



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.2/2007/7/Add.1
12 September 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Шестьдесят первая сессия
Париж, 20-21 ноября 2007 года
Пункт 8 предварительной повестки дня

СИТУАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ СТРАН-ЧЛЕНОВ

Добавление

Доклад правительств Канады, Хорватии, Эстонии и Румынии

1. Программа работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы, принятая на его шестьдесят восьмой сессии (ECE/TRANS/166/Add.1, пункт 2.5), предписывает Рабочей группе по железнодорожному транспорту провести мониторинг согласования требований, касающихся международных железнодорожных перевозок, включая вопросы безопасности на железнодорожном транспорте, и их облегчения. Настоящий документ представлен на рассмотрение Рабочей группы в соответствии с этим предписанием.

I. КАНАДА

2. Пассажирские перевозки: В настоящее время Канадские железные дороги ежегодно перевозят 63 млн. пассажиров в пригородном и междугородном сообщении и

способствуют снижению уровня перегруженности автомобильных дорог, потребления топлива и загрязнения. Система транзитных перевозок ГО, обслуживающая район Большого Торонто (ГТА), - самая напряженно работающая из всех систем пригородных перевозок в Канаде, которая перевозит ежегодно более 48 млн. пассажиров.

3. В настоящее время осваиваются средства в размере около 1 млрд. долл. на увеличение вдвое пропускной способности станции "Юнион" в этом городе с целью довести ее до 80 млн. пассажиров в год. Сюда входят новые железнодорожные пути, современные системы сигнализации, новые платформы и оборудование парков отстоя. Более длинные посадочные платформы позволят принимать по 12 пассажирских вагонов, что даст возможность обслуживать на 400 пассажиров больше в расчете на один состав. В общем и целом эта дополнительная пропускная способность будет соответствовать в эквивалентном выражении пропускной способности десяти скоростных полос движения и сокращению ежедневного оборота автотранспорта в районе ГТА на 1,1 млн. автомобиле-км.

4. Грузовые перевозки: грузовой железнодорожный транспорт Канады вносит исключительно важный вклад в работу национальной экономики и общества в целом. На его долю приходится 65% грузооборота наземными видами транспорта, выраженного в т-км, при том что в части выбросов парниковых газов на него приходится лишь 3% от общего объема выбросов всем транспортным сектором.

5. Экономика Канады и Соединенных Штатов характеризуется весьма высоким уровнем интеграции. Ежедневно государственную границу пересекает более 60 составов в условиях устойчивого роста доли железных дорог в трансграничной торговле. Стратегия Канады по открытию доступа со стороны Тихого океана должна, как ожидается, привести к увеличению объема торговли к 2020 году в три раза и к дальнейшим инвестициям в реализацию транспортного коридора, ведущего к порту Ванкувера, по линии канадского правительства, правительства Британской Колумбии и частных предприятий. Компания "Канадские железнодорожные линии" расширила свою железнодорожную сеть, а национальная железнодорожная компания продолжает увеличивать свою провозную способность в интермодальном сообщении. Обе эти железнодорожные компании работают на партнерских началах на основании соответствующих совместных производственных соглашений.

6. Более экономичные локомотивы характеризуются более низкими уровнями выбросов загрязняющих веществ. Другие новаторские меры позволяют снизить продолжительность простоя локомотивов, используемых на сортировочных станциях и в передаточных службах. Специальная рельсовая смазка позволяет снизить износ рельсов

и облегчить проход грузовых вагонов на кривых. Электронные тормоза обеспечивают более безопасную и более эффективную остановку составов за счет практически одновременного включения, что обеспечивает более плавное и более регулируемое торможение и уменьшение износа. Еще одна система дает возможность более быстрой замены сложных железнодорожных стрелок длиной до 250 футов в напряженных железнодорожных транспортных коридорах. Железнодорожная отрасль также тесно работает со смежными отраслями по подготовке квалифицированных работников для железнодорожного транспорта.

7. В прошедшем году увеличение объема основных фондов составило 582 млн. долл. в части рельсовых путей и земляного полотна; 189 млн. долл. в части сооружений, соответствующих машин и оборудования; 95 млн. долл. в части сигнализации, связи и энергооборуженности; 27 млн. долл. в части терминалов и топливозаправочных станций, 416 млн. долл. в части подвижного состава; 39 млн. долл. в части интермодального оборудования; 31 млн. долл. в части рабочего оборудования и машин для путевых работ и 15 млн. долл. в части другого оборудования, что в общей сложности составляет 1,394 млрд. долларов.

8. Еще один элемент стратегии Канады по открытию доступа со стороны Тихого океана предусматривает инвестиции в новый контейнерный терминал в городе Принс Руперт (Британская Колумбия), который, по планам, должен быть сдан в эксплуатацию 12 сентября 2007 года. Этот терминал обеспечивает по времени экономию в два дня в сообщении с Китаем по сравнению с другими североамериканскими портами, расположенными на западном побережье. Правительство и отрасль также сообщили о своих планах вложить 75 млн. долл. в железнодорожную инфраструктуру Квебека для короткопобежных перевозок.

II. ХОРВАТИЯ

9. Сеть хорватских железных дорог состоит из 2 720 км железнодорожных линий, из которых 2 465,7 км приходится на однопутные железные дороги и 254,3 км - на двухпутные. В соответствии с новой классификацией железных дорог, они подразделяются на три категории, а именно: железнодорожные линии международного значения (М) протяженностью 1 460,4 км, железнодорожные линии регионального значения (Р) протяженностью 600,5 км и железнодорожные линии местного значения (М) протяженностью 659,1 км.

10. Нижеследующая часть этой сети входит в состав общеевропейских транспортных коридоров и их участков:

- a) Коридор X Савски Мароф – Загреб – Винковци – Товарник
- b) Коридор Vb Риека - Загреб - Ботово
- c) Коридор Vc Плоче – Меткович и Шамац–Врполе – Осиек – Бели Монастир

11. В составе общей железнодорожной сети насчитывается только 254,3 км двухпутных линий (10,3%), а вся остальная часть – это однопутные линии, что отрицательно сказывается на провозной способности, продолжительности перевозки и условиях технического обслуживания железнодорожных линий. В период с 2001 года по 2006 год было отремонтировано в общей сложности 440 494 км железнодорожных линий.

Железнодорожный транспорт

	Единицы измерения	2006			2007	Показатели		
		I-III	X-XII	I-XII	I-III	I-III 2007	I-III 2007	I-XII 2006
						X-XII 2006	I-XII 2006	I-XII 2006
Число перевезенных пассажиров	в тыс.	10 499	14 975	46 212	15 973	106,7	152,1	116
Внутренние перевозки	в тыс.	10 371	14 796	45 432	15 838	107,0	152,7	116,2
Пассажирооборот в пассажиро-км	в млн.	304	387	1 362	379	97,9	124,7	107,6
Внутренние перевозки	в млн.	290	363	1 257	363	100	125,2	108,3
Объем перевезенных грузов	в тыс. т	3 222	4 299	15 395	3 423	79,6	106,2	107,4
Внутренние перевозки	в тыс. т	476	923	2 959	566	61,2	18,7	106,2
Грузооборот в т-км	в млн.	709	967	3306	791	81,8	111,6	116,6
Внутренние перевозки	в млн.	120	205	686	138	67,3	15,01	108,7

12. Республика Хорватия намерена начать работу по либерализации рынка железнодорожных перевозок в целях ускорения эффективной рыночной конкуренции, а также обеспечения более качественных транспортных услуг.

13. Изменения в области железнодорожного транспорта касаются в первую очередь модернизации железнодорожной инфраструктуры, разделения путевого хозяйства и транспортных операций, гарантированного доступа к железнодорожной инфраструктуре

международных консорциумов и железнодорожных транспортных компаний на справедливых условиях и без дискриминации, устранения административных и технических барьеров на пути к достижению установленных целей и обеспечения перевозок железнодорожным транспортом в соответствии с рыночными принципами, что даст возможность выхода на рынок большому числу транспортных операторов и откроет доступ к железнодорожной инфраструктуре всех заинтересованных сторон на равных условиях. 1 января 2006 года вступил в силу закон о железнодорожном транспорте (Официальный вестник 123/2003; 194/2003; 30/2004; 153/2005), который создал общие условия либерализации железнодорожного рынка.

14. Основные нормативные акты, устанавливающие доступ к рынку и инфраструктуре, включают закон о железнодорожном транспорте (Официальный вестник 123/03, 194/03, 30/04) и принятые в этой связи соответствующие подзаконные акты, а также закон о разделении хорватских железных дорог (Официальный вестник 153/05).

15. В целях укрепления финансового положения и реструктуризации хорватских железных дорог (Hrvatske željeznice–HŽ), для того чтобы превратить их в коммерчески направленное и успешно работающее предприятие, был принят закон о разделении хорватских железных дорог (HŽ–Hrvatske željeznice d.o.o.), устанавливающий предварительные условия организации новой железнодорожной системы, адаптированной к условиям открытого транспортного рынка Европейского союза (ЕС) посредством реорганизации железнодорожной системы и разделения конкретных областей деятельности.

16. С принятием вышеупомянутого закона реорганизация существующей национальной компании была завершена, в результате чего были созданы четыре новые компании, которые являются правопреемниками компании "Hrvatske željeznice d.o.o." (Хорватские железные дороги). К ним относятся: "Putnički prijevoz d.o.o." (Хорватские железные дороги – пассажирский транспорт), "HŽ–Cargo d.o.o." (Хорватские железные дороги – грузовой транспорт), "HŽ–Vuča vlakova d.o.o." (Хорватские железные дороги – тяговое хозяйство) и "HŽ–Infrastruktura d.o.o." (Хорватские железные дороги – инфраструктура), работа которых координируется и контролируется головной организацией "HŽ–Holding d.o.o.". Окончательный этап разделения хорватских железных дорог был завершен к концу 2006 года с включением вновь созданных компаний в коммерческий судебный реестр.

17. 30 сентября 2003 года Хорватские железные дороги стали членом Сообщества европейских железных дорог (СЕЖД). Членство в СЕЖД облегчило доступ к европейским инвестиционным фондам, выделяющим средства на реализацию проектов

модернизации и реконструкции железных дорог. В этой связи Хорватские железные дороги рассчитывают на помощь со стороны СЕЖД в осуществлении разработанного ими проекта модернизации. Членство Хорватских железных дорог в СЕЖД также предполагает необходимость модернизации железнодорожных путей и тягового состава, а также корректировок, необходимых для соблюдения более строгих технических требований СЕЖД, с тем чтобы дать возможность другим железнодорожным перевозчикам использовать их подвижной состав на железнодорожных путях Хорватии. Членство в СЕЖД представляет собой знаменательное событие, поскольку прием в члены железнодорожных предприятий из стран, не являющихся членами или кандидатами в члены ЕС, выходит за рамки общепринятой практики.

18. В июле 2007 года парламент Хорватии принял закон об учреждении Управления по вопросам регулирования железнодорожного рынка (Официальный вестник 79/07). Этот закон предусматривает учреждение к концу 2007 года независимого органа по контролю за конкуренцией на железнодорожном рынке.

19. Основная деятельность в секторе железнодорожного транспортного рынка – в том что касается железнодорожной инфраструктуры – осуществляется в привязке к общеевропейской сети железнодорожных коридоров. Основные направления деятельности, такие, как капитальный ремонт и реконструкция железнодорожных путей, связаны с коридорами X, Vb, Vc и железнодорожной линией Оштарье–Книн–Сплит.

20. Республика Хорватия будет разрабатывать планы железнодорожной инфраструктуры в рамках своей национальной программы развития железнодорожной инфраструктуры, которая будет принята в 2007 году.

III. ЭСТОНИЯ

21. Данные о пассажирских и грузовых перевозках Эстонскими железными дорогами в период с 1995 по 2006 год приведены ниже:

		1995	2000	2005	2006
Пассажирские перевозки	пассажиры/млн.	8,8	7,3	5,1	5,4
	пассажиро-км/млн.	421	261	248	256
Грузовые перевозки	тонны/млн.	23,7	39,8	44,8	44,9
	т-км/млн.	3 573	7 658	10 311	10 152

22. В течение двух последних месяцев оборот с Россией снизился на 30% по сравнению с 2006 годом.

23. В настоящее время рынок развит достаточно хорошо: на основных линиях действуют три железнодорожных предприятия по грузовым перевозкам и три железнодорожных предприятия по пассажирским перевозкам. На данном этапе в условиях снижения объема грузовых перевозок появление новых субъектов деятельности на рынке маловероятно.

24. В течение следующих трех лет инвестиции в железнодорожную инфраструктуру составят, как можно надеяться, порядка 40-45 млн. евро в год. Железнодорожные предприятия по пассажирским перевозкам планируют инвестировать в подвижной состав около 30 млн. евро в год в течение следующих 4-5 лет, однако эти решения зависят от контрактов по обязательным услугам общего пользования и возможности частичного инвестирования средств из структурных фондов ЕС. Железнодорожные предприятия по грузовым перевозкам планируют инвестировать в новый подвижной состав 4-7 млн. евро в год в течение следующих пяти лет.

IV. РУМЫНИЯ

A. Данные о прошлых и будущих изменениях в области пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом

	Число пассажиров, перевезенных в 2006 году (в млн.)	2006/2005 %	Число пассажиро-км в 2006 году (в млн.)	2006/2005 %
Пассажирский железнодорожный транспорт	94,4	102,2	8 092,4	101,3

	Количество тонн, перевезенных в 2006 году (в млн.)	2006/2005 %	Количество т-км в 2006 году (в млн.)	2006/2005 %
Грузовые железнодорожные перевозки	68,3	98,8	15 790,7	95,2

В. Новые изменения, которые произошли после реорганизации железнодорожного сектора с уделением особого внимания созданию новых железнодорожных компаний

25. Румыния является новым государством-членом ЕС с 1 января 2007 года и занимает 9-е место в Европейском союзе по площади (238,391 км²) и 7-е место по численности населения (21,6 млн. человек).

26. Что касается железнодорожного транспорта, то Румыния является первой страной из всех стран Центральной и Восточной Европы, которые произвели после 1998 года в соответствии с директивами Европейского союза в области железнодорожного транспорта институциональное разделение путевого хозяйства и железнодорожных операций:

- а) "РЖД СА" - компания, ответственная за путевое хозяйство
- б) "РЖД - Калатори" - национальная транспортная компания, осуществляющая пассажирские перевозки
- с) "РЖД - Марфа" - национальная транспортная компания, осуществляющая железнодорожные перевозки.

27. Кроме того, в 1998 году было создано Румынское железнодорожное управление (АФЕР), которому была поручена работа по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте, лицензированию, сертификации железнодорожного оборудования и осуществлению функций железнодорожной инспекции.

28. В 1999-2007 годах было создано 39 частных железнодорожных предприятий, прежде всего в области грузового транспорта, в результате чего в июле 2007 года на железнодорожном транспортном рынке насчитывалось 30 частных железнодорожных предприятий.

29. Изменение рыночной доли частных железнодорожных грузоперевозочных предприятий в Румынии выглядит следующим образом (в поездо-км):

2002 год	2003 год	2004 год	2005 год	2006 год
2,2%	6,6%	11,2%	17,5%	22,4%

Нормативная база

30. Законодательство по включению "первого свода нормативных актов в области железнодорожного транспорта", принятого ЕС в марте 2001 года, было принято Румынией в 2003-2004 годах. Все применимые положения были перенесены в национальное законодательство: изменение определений терминов, заключение соглашений между железнодорожными операторами и предприятиями, в ведении которых находятся объекты инфраструктуры, начисление расходов и распределение провозной способности, выдача сертификатов безопасности, создание контролирующего органа, выдача железнодорожных лицензий.
31. Законодательство по включению директив, касающихся эксплуатационной совместимости в области железнодорожного транспорта, было принято в 2003 году в отношении директив 2001/16/ЕС и 96/48/ЕС и в 2006 году в отношении директивы 2004/50/ЕС.
32. Законодательство по включению "второго свода нормативных актов в области железнодорожного транспорта", принятого ЕС в 2004 году, было принято Румынией в 2005-2006 годах. Все применимые положения были перенесены во внутреннее законодательство.
33. Что касается либерализации грузовых перевозок, то начиная с даты присоединения Румынии к ЕС (1 января 2007 года), железнодорожным предприятиям будет предоставляться одинаковый доступ к румынской инфраструктуре для целей осуществления всех видов железнодорожных грузовых перевозок; условия, регламентирующие осуществление этих соглашений, будут носить недискриминационный и прозрачный характер в соответствии с положениями Постановления правительства 89/2003 (директива 2001/14/ЕС); доступ к терминалам и портам и возможности обеспечения соответствующих транспортных услуг будут открыты для всех железнодорожных предприятий на недискриминационной и прозрачной основе.
34. Что касается безопасности на железнодорожном транспорте, то в 2006 году был принят Закон 55/2006 о безопасности на железнодорожном транспорте, которым предусматривается включение во внутреннее законодательство положений директивы 2004/49/ЕС (директива в области безопасности железнодорожного транспорта). Этим законом учреждается орган по безопасности под названием управление по безопасности румынских железных дорог и контролирующий орган под названием контролирующий орган румынских железных дорог в качестве независимых структурных подразделений Управления Румынских железных дорог.

35. Основные функции управления по безопасности Румынских железных дорог соответствуют положениям директивы по безопасности железнодорожного транспорта: допуск к эксплуатации структурных подсистем, входящих в состав трансъевропейской высокоскоростной и обычной системы железнодорожного транспорта, на основании статьи 14 директивы 96/48/ЕС и директивы 2001/16/ЕС и проверка соответствия их эксплуатации и технического обслуживания действующим основным требованиям в этой области; проверка соответствия элементов эксплуатационной совместимости основным действующим требованиям, закрепленным в статье 12 директив 96/48/ЕС и 2001/16/ЕС; допуск к эксплуатации нового и существенно модифицированного подвижного состава, который не подпадает под действие технических спецификаций по эксплуатационной совместимости (ТСЭ); выдача, возобновление, внесение изменений и отмена соответствующих разделов сертификатов безопасности и разрешений на эксплуатацию элементов, отвечающих нормам безопасности; контроль, продвижение и, в соответствующих случаях, обеспечение соблюдения и разработка нормативной базы техники безопасности, включая систему национальных правил в области безопасности; наблюдение за должной регистрацией подвижного состава и включение данных, связанных с безопасностью, в национальный реестр.

36. Основные функции контролирующего органа Румынских железных дорог также соответствуют положениям директивы по безопасности железнодорожного транспорта: он осуществляет свои функции независимо от других организаций и может получать в этой связи соответствующие ресурсы. Его экспертам предоставлен статус, который обеспечивает им необходимые гарантии независимости; этот контролирующий орган может совмещать свои функции с работой по расследованию иных событий, помимо аварий и инцидентов на железнодорожном транспорте; в случае необходимости контролирующий орган может обратиться за помощью к другим контролирующим органам из других государств-членов или к Управлению европейских железных дорог для проведения экспертизы или технических инспекций, анализов или оценок; контролирующие органы проводят активный обмен мнениями и опытом.

С. Инвестиции в железнодорожную инфраструктуру и железнодорожный подвижной состав

а) Железнодорожная инфраструктура

37. Основные проекты в области инфраструктуры включают:

і) модернизацию общеевропейских коридоров № IV и № IX, включая ЕРТМС;

- ii) реализацию современных систем централизации на основных железнодорожных станциях;
- iii) модернизацию основных железнодорожных станций;
- iv) строительство железнодорожной связки, соединяющей Румынские железные дороги с новым мостом Калафат - Видин через Дунай.

38. Сдача в эксплуатацию восстановленной железнодорожной линии: в декабре 2003 года была сдана в эксплуатацию связка Бухарест - Кампина в коридоре № IV (электрифицированная двухпутная железная дорога протяженностью 91 км с максимальной скоростью движения 160 км/ч), финансирование которой осуществлялось за счет средств Европейского инвестиционного банка на сумму 200 млн. евро и по линии государственного бюджета на сумму 87 млн. евро.

39. В настоящее время осуществляются проектные работы на следующих железнодорожных линиях:

- i) Бухарест - Констанца (Черное море) в коридоре № IV: электрифицированная двухпутная железная дорога протяженностью 225 км, срок сдачи в эксплуатацию - февраль 2010 года, максимальная скорость - 160 км/ч (200 км/ч), финансирование по линии программ ИСПА, Японского банка международного сотрудничества (ЯБМС) и государственного бюджета, стоимость контрактов - 823 млн. евро.
- ii) Кампина - Предеал в коридоре № IV: электрифицированная двухпутная железная дорога протяженностью 48 км, максимальная скорость - 160 км/ч, срок сдачи в эксплуатацию - 2010 год.

40. Разрабатываемые проекты реконструкции железнодорожных линий:

- i) Куртичи - Симерия: электрифицированная двухпутная железная дорога протяженностью 185 км, максимальная скорость - 160 км/ч;
- ii) Предеал - Брашов: электрифицированная двухпутная железная дорога протяженностью 26 км, максимальная скорость - 160 км/ч;

iii) Брашов - Симерия: электрифицированная двухпутная железная дорога протяженностью 305 км, максимальная скорость - 160 км/ч.

b) Железнодорожный подвижной состав

41. Модернизация железнодорожной компании по пассажирским перевозкам ("РЖД - Калатори"):

i) приобретение новых пассажирских вагонов для движения с максимальной скоростью 200 км/ч в международном и междугородном сообщении;

ii) приобретение 120 сочлененных электровозов/тепловозов для составов, осуществляющих перевозки на короткие и средние расстояния;

iii) модернизация пассажирских вагонов и локомотивов;

iv) реализация современной системы продажи билетов.

42. Модернизация железнодорожной компании по грузовым перевозкам ("РЖД-Марфа"):

i) приобретение новых грузовых вагонов;

ii) модернизация грузовых вагонов;

iii) модернизация локомотивов;

iv) разработка интермодальных систем перевозки, включая паромное сообщение;

v) создание клиентских центров.
