



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2005/17
20 October 2005

RUSSIAN ONLY

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

(Восемнадцатая сессия, 15-16 сентября 2005 года,
пункт 4 b) повестки дня)

ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СОЕДИНЕНИЯ

**Разработка элементов совместной программы ЕЭК ООН - ЭСКАТО ООН
по развитию евро-азиатских транспортных соединений и анализ итогов
соответствующих международных совещаний**

Представлено Российскими Железными Дорогами

1. Развитие евро-азиатских транспортных связей

Российские железные дороги, сознавая свою роль, как транспортного моста между Европой и Азией, проводят активную политику, направленную на укрепление евро-азиатских транспортных связей.

По территории России проходят общеевропейские транспортные коридоры № 2, № 9 и частично № 1, входящие в два направления – Запад-Восток и Север-Юг. Именно на эффективное использование потенциала этих транспортных направлений Российскими железными дорогами делаются особые акценты в развитии евро-азиатских транспортных соединений.

Железные дороги, обеспечивающие перевозки грузов по указанным направлениям, имеют довольно развитую инфраструктуру. На большей части своей протяженности они состоят из двухпутных, электрифицированных участков, оборудованных современными средствами связи.

В целях обеспечения перспективных объемов перевозок (до 2010г. объемы перевозок на направлении Запад-Восток могут составить 350 тыс. шт. в двадцатифутовом исчислении, а на направлении Север-Юг – 110 тыс. шт.) и повышения их качества ОАО «РЖД» осуществляет работы по дальнейшему развитию железнодорожной инфраструктуры.

На данных направлениях проводится реконструкция станций с удлинением приемо-отправочных путей и другие мероприятия для обеспечения пропуска грузовых поездов длиной 71 условный вагон весовой нормой 6000 тонн.

Направление Север-Юг

Сухопутная часть коридора «Север-Юг», проходящая по Российским железным дорогам от границы с Финляндией до Каспийского моря, составляет около 3 тыс. км и на северном участке совпадает с МТК №9. От этого магистрального направления имеются выходы на страны Балтийского региона, Украину, Белоруссию, а через них на сеть железных дорог Восточной и Западной Европы.

ОАО «РЖД» проводят большую работу по созданию необходимой инфраструктуры для освоения растущих перевозок по этому маршруту. В 2004 году ОАО «РЖД» за счет собственных средств построило железнодорожную линию, соединившую новый международный порт Оля на Каспийском море с общей сетью железных дорог России. Сформирован также новый интермодальный маршрут, по которому организована регулярная доставка контейнерных грузов в Иран.

При транспортировке транзитных грузов по МТК «Север-Юг» время их доставки по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал сокращается в 1,5-2 раза.

В настоящее время ОАО «РЖД» совместно с Иранскими и Азербайджанскими железными дорогами решает вопрос о формировании прямого сухопутного сообщения по западному побережью Каспийского моря со строительством новой линии Казвин-Решт-Астара на территории Ирана с выходом на железные дороги Азербайджана и России.

Рассматривается также вопрос возобновления прямого железнодорожного сообщения через Республики Закавказья с дальнейшим выходом на маршрут коридора «Север-Юг».

В комплексе мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры на направлении предусматривается:

- развитие станций Санкт-Петербургского узла;
- электрификация участков Кочетовка – Ртищево и Трубная – Аксарайская;
- строительство вторых главных путей на участках Волгоград – Ахтуба, Саратов – Петров Вал и в Астраханском узле, а также двухпутных вставок на участке Трусово – Яндыки;
- строительство второго мостового перехода через реку Бузан в районе Астрахани;
- обустройство железнодорожного пункта пропуска Самур (ст. Дербент).

Особое значение придается повышению качества перевозок транзитных грузов.

Большое внимание Компанией уделяется развитию пассажирских перевозок, в том числе международных. Уже сегодня качество дальних пассажирских перевозок ОАО «РЖД» приближается к европейским стандартам. Так, например, скорости движения пассажирских поездов на направлении Москва – Санкт-Петербург (*общеевропейский транспортный коридор № 9*) доведены до 200 км/час, имеется проект их дальнейшего повышения. Предусматривается продление скоростного участка от Санкт-Петербурга до Хельсинки.

Направление Запад - Восток

В последнее время тема железнодорожных перевозок в направлении «Восток – Запад – Восток» приобретает все более актуальный характер. Страны Азиатско-Тихоокеанского региона показывают высокую динамику роста торгового оборота с экономически развитыми странами, в том числе со странами Европейского сообщества.

В обеспечении транспортных связей между Европой и Азией важную роль играет Транссибирская магистраль, являющаяся естественным продолжением Международного транспортного коридора №2. Этот сухопутный маршрут имеет наименьшее количество пограничных переходов, что значительно упрощает продвижение грузов от дальневосточных портов в страны Евросоюза.

За 2004 год суммарный объем перевозок внешнеторговых грузов по Транссибирской магистрали составил более 70 млн. тонн, в т.ч. транзит – 2,2 млн. тонн, экспорт – 65 млн. тонн, импорт – 3,1 млн. тонн. Уже сейчас ОАО «Российские железные дороги» готовы увеличить объемы контейнерных перевозок по Транссибу в 2-2,5 раза, а при условии увеличения парка специализированных вагонов и мощностей портовых терминалов – в 3 - 4 раза.

В комплексе мероприятий, направленных на повышение пропускной способности направления Запад - Восток, предусматривается:

- строительство второго главного пути на участках Находка – Находка Восточная, Вологда – Буй, строительство третьего главного пути на участках Лянгасово – Котельнич, Пермь – Чайковская, Мга – Волховстрой;
- строительство второго мостового перехода через реку Амур в районе Хабаровска, через реку Унжа на участке Галич – Свеча;
- увеличение пропускной способности станции Находка Восточная, обслуживающей порт Восточный.

В настоящее время идет глубокая модернизация железных дорог Восточной Сибири и Забайкалья, которая позволит обеспечить значительный прирост объемов грузоперевозок в сообщении с Китаем. Реализация этого проекта станет важным шагом в повышении надежности сухопутного моста между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом.

ОАО «РЖД» было принято решение об увеличении к 2007 году провозной способности участка Карымская – Забайкальск до 28 млн. тонн грузов назначением в Китай. Учитывая это прогнозируемое значительное увеличение объемов перевозок, в 2007 г. предусматривается завершить комплексную реконструкцию участка Карымская –

Забайкальск, включающую строительство вторых главных путей, электрификацию участка и удлинение прямо-отправочных путей на станциях. Существенное развитие получает пограничная станция Забайкальск.

При условии формирования Транскорейской магистрали и организации перевозок контейнеров в сообщении Республика Корея – Европа будет проведена реконструкция пограничной станции Хасан.

На направлениях коридора «Восток – Запад» скорости движения пассажирских поездов будут повышены до 140-160 км/час, а в перспективе – и до 200 км/час.

2. Организация международных демонстрационных контейнерных поездов с участием ОАО «РЖД»

В рамках сотрудничества с ЭСКАТО и в соответствии с *Протоколом второго заседания Руководящего комитета по планированию и осуществлению демонстрационных прогонов контейнерных поездов в Северном коридоре Трансазиатской железной дороги* совместными усилиями Центра по перевозке грузов в контейнерах «Трансконтейнер» ОАО «РЖД», иностранными железными дорогами и экспедиторскими фирмами были организованы демонстрационные пробеги контейнерных поездов.

Совместно с железными дорогами Белоруссии и Монголии, а также с экспедиторскими организациями, был организован демонстрационный пробег контейнерного поезда по маршруту Брест-Наушки-Улан-Батор. Контейнерный поезд, состоящий из 28 вагонов с крупнотоннажными контейнерами (69 ДФЭ) был отправлен 15 июня 2004г. Общее время в пути от Бреста до ст. Наушки составило 7 суток 17 час. Средняя маршрутная скорость 889 км/сут.

Совместно с железными дорогами Белоруссии, экспедиторскими компаниями «ТИС», «ФЕ-Транс», PanKorea, Agroland организован демонстрационный пробег контейнерного поезда по маршруту Находка Восточная - Брест с грузом из Республики Корея и Китая назначением в Польшу. Полносоставный контейнерный поезд отправился со станции Находка Восточная 06 июля 2004г. В составе поезда проследовало 46 40-футовых контейнеров, из которых 26 с грузом компании LG Electronics. Время следования по территории России 10 сут. 18 ч., по территории Белоруссии и Польши 14 ч. 48 мин. Скорость следования по территории России составило 916 км/сут.

Данный демонстрационный пробег имел свое продолжение в организации контейнерных поездов на регулярной основе. В 2004г. по маршруту ст. Находка Восточная-Брест проследовало 10 поездов, включая демонстрационный, которыми перевезено 1039 ДФЭ. За 7 месяцев 2005 г. в составе контейнерных поездов (5 поездов) Находка Восточная-Брест перевезено 546 ДФЭ.

Кроме того, 1 марта 2005 г. из Китая, со ст. Хух-Хото, которая расположена на расстоянии 465 км от пограничного перехода Эрлянь (КНР) – Замын-Удэ (Монголия), в Германию (ст. Дуйсбург) отправился первый контейнерный поезд, в составе которого было перевезено 102 двадцатифутовых контейнера. Поезд проследовал по территории шести

государств (Китай, Монголия, Россия, Беларусь, Польша и Германия), преодолев в общей сложности более 10 тыс. км за 14 дней 15 часов.
