



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2003/20
29 August 2003

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту
(Пятьдесят седьмая сессия, 21-23 октября 2003 года,
пункт 4 повестки дня)

Мероприятия, проводимые ОСЖД по евроазиатским (железнодорожным)
транспортным коридорам

Представлено Комитетом Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД)

В отличие от условий перевозок в европейских государствах железнодорожные сообщения между странами – членами ОСЖД характеризуются значительной протяженностью маршрутов перевозок (8-10 тыс. км) в различных климатических условиях (в том числе в районах с суровым климатом) и двухразовым изменением ширины колеи в пути следования в одном направлении (1435 мм/1520 мм/1435 мм).

В перевозках между Европой и Азией действуют несколько отличающиеся, чем в Западной Европе, правовые урегулирования, которые требуют усовершенствования и согласования условий перевозок. Следует принимать во внимание и большое количество пограничных переходов. На основе анализа вышеприведенных особенностей перевозочного процесса ОСЖД осуществляет координацию согласованных действий железных дорог с учетом их технической, технологической, правовой и тарифной совместимости с перевозочной системой, действующей в Европе.

В Организации сотрудничества железных дорог в 1996 году на основании исследований грузовых потоков между странами Европы и Азии были определены 13 главных железнодорожных направлений в сообщении Европа – Азия.

На основе анализа технико-эксплуатационных показателей и технической оснащенности указанных 13 железнодорожных направлений тогда был сделан вывод о том, что отдельные линии и участки железных дорог большинства стран по ряду параметров соответствуют требованиям СМЖЛ и СЛКП, но не соответствуют им по величине минимальной расчетной скорости пассажирских и грузовых поездов и наличию пересечения в одном уровне.

С целью согласованного развития транспортной инфраструктуры в период с 1996 по 2001 гг. осуществлен сбор и анализ данных по инфраструктуре железнодорожных транспортных коридоров, были изучены вопросы пересечения границ и возможности совершенствования технологии перевозок, разработаны комплексные меры по улучшению организации международных железнодорожных перевозок по транспортным коридорам.

Заинтересованными странами подписаны соответствующие меморандумы о взаимопонимании по развитию коридоров, которые стали основой для координированных действий государств по реконструкции и модернизации железнодорожных линий.

За прошедшие 5 лет значительно изменилась география транспортных потоков.

В период с 1998 по 2001 гг. на основе предложений стран – членов ОСЖД была проведена работа по уточнению Схемы железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД, которая согласована и принята в августе 2001 г. Разработанный документ предусматривает развитие межконтинентальных связей по основным железнодорожным направлениям на долгосрочную перспективу.

**Уточненные железнодорожные транспортные коридоры ОСЖД
в сообщении Европа–Азия (по состоянию на 24.08.2001г.)
и мероприятия, проводимые по евроазиатским
железнодорожным коридорам**

Коридор № 1

Проходит по территории Польши, Латвии, Литвы, Эстонии, Беларуси, России, Казахстана, Узбекистана, Китая, Монголии, КНДР (в перспективе и Кореи).

Направление:

Куновице – Варшава – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Котельнич – Пермь – Свердловск (Екатеринбург) – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Заудинский завод – Карымская – Волочаевка – Находка / Ванино / Хасан.

Общая протяженность коридора (без ответвлений) – 12233 км, из них на территории России – 10939 км (от Красное до Находки). Вся трасса двухпутная и полностью электрифицирована. Длина станционных путей – 750-1050 м.

Весовые нормы грузовых поездов на российском участке коридора 3500 – 4500 тонн, допускаемые скорости движения для пассажирских поездов 80-140 км/час, для грузовых – 80-90 км/час. Провозная мощность на транссибирском участке коридора – 100-110 млн.т. грузов в год. Имеется резерв провозной способности порядка 25-30%.

Изучено состояние инфраструктуры и разработаны меры для увеличения объемов перевозок. Участники данного коридора пришли к выводу, что параметры железнодорожных линий данного коридора не являются сдерживающим фактором.

В результате поэтапной модернизации инфраструктуры и проведенных организационных мероприятий по коридору № 1 в 2001 году было перевезено 107 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте с экспортно-импортными и транзитными грузами. Увеличению транзита способствовало пополнение флота, осуществляющего перевозки контейнеров между портом Пусан (Республика Корея) и портом Восточный (Россия), а также контейнерного парка МПС России. Кроме того, была разработана и внедрена новая технология, предусматривающая круглосуточную организацию работы по погрузке и вывозу контейнеров из порта Восточный. Новая технология позволяет вывозить по 150 платформ с контейнерами в сутки, против 80 вывозящихся в начале 2001 года.

Совместно с железнодорожной администрацией Китая был осуществлен проект организации контейнерного поезда Пекин – Москва, курсирование которого в настоящее время осуществляется 4 раза в месяц по готовности. За 2001 г. в составе поезда проследовало 2110 контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте.

Скорость курсирования контейнерных поездов составляет около 1000 километров в сутки. В 2001 году было произведено усиление железнодорожного пути Транссибирской магистрали, что позволило увеличить скорости движения контейнерных поездов до 1200 км/сутки.

Разрабатываются графики движения ускоренных контейнерных поездов, предусматривающие срок доставки контейнеров от Находки до Бреста за 12,5 суток.

С использованием международного стандарта передачи данных в рамках пилот-проекта с участием немецких, польских, российских железных дорог разрабатывается система информационного сопровождения ускоренных поездов «Восточный ветер» и «Россия-экспресс».

На базе Брестского информационно-вычислительного центра создана «Единая информационная технология работы пограничного перехода Малашевиче (ПКП) – Брест (Беларусь)», в рамках которой реализован электронный документооборот между сопредельными пограничными станциями. Копии электронных перевозочных и

передаточных документов формируются параллельно с оригиналами и используются в технологии работы пограничных станций, а также для информационного сервиса.

В целях сокращения времени нахождения вагонов и контейнеров на передаточных станциях Белорусской железной дорогой совместно с Государственным таможенным комитетом разработан упрощенный порядок таможенного оформления грузов, перевозимых маршрутными поездами. В качестве Документа контроля доставки используется его упрощенная форма, которая не требует подробного описания товара, его стоимости, что позволило сократить время нахождения грузов в Брестском узле.

Внедрено Положение о совместной поддержке транзитных перевозок грузов маршрутными поездами. Это позволит использовать дополнительные экземпляры дорожной ведомости в качестве документа контроля доставки, что даст возможность сократить время стоянки поездов на пограничных станциях.

Разработана новая правовая основа организации перевозок грузов по железным дорогам Германии, Польши, Беларуси и России по единому перевозочному документу и подписано Соглашение о прямом железнодорожном грузовом сообщении между этими государствами. Данное Соглашение позволяет упростить процесс перевозок и ускорить продвижение грузов.

В августе текущего года в соответствии с 4-х сторонним соглашением между железнодорожными администрациями Германии, Польши, Беларуси и России в Варшаве была рассмотрена программа совместных работ по 1-му коридору ОСЖД – Берлин – Варшава – Минск – Москва (II Критский). Руководители четырех железных дорог одобрили и утвердили мероприятия в области грузового сообщения, пассажирского сообщения и инфраструктуры.

В частности, для развития и совершенствования данного коридора предусматривается:

- строительство в 2004 г. на станции Брест путевой установки для автоматической смены колеи 1435 мм/1520 мм и наоборот;
- модернизация всего транспортного коридора (от Берлина до Москвы) до 2010 года с реализацией скорости движения 160 км/час.
- Согласованы также меры в области упрощения таможенных процедур и ускорения переоформления накладных.

Коридор № 2

Проходит по территории России, Казахстана, Китая, Вьетнама.

Направление:

Москва – Казань – Свердловск (Екатеринбург) – Курган – Петропавловск – Астана – Дружба – Алашанькоу – Урумчи – Чжэнчжоу – Сюйчжоу – Ляньюньган.

Общая протяженность коридора (без ответвлений) – 8048 км.

От Москвы до границы Китая характеристики трассы почти такие же, как у коридора № 1, а далее до порта Ляньюньган хуже по средствам СЦБ и связи, уровню участковой скорости и весовым нормам. На части указанной линии имеются однопутные участки на тепловозной тяге.

Годовой грузопоток составляет 23-55 млн. т. нетто с 15-18 % резервом.

Для грузов из Западного и Центрального Китая, Юго-Восточной Азии на Запад более коротким является путь через Китай, Казахстан и далее на Россию или Узбекистан.

Объем торговли между Казахстаном и Китаем за последнее десятилетие вырос в 7 раз и достиг 1 млрд. долларов США.

В соответствии с согласованными мероприятиями на казахстанском участке Актогай – Дружба ведутся значительные работы по модернизации инфраструктуры, предусматривающие капитальный ремонт пути, реконструкцию зданий и сооружений, усиление систем СЦБ, связи и энергоснабжения. На указанные мероприятия в 2002 – 2005 гг. следует освоить около 90 млн. долларов США, из них на развитие пограничного перехода Дружба – более 6 млн. долларов США.

Более масштабные мероприятия проводятся, и предстоит еще провести, на китайском участке коридора № 2, начиная от станции Алашанькоу до порта Ляньюньган. Здесь предусматривается реконструкция и модернизация путевого хозяйства (в том числе строительство вторых путей), усиление систем энергоснабжения, СЦБ и связи и др. Намечается модернизация существующего и приобретение нового подвижного состава. На указанные цели выделяются средства в размере 1700 млн. долларов США.

С целью дальнейшего развития контейнерных перевозок в 1998 году было заключено соглашение между Казахстаном и Китаем о совместном использовании контейнеров двух стран.

В 2000 году Казахстан закупил одну тысячу крупнотоннажных контейнеров, сертифицированных по мировым стандартам.

По коридору № 2 также были осуществлены пропуски демонстрационных ускоренных контейнерных поездов по направлению Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – Польша – Германия с грузами из западных регионов Китая. Время доставки грузов по данному маршруту 12-14 суток, а скорость – 800-950 км/сутки.

Коридор № 3

Проходит по территории Польши, Украины, России.

Направление:

Згожелец – Вроцлав – Ополе – Катовице – Краков – Медыка – Мостиска – Львов – Жмеринка – Киев – Зерново – Суземка – Москва.

Общая протяженность – 2209 км. Вся трасса – двухпутная на электрической тяге. Весовые нормы 2800-3600 тонн. Маршрутная скорость низкая – 200-300 км/сутки (кроме российского участка). Годовой грузопоток – 5-45 млн.т.нетто.

С 1995 по 1999 гг. осуществлены сбор и анализ данных по инфраструктуре, были изучены вопросы пересечения границ, возможности совершенствования технологии международных перевозок.

В 1999 году были согласованы комплексные меры по развитию коридора № 3.

За 1999-2001 гг. на направлении МТК № 3 выполнен капитальный ремонт пути общей длиной более 860 км.

Ведутся работы на пограничной станции Мостиска (Украина) по капитальному ремонту вокзала, пункта технического обслуживания и организации локальной компьютерной сети.

Заканчиваются работы по внедрению раздвижных колесных пар с автоматически изменяемой шириной колеи на направлениях Пшемьсль – Мостиска и Дорохуск – Ягодин.

Применение этой технологии значительно сократит простой поездов на пограничных станциях.

В настоящее время Меморандум о взаимопонимании по коридору № 3 подписан всеми сторонами.

Участники этого коридора решили продолжить работы по внедрению и конкретизации комплексных мер на двусторонней основе. Констатировано, что могут предлагать привлекательные для клиентуры услуги при условии сокращения сроков доставки, обеспечения сохранности, согласования тарифов.

Коридор № 4

Проходит по территории Чехии, Словакии, Венгрии, Польши, Украины.

Направление:

Дечин – Прага – Чешска Тржебова – Пржеров – Граница на Мораве – Жилина – Кошице – Чоп

Общая протяженность – 877 км. Двухпутная трасса – на электротяге. Годовой грузопоток – 8-15 млн.т.

Основные работы были проведены в области модернизации пути и повышения скоростей движения пассажирских поездов (на отдельных участках коридора – до 140 км/час).

Коридор № 5

Проходит по территории Венгрии, Словакии, Украины, России, Казахстана, Грузии, Азербайджана, Молдовы, Китая, Кыргызстана.

Направление:

Баяншенъе/ Шопрон / Хедъеишхалом / – Будапешт – Захонь – Чоп – Стрый – Львов – Красне – Жмеринка – Фастов – Дарница – Гребенка – Полтава – Харьков – Тополи – Валуйки – Пенза – Кинель – Курган – Пресногорьковская – Кокчетав – Актогай – Дружба – Алашанькоу – Урумчи – Ланьчжоу – Ляньюньган.

Общая протяженность – 11539 км. Характеристики такие же, как у коридора № 1. Весовые нормы ниже на венгерском участке коридора. Годовой грузопоток – от 8 до 60 млн.т.

Изучено состояние инфраструктуры и разработаны меры для увеличения объемов перевозок. Участники коридора пришли к выводу, что параметры железнодорожных линий данного коридора не являются сдерживающим фактором.

В настоящее время всеми сторонами коридора подписан Меморандум о взаимопонимании, который поэтапно реализуется.

Для венгерского участка коридора № 5 АО МАВ приняло план развития на период 2002-2006 гг., основной целью которого является модернизация железнодорожных линий, станций и вокзалов, устройств СЦБ и связи, а также обновление подвижного состава. Стоимость этих инвестиций оценивается в 1 млрд. долларов США.

Самые большие проекты инвестиций касаются модернизации 60-70 км пути ежегодно участков Будапешт – Вена, Будапешт – Секешфехервар и Будапешт – Мишкольц – Захонь.

Допускаемая скорость на участках поэтапно увеличивается до 120 – 160 км/час.

До конца 2003 г. АО МАВ закупит 10 электровозов для скорости 200 км/час с двумя системами питания, что позволит уменьшить простой поездов на пограничных переходах. Продолжается поставка дизельных моторвагонных поездов (53 шт.)

Разработан специальный проект для реконструкции вокзалов.

На украинском участке № 5 также ведутся большие работы по ремонту пути (за 1999-2001 гг. – 285 км), электрификации линий (Красное – Жмеринка), реконструкции локомотивных и вагонных депо.

В 2002 году завершена реконструкция вокзала Киев-пассажирский.

Узким местом коридора является наличие аварийного тоннеля на участке Лавочне – Чоп.

Требуется реконструкция (30 млн. долларов США) или строительство нового тоннеля (130 млн. долларов США).

Коридор № 6

Проходит по территории Словакии, Венгрии, Румынии, Югославии, Болгарии, Греции, Турции, Ирана, Туркменистана.

Направление:

Братислава – Будапешт – Арад – Крайова – Калафат – Видин – София – Салоники /Стамбул – Анкара – паром по оз. Ван – Тегеран – Сарахс – Сапармурат Туркменбаши, далее по коридорам №№ 10 и 2.

Общая протяженность – 6082 км.

Предусматривается начать модернизацию участков Будапешт – Лекешхоза и Будапешт – Кишкун – Фельдхоза, на которых будут повышены скорости до 120-140 км/час.

Коридор № 7

Проходит по территории Польши, Украины.

Направление:

Гданьск – Варшава – Люблин – Дорохуск – Ягодин – Здолбунов – Казатин – Жмеринка – Раздельная – Одесса.

Общая протяженность – 1513 км.

В 2001 году отремонтировано 350 км пути, а в 2000-2001 гг. выполнены строительные работы по электрификации украинского участка коридора от станции Здолбунов до станции Ковель длиной 148 км. Завершены также работы по строительству волоконно-оптической связи на участке Ровно – Ковель.

На пограничных станциях Ягодин и Изов продолжаются работы по развитию средств связи и оснащению компьютерной техникой.

С 2001 года начал курсировать контейнерный поезд «Гданьск – Одесса».

Коридор № 8

Проходит по территории Украины, России, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана.

Направление:

Фастов – Знаменка – Нижнеднепровск Узел – Красная Могила – Гуково – Лихая – Волгоград – Верхний Баскунчак – Аксарайская – Макат – Бейнеу – Найманкуль – Нукус – Учкудук – Навои.

Общая протяженность – 3619 км. На Российском и Украинском участках технические показатели высокие, на Казахском и Узбекском – ниже.

По территории Узбекистана в 2001 году завершено строительство новой железнодорожной линии Учкудук – Нукус протяженностью 342 км. Ведется реконструкция существующей линии на участке Навои – Учкудук и Султануиздаг – Нукус – Найманкуль общей протяженностью 396 км. На участке вновь построенной линии расположены 10 станций длиной приемо-отправочных путей в 1050 м.

В настоящее время на этой линии используется электрожелезнодорожная система с последующим оборудованием станций электрической централизацией и перегонов – кодовой автоблокировкой.

Кроме того, по II этапу мероприятий предусматривается электрификация всего участка новой железнодорожной линии.

В пределах Узбекской железной дороги на новой железнодорожной линии на перевозку транзитных грузов согласована 20-ти процентная скидка от действующих международных транзитных тарифов.

Коридор № 9

Проходит по территории Литвы, Беларуси и России.

Направление:

Клайпеда / Драугисте – Шяуляй – Кяйшиядорис – Вильнюс – Минск.

Протяженность – 567 км.

В 1995 г. в Вильнюсе был подписан Меморандум о взаимопонимании по развитию транспортного коридора.

За прошедший период на литовском участке коридора капитально отремонтировано 440 км пути, модернизировано более 200 км телекоммуникаций с использованием оптического кабеля. До 2004 года планируется полностью реконструировать пути коридора № 9, в том числе 47 мостов и виадуков. Подготовлен проект реконструкции Клайпедского морского порта с железнодорожным узлом и начаты работы по развитию пограничных станций. Продолжаются объемные работы на белорусском и российском участках коридора по реконструкции и модернизации линий и пограничных переходов.

В результате уже реализованных мероприятий в 2003 году начато еженедельное курсирование маршрутного поезда Одесса (Ильичевск) – Клайпеда «Викинг».

Коридор № 10 (ТРАСЕКА)

Проходит по территории Украины, Болгарии, Румынии, Грузии, Азербайджана, Узбекистана, Туркменистана, Кыргызстана, Казахстана, Таджикистана.

Направление:

Одесса/Ильичевск/Констанца/Варна/Бургас – Поти/Батуми – Тбилиси – Баку – Красноводск (Туркменбаши) – Сапармурат Туркменбаши – Бухара – Джизак – Хаваст – Ташкент – Арысь – Луговая – Актогай, далее по коридору № 2.

Общая протяженность трассы – 4389 км. Грузинские и Азербайджанские участки полностью электрифицированы. На Узбекском, Туркменском и Казахском участках имеется смешанная тепловозно-электрическая тяга. Участковые скорости в пределах 23-42 км/час. Весовые нормы 2500-4500 тонн. Годовой грузопоток от 14 до 17 млн. т.нетто. По сравнению с 1996 годом грузовые перевозки на грузино-азербайджанском участке ТРАСЕКА в 2000-2001 гг. возросли в 5-6 раз.

Работы по транспортному коридору «ТРАСЕКА» в ОСЖД ведутся с 1998 года.

На основе «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия», подписанного в г. Баку 7-8 сентября 1998 г. главами 12 государств и правительств, создан Постоянный Секретариат Межправительственной комиссии ТРАСЕКА со штаб-квартирой в г.Баку.

На грузинском участке коридора «ТРАСЕКА» выполнен большой объем работ по реконструкции и модернизации инфраструктуры и развитию портов.

Построены паромные комплексы в портах Поти и Батуми, которые обеспечивают железнодорожное паромное сообщение с Украиной (Ильичевск) и Болгарией (Варна).

Портовые станции Батуми и Поти имеют соответствующую инфраструктуру для приема паромов колеи 1520 мм из Ильичевска, а после реконструкции станции Батуми (завершение в конце 2003 г.) с устройством путей колеи 1435 мм железнодорожный паром начнет курсировать из Констанцы в Батуми с вагонами западноевропейской колеи.

Действует паромное сообщение Туркменбаши – Баку.

В 2002 году через Каспийское море открыто паромное сообщение Актау (Казахстан) – Баку (Азербайджан).

На остальных участках коридора «ТРАСЕКА» также проводятся работы по модернизации путевого хозяйства, устройств электроснабжения, средств СЦБ и связи.

В 2002 году разработан проект «Комплексного плана развития коридора „Европа – Кавказ – Азия“» и начата его реализация.

Коридор № 11

Проходит по территории России, Азербайджана, Ирана.

Направление:

Бусловская – Выборг – Санкт-Петербург – Бологое – Москва – Кочетовка – Ртищево – Саратов – Волгоград – Верхний Баскунчак – Астрахань – Карлан Юрт – Махачкала – Баку – Османлы Новые – Астара – Решт – Казвин – Тегеран – Бафк – Бендер – Аббас.

Протяженность – 5391 км. Характеризуется достаточно высокими технико-эксплуатационными показателями. Годовой грузопоток от 10 до 35 млн. тонн.

Предусмотрен большой объем инвестиций по модернизации инфраструктуры отдельных участков и реконструкции портов на Каспийском море.

Коридор № 12

Проходит по территории Молдовы, Румынии, Болгарии. Протяженность 1327 км.

Направление:

Вэлчинец – Окница – Унгены – Яссы – Бухарест – Русе – Варна/ Димитровград.

Из 1327 км пути 651 км – однопутные участки.

На молдавском участке коридора отремонтировано 24 км железнодорожного пути.

Ведутся работы по реконструкции локомотивных депо, средств СЦБ и связи. Введен в эксплуатацию рельсосварочный цех для сварки рельсовых плетей.

На румынском участке коридора ведутся работы по усилению пути. До 2005 года предусмотрено капитально отремонтировать более 380 км железнодорожного пути.

На болгарском участке отремонтировано 24 км пути. До 2005 года предусмотрено провести работы по обновлению пути протяженностью более 100км.

Коридор № 13

Проходит по территории России, Эстонии, Латвии, Литвы, Польши.

Направление:

Таллинн/Санкт-Петербург – Тапа – Валга – Рига – Шяуляй – Каунас – Шяштокай – Тракишки – Сувалки – Бялысток – Варшава.

Протяженность – 1488 км.

Меморандум о взаимопонимании по развитию транспортного коридора был подписан участниками коридора в июле 1997 г.

Участники коридора в 2000 г. согласовали заключительный материал, который издан в виде "Белой книги".

Ведутся работы по капитальному ремонту пути и модернизации систем сигнализации и телекоммуникации.

По пограничному переходу Тракишки/Моцкава в конце 2000 года начата эксплуатация устройства по автоматическому изменению ширины колесных пар вагонов.

Ведется работа по организации беспересадочного пассажирского сообщения по маршруту Варшава – Вильнюс – Рига – Таллинн.

* * *

На основе работ по транспортным коридорам, проведенных за последние годы, можно сказать, что железнодорожная инфраструктура стран – членов ОСЖД в большинстве случаев имеет значительные резервы пропускной и провозной способности. Узкими местами инфраструктуры (с ограниченной пропускной способностью) являются пограничные переходы и подходы к крупным городам и портам.

Во всех странах членов ОСЖД коридоры относятся к приоритетным инвестиционным проектам развития железных дорог. Постоянно ведется реабилитация и модернизация железнодорожной инфраструктуры с целью приведения ее к требованиям международных стандартов.

Проводятся работы по капитальному ремонту и модернизации пути, электрификации участков, модернизации сигнализации и средств связи, информатизации перевозочного процесса.

В большинстве стран разработаны концепции поэтапного повышения скоростей пассажирских перевозок до 160-200 км/ч.

Значительно сокращено время в пути поездов в сообщениях: Москва – Нижний Новгород, Москва – Ростов – Адлер, Санкт-Петербург – Адлер, Киев – Харьков. Модернизировалась железнодорожная линия Москва – Санкт-Петербург для организации курсирования высокоскоростных поездов. Казахские железные дороги осуществили опытные испытания по организации скоростного движения пассажирского поезда „Тальго” на участке Астана – Алматы. На главных магистралях Пекин – Харбин, Пекин – Шанхай, Пекин – Гуанчжоу, Пекин – Цзюлун, Ляньюньган – Ланьчжоу, Ланьчжоу – Урумчи допустимая максимальная скорость составила 160 км/час. Протяженность линий с повышенной скоростью доведена до 13000 км, что позволило значительно сократить время движения пассажирских и грузовых поездов. Время движения пассажирских

поездов на линии Пекин – Урумчи сокращено с 72 до 48 часов. В 2002 году была построена пассажирская специализированная линия Циньхуандао – Шэньян, эксплуатационная скорость которой будет достигнута более 160 км/час после введения ее в эксплуатацию.

Проведенные комплексные мероприятия по совершенствованию и развитию транспортных коридоров в целом позволили обеспечить устойчивый рост объемов перевозок грузов в течение последних 3-х лет, в основном за счет модернизации инфраструктуры, повышения скоростей движения и роста контейнерных перевозок на большей части коридоров. Увеличение объемов грузовых перевозок в 2002 году по сравнению с 2001 годом в целом по всем странам (в рамках ОСЖД) составил 3,4 %, а тоннокилометровая работа возрасла на 5,5 %.

Значительно увеличилась протяженность электрифицированных линий. Их доля в общей эксплуатационной длине сети железных дорог ОСЖД составила почти 38 %, что также способствовало увеличению объемов перевозок. Следует отметить, что экологически чистый вид тяги (электрическая тяга) в первую очередь внедряется на основных транспортных коридорах. Знаменательным событием явилось полное завершение в 2002 году электрификации Транссибирской магистрали.

Выполненные в рамках ОСЖД работы и ряд других исследований, проведенных в ряде стран – членов ОСЖД, еще раз подтверждают, что для естественной среды наиболее благоприятным видом транспорта является железнодорожный.

Так, по удельному потреблению энергетических ресурсов железнодорожный транспорт заметно отличается в выгодную сторону, то есть при одинаковом расходе энергетических ресурсов на железных дорогах можно выполнить значительно больший объем перевозочной работы. Энергетическая эффективность железнодорожного транспорта в 2 – 3 раза выше, чем автомобильного, как в грузовых, так и пассажирских перевозках.

На железных дорогах стран – членов ОСЖД активно проводились работы по увеличению объемов контейнерных перевозок маршрутными поездами.

Проводились работы по созданию новых маршрутных контейнерных поездов на железных дорогах России, Украины, Казахстана, Китая, Чехии, Словакии, Венгрии, Литвы, Беларуси.

Маршрутные контейнерные поезда начали курсировать еженедельно между Стамбулом (Турция) и Алмааты (Казахстан).

На железных дорогах Украины по специально разработанному графику в направлениях международных транспортных коридоров курсируют контейнерные поезда и маршрутные группы, а также поезда комбинированного транспорта. Одновременно проводится работа по организации контейнерных поездов в новых направлениях.

Только в 2003 г. организованы и еженедельно курсируют поезда комбинированного транспорта в сообщении Ильичевск – Клайпеда «Викинг» и Киев –

Славкув «Ярослав». В соответствии с разработанной Временной технологией в состав указанных поездов могут включаться вагоны с автопоездами, крупнотоннажными универсальными и специализированными контейнерами. Для проезда и питания водителей камионов в состав поезда включаются пассажирские купейные вагоны, вагон-ресторан или вагон-кафе. Железными дорогами, участвующими в организации поездов, определены операторы, которые проводят координационную работу с другими видами транспорта по привлечению грузов к перевозке, заключают договора, и при необходимости, выступают как грузоотправители и грузополучатели автопоездов.

С апреля 2003 г. поезд комбинированного транспорта «Ярослав» еженедельно следует из Киева до Славкува и в обратном направлении через пограничный переход Изов – Хрубешув. Перевозка из Киева до Славкува осуществляется по колею 1520 мм без перегруза на границе.

Опыт первых рейсов показал высокую заинтересованность автоперевозчиков, осуществляющих перевозки грузов в направлении Украина – Западная Европа.

С целью повышения эффективности работы и получения конкурентоспособных результатов от эксплуатации указанных коридоров следует обратить внимание на решение следующих задач:

упрощение (ускорение) процедур пересечения пограничных переходов. Необходимо добиваться комплексного решения этого вопроса между пограничными, таможенными, железнодорожными органами путем установления максимального допустимого времени на указанные процедуры на уровне правительственных органов соседних государств (распоряжение правительства, закон и др.);

более быстрыми темпами осуществлять модернизацию инфраструктуры коридоров и их техническую оснащенность с целью достижения параметров требований СМЖЛ и СЛКП в части повышения скоростей и пересечения трассы в разных уровнях;

активизировать работу по организации регулярного движения контейнерных поездов с целью увеличения объемов перевозок по каждому транспортному коридору, для чего более активно проводить работу по созданию логистических центров внутри транспортных коридоров;

широко применять технологию контрейлерных перевозок, как по экологическим соображениям, так и с точки зрения снижения загрузки автотрасс и повышения на них безопасности движения;

по примеру Австрии и Швейцарии на законодательно-нормативной основе установить ограничения пропусков в транспортных коридорах большегрузных автомобилей;

более эффективно использовать резервы пропускной и провозной способности и увеличить объемы перевозок на ширококолейную линию между Украиной и Польшей;

активизировать работу по поэтапному повышению скоростей движения поездов, в первую очередь на ограничивающих участках;

особое внимание уделить решению экологических вопросов и до минимума довести воздействие железнодорожного транспорта на окружающую среду.
