



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2001/18/Add.2
6 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 11 b) повестки дня)

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

Добавление 2

Передано Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД)

* * *

Работа ОСЖД по созданию евроазиатских сетей обычных и высокоскоростных железных дорог

Согласно решению XXV сессии Совещания Министров ОСЖД (Ташкент, 1997 год) в рамках второй Комиссии ОСЖД в период с 1998 по 2000 год была разработана тема *"Разработка согласованной железнодорожной транспортной политики ОСЖД"*.

В данной работе сделан анализ развития транспортных систем стран - членов ОСЖД в условиях планового хозяйствования, а также разработаны рекомендации для повышения конкурентоспособности железных дорог в условиях рыночной экономики.

Результаты этой работы будут рассмотрены на XXIX сессии Совещания министров ОСЖД (г. Баку, 5-8 июня 2001 года).

Для обеспечения внешнеторговых связей стран членов ОСЖД, сохранения и укрепления позиции железных дорог на международных транспортных рынках, поэтапной интеграции железнодорожных транспортных систем в мировую транспортную систему необходимо предусмотреть:

- разработку новой стратегии деятельности ОСЖД, основывающейся на создании общего транспортного пространства и предложениях по реализации согласованной железнодорожной транспортной политики ОСЖД;
- концентрацию усилий в рамках международного сотрудничества на решение проблем по отдельным железнодорожным транспортным направлениям/ коридорам/ и по конкретным пунктам перехода.

Сегодня почти все железные дороги стран членов ОСЖД находятся в процессе реструктуризации. В большинстве случаев железные дороги ОСЖД являются собственностью государств, и они определяют приоритетные области реструктуризации железной дороги.

Совпадают ли всегда выборы государства с нуждами железной дороги?
В ответах, полученных от железных дорог, отражены самые крупные проблемы, требующие решения при их реструктуризации:

- слабая поддержка со стороны государства (выделяется слишком малая часть из госбюджета для железных дорог);

- тарифная политика и уровень цен определяются государством;
- покрытие убытка пассажирских перевозок осуществляется за счет грузовых перевозок (государство компенсирует в среднем до 25% убытка).

Надо отметить, что причины, из-за которых железные дороги ОСЖД сталкиваются в настоящее время с серьезными трудностями, существенно отличаются от проблем, существующих в Западной Европе.

Директивы Европейского союза могут быть применены при разработке железнодорожной транспортной политики в странах членов ОСЖД, но они должны быть адаптированы к существующим в данной стране политическим и экономическим условиям, или страны сами должны выработать новые принципы.

В 1996 году на основании исследований грузовых потоков между странами Европы и Азии были приняты главные железнодорожные направления ОСЖД.

В рамках темы "Разработка согласованной железнодорожной транспортной политики ОСЖД" уточняется *Схема главных железнодорожных коридоров ОСЖД* с учетом панъевропейских коридоров и маршрутов Трансазиатской железной дороги, разработанные ЭСКАТО ООН. Однако еще не удалось полностью завершить эту работу. Со стороны стран - членов ОСЖД появились новые предложения для включения в схему новых соединений. Проводятся работы по актуализации Приложений I (важнейшие линии) и II (терминалы) "Соглашения об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа-Азия".

Был проведен анализ объемов грузовых перевозок на железнодорожных направлениях ОСЖД. Наиболее загруженными являются участки направлений, проходящие по территории России, Китая, Казахстана и Украины. По этим направлениям осуществляются перевозки массовых грузов из районов их добычи и производства в центры потребления, а также в морские порты.

На основе анализа перспективных грузопотоков и существующей технической оснащённости железнодорожных направлений необходимо выявить узкие места на направлениях ОСЖД и разработать мероприятия по их устранению. Это могло бы явиться основой для разработки стратегии развития железнодорожных коридоров ОСЖД.

Что касается пассажирских перевозок, в рамках первой Комиссии ОСЖД в 1996-2000 годах была разработана тема "Разработка предложений по созданию

скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий в сообщении Европа-Азия". Разработанные материалы включают в себя: топологию сети скоростных и высокоскоростных ж. д. линий, принципы организации движения, времена хода и выбор подвижного состава.

Продолжением этой работы в план работы включена тема "Разработка и координация программы мероприятий стран - членов ОСЖД по созданию скоростного и высокоскоростного движения в сообщении Европа-Азия (2001-2005 годы)". Данная разработка является одним из этапов в решении проблемы расширения западноевропейской сети скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий в направлении Восточной Европы и Азии.

В национальных программах определяются основные цели, задачи и мероприятия по организации скоростного и высокоскоростного движения.

Особая эффективность достигается при решении этой проблемы не только на уровне национальных программ, но и на основе многостороннего сотрудничества и совместных разработок транспортных ведомств и самих железных дорог. В этой связи необходима согласованность и координация мер по экономическим, техническим и технологическим решениям по организации скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов, а также срокам реализации национальных проектов между странами.
