.
