



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2001/22
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,
пункт 15 повестки дня)

**ИНФОРМАЦИЯ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В РАЗЛИЧНЫХ ОБЛАСТЯХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Представлено правительствами Беларуси, Чешской Республики, Дании, Германии,
Венгрии, Латвии, Литвы, Словакии, Словении, Швеции, бывшей югославской
Республики Македонии, Соединенного Королевства

Примечание: На своей пятьдесят четвертой сессии (3-5 октября 2000 года) Рабочая группа обратилась к правительствам и международным организациям с просьбой предоставить информацию о новых соответствующих изменениях по следующим аспектам (TRANS/SC.2/194, пункт 57):

- a) экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями;
- b) безопасность на железнодорожном транспорте;
- c) внедрение новых транспортных технологий и применение современных методов на железнодорожном транспорте, в частности при облегчении взаимодействия между железнодорожным и другими видами транспорта.

Информация, представленная правительствами и международными организациями, приводится ниже для рассмотрения Рабочей группой.

* * *

БЕЛАРУСЬ

На дороге постоянно реализуется отраслевая экологическая программа, которая осуществляется на основе внедрения передовых ресурсосберегающих технологий. В связи с этим продолжается снижение негативного воздействия хозяйственной деятельности предприятий на окружающую природную среду.

На Белорусской железной дороге в 2000 году не допущено крушений и аварий. За последние годы, в том числе и 2000 год, обеспечивается постоянное снижение числа нарушений безопасности движения. Это - результат последовательности реализации намеченных мер по техническому переоснащению дороги, модернизации имеющихся средств управления движением поездов, внедрения современных технологических процессов обслуживания и ремонта оборудования, подвижного состава, расширения спектра применяемых приборов безопасности, диагностики одновременно с совершенствованием системы подготовки и переподготовки кадров.

В целях ускорения документооборота на пограничных станциях Малашевиче (ПКП) и Брест (БЧ) разработана и введена в эксплуатацию "Единая информационная технология пограничного перехода Малашевиче – Брест по передаче вагонов, контейнеров и грузов через государственную границу" (ЕИТ). Юридический статус этой технологии закреплён в Пограничном соглашении между БЧ и ПКП.

ЕИТ учитывает специфику работы пограничного перехода, которая определяется необходимостью переоформления накладных ЦИМ на СМГС, позволяет ускорить обработку поезда на границе на 7-12 часов за счет одноразового ввода информации в объеме накладной СМГС, ее передачи в электронном виде по всем звеньям технологической цепочки, где она дополняется новыми сведениями. Это подтверждают результаты анализа поэлементного графика обработки ускоренных поездов в Брестском железнодорожном узле.

Около 80% задержек грузов на границе связано с неправильным оформлением перевозочных и сопроводительных документов. В целях обеспечения беспрепятственного продвижения грузов через границу между Латвией и Республикой Беларусь разработана система предварительного таможенного декларирования грузов, которая основана на предварительной обработке электронных копий накладных СМГС и инвойсов (до прибытия грузов на станцию Полоцк). Система обеспечивает возможность заблаговременно обнаружить и устранить ошибки в документах, которые могут стать препятствием к перевозке.

Специалистами БЧ разработано программное обеспечение для оказания консультативной помощи через сеть Интернет грузовладельцам и экспедиторам при оформлении сопроводительных документов (инвойсов) с учетом требований национальных таможенных органов РБ и РФ.

С целью интеграции ЕИТ в международные проекты по электронному обмену данными на грузовые перевозки разрабатывается Пилот-проект "Организация перевозок грузов между АО ДБ, БЧ, ПКП и РЖД с сопровождением их данными электронной накладной в стандарте ЭДИФАКТ". В рамках данного проекта прошло тестирование системы обмена сообщениями IFTMIN (накладная ЦИМ) между ДБ Карго и БЧ.

Совместно с железными дорогами Польши отработаны технологические вопросы и определены тарифные условия по перевозке автопоездов на специализированных вагонах ПКП между станцией Брест (БЧ) и Жепин (ПКП).

Совместно с Украинскими и Литовскими железными дорогами прорабатывается вопрос организации смешанных перевозок по направлению Черное море – Балтийское море с организацией поезда комбинированного транспорта (перевозка автопоездов и большегрузных контейнеров на железнодорожных платформах).

ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

а) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями

Исходя из концепции охраны окружающей среды, утвержденной СЕО Чешских железных дорог, Департамент охраны окружающей среды Главного управления проводит регулярный анализ влияния железнодорожных операций на окружающую среду и сравнивает свои выводы с результатами другого воздействия, главным образом воздействия автодорожного транспорта. Для этого используются собственные данные об операциях Чешских железных дорог, а также данные, предоставляемые чешским министерством охраны окружающей среды. Меры, утверждаемые для решения проблем, связанных с этой областью деятельности Чешских железных дорог, считаются мерами первоочередного характера даже в условиях ограниченного финансирования.

Результаты за последние пять лет можно проиллюстрировать практическими примерами сокращения выбросов вредных веществ, управления водными ресурсами и сокращением их расхода, обработкой отходов, ухода за зелеными насаждениями, устранения старых нагрузок на окружающую среду и т.д.

Для одного из сегментов охраны окружающей среды была разработана система контроля за расходами (т.е. экологическая "зеленая" система учета). Независимые специалисты (чешского министерства охраны окружающей среды, Пардубицкого университета, Пражского университета экономики т.д.) считают, что эта система одна из лучших в Чешской Республике с точки зрения ее структуры, а также ее осуществления с таким широким кругом ведения (более 3 500 рабочих мест по всей территории Чешской Республики).

По состоянию на 2000 год СЭМ (Система экологического менеджмента) вводится для экспериментальной обкатки в Либерецком железнодорожном центре.

Имеется основная информационная система для сектора охраны окружающей среды, охватывающего управление отходами, защиту чистоты воздуха, управление водными ресурсами и включающего базу данных об изменениях загрязнения воздуха со временем и о происхождении старых нагрузок на окружающую среду, возникших при утечке вредных веществ и/или их проливах в результате аварий и т.д.

Чешские железные дороги принимают также активное участие в международных проектах Международного союза железных дорог (МСЖД) и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), предусматривающих сотрудничество с другими железнодорожными компаниями в области охраны окружающей среды, использование первичных ресурсов энергии, разработку показателей охраны окружающей среды, налаживание контактов с широкой публикой, уход за зелеными насаждениями, сохранение ландшафтов и т.д.

b) Безопасность на железнодорожном транспорте

Намечено осуществление проекта по вводу в действие системы GSM-R на линии Дечин – Прага – Колин. Продолжается внедрение системы ЕСКП.

c) Внедрение новых транспортных технологий и применение современных методов на железнодорожном транспорте, в частности, при облегчении взаимодействия между железнодорожным и другими видами транспорта

В настоящее время обсуждается предложение о дистанционном контроле за коридорными линиями.

ДАНИЯ

Осенью 2000 года было достигнуто политическое соглашение об осуществлении плана дополнительного инвестирования в решение задач безопасности железных дорог на сумму около 100 млн. датских крон в 2001-2004 годах, включая инвестирование в системы автоматического контроля за движением поездов, безопасность одноуровневых переездов и безопасность железнодорожных служащих и т.д.

Плану предшествовало проведение систематического анализа Банестирелсен (Датской национальной компанией железнодорожного транспорта) расходов и эффективности различных мер, которые могут быть приняты для повышения безопасности на железнодорожном транспорте.

ГЕРМАНИЯ

а) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями

Меры по борьбе с шумом

Начиная с 1999 года из федерального бюджета ежегодно выделяется 100 млн. немецких марок на "меры по борьбе с шумом в существующей инфраструктуре федеральных железных дорог". Аналогичные суммы выделяются на годы вперед. На участках, где уровень шума особенно высок, намечается строительство шумоподавляющих стен или заграждений, установка шумоизолирующих окон и "специально контролируемых путей".

В связи с этим федеральное правительство приветствует усилия, прилагаемые железнодорожными компаниями с целью максимально использовать возможности сокращения источников шума. Так, например, Немецкие железные дороги (НЖД) совместно с другими европейскими железными дорогами решают задачу оснащения новых вагонов только малошумными композитными тормозными боксами. К тому же малошумные тормозные колодки, которые можно использовать в существующих тормозных системах, разрабатываются для установки на старый подвижной состав, который до сих пор был особенно шумным.

Усилия, прилагаемые железными дорогами для обеспечения своему подвижному составу более низкого уровня выбросов вредных веществ, помогут избежать ограничений на услуги железнодорожного транспорта в густонаселенных районах.

b) Безопасность на железнодорожном транспорте

Что касается безопасности на железнодорожном транспорте, то в силу вступили Положения о главных операционных менеджерах железных дорог от 7 июля 2000 года (Federal Law Gazette I, p. 1023). Согласно разделу 4(1) Общего закона о железных дорогах, ответственность за обеспечение безопасной работы железных дорог возлагается на железнодорожные предприятия. В результате обязанность принимать любые необходимые внутренние организационные меры была конкретно изложена в Положениях о главных операционных менеджерах железных дорог от 7 июля 2000 года. Эти положения гласят, что любое железнодорожное предприятие Германии должно назначать не менее одного главного операционного менеджера и его заместителя, обладающих специальными профессиональными знаниями, обязанностями и полномочиями.

c) Внедрение новых транспортных технологий и применение современных методов на железнодорожном транспорте, в частности, при облегчении взаимодействия между железнодорожным и другими видами транспорта

Чтобы повысить свою конкурентоспособность железнодорожные компании взяли на вооружение ряд новаторских подходов. Это касается, например, таких областей, как информационные технологии, техническое оснащение многопрофильных терминалов, стратегия предоставления ряда услуг, отвечающих требованиям клиентов, и технического оборудования сети. Помимо возможностей совершенствования услуг и сведения к минимуму проблем, возникающих с интерфейсами, все ожидают, что эти подходы позволят также повысить эффективность.

1. Новые информационные услуги для клиентов железных дорог

1.1 Использование Интернета для обслуживания пассажиров

Системы более совершенного информирования о расписании Немецких железных дорог ("Хафас") и "Сёрф энд Рейл"

В октябре 2000 года Немецкие железные дороги ввели в действие свою службу более совершенного информирования о расписании в режиме реального времени. Это позволяет пассажирам составлять маршруты по Германии "от двери до двери", учитывая услуги, предоставляемые комплексными транспортными ассоциациями (быстрый транзит, метро, трамвай), и определять расстояния, которые придется пройти пешком. При необходимости даются рекомендации о пользовании такси.

Система "Сёрф энд Рейл" позволяет распространять через Интернет билеты. Ваучер, распечатываемый у клиента дома с помощью персонального компьютера, содержит криптографический номер, подлинность которого может определить бригада поезда. Пользуясь системой "Сёрф энд Рейл", пассажиры могут в режиме реального времени бронировать недорогие билеты для пользования 978 сквозными транспортными службами, связывающими 66 малых и крупных городов. Система "Сёрф энд Рейл" является первым шагом на пути к отмене билетов при поездках.

1.2 Информационные системы для грузового транспорта

1.2.1 Немецкие грузовые железные дороги используют возможности, открываемые современными информационными технологиями, для предоставления своим грузоотправителям каналов упрощенной связи и дополнительных услуг. Эта система имеет доступ к новой Системе управления грузовыми заказами, что значительно повышает производительность при обработке информации, которая сопровождает движение транспорта (обработка пустого вагонного парка, обработка заказов, контроль за производством).

В качестве новых интерфейсов для работы с клиентами используются Интернет или индивидуально согласованные каналы передачи данных.

Система обслуживания клиентов, внедренная Немецкими железными дорогами, дает своим клиентам (грузоотправителям и экспедиторам) возможность через Интернет напрямую

- сдавать подряды на перевозку грузов и делать запросы об их состоянии
- заказывать пустые вагоны
- запрашивать услуги (например, уведомления, компенсацию, задержку перевозок и т.д.).

Клиенты, которые нуждаются в перевозке большого объема грузов, могут пользоваться каналом электронного обмена данными (ЭОД), который специально сконфигурирован как интерфейс между системами

грузоотправителя и Немецкими грузовыми железными дорогами. Для этого канала обычно используется стандарт ЭДИФАКТ (электронный обмен данными в управлении, торговле и на транспорте). По сравнению с обслуживанием клиентов в режиме реального времени через Интернет этот метод передачи данных имеет дополнительную опцию автоматического сообщения о состоянии движения транспорта. Эта система также предусматривает полностью автоматическую обработку заказа, в том числе бухгалтерской информации.

Компания "Немецкие грузовые железные дороги" решила оснастить 13 000 вагонов приемниками GPS. Это позволит ей точно определять местонахождение подвижного состава даже там, где использование собственных систем контроля железных дорог затруднено, на транснациональной основе.

1.2.2 Что касается слежения за грузами при комбинированных перевозках, то три крупнейших европейских компании, занимающихся комбинированными перевозками (итальянская СЕМАТ, швейцарская НУРАС и немецкая КОМБИ-VERKEHR), объединили усилия в рамках проекта CESAR для осуществления комбинированных автодорожных/железнодорожных перевозок. Первоначальная задача заключается в осуществлении двух групп коммерческих операций:

- бронирования мест под грузы/заключения контрактов на перевозки;
- поиска и сообщения о местонахождении груза в транспортной сети.

Эти системы слежения и поиска включают следующие компоненты:

- маркировку отслеживаемой грузоединицы (транспортного средства/контейнера), которая указывает на происхождение и содержит любую другую информацию о транспортном средстве/контейнере или его содержании;
- считывающее устройство, которое распознает эту маркировку или получает и расшифровывает сигналы, передаваемые электронным носителем информации;

- передатчик (коммуникационная сеть), который передает информацию со считывающего устройства или приемника лицу, намеревающемуся использовать эту информацию;
- программное обеспечение и оборудование для управления им, используемые лицом, намеревающимся воспользоваться данными, полученными и переданными таким образом.

Осуществление проекта сопряжено с решением широко варьирующихся технических и организационных задач, но его цель всегда заключается в предоставлении клиенту простого и легкого доступа к обмену информацией с компаниями комбинированных транспортных услуг.

2. Разработка новых технологий в области комбинированных перевозок

Федеральное правительство поощряет инвестиции в терминалы комбинированных перевозок. Порты, грузовые центры и частные железные дороги также могут получать инвестиционную помощь. Задача состоит в том, чтобы обеспечить общенациональный диапазон услуг для комбинированных грузовых перевозок. В будущем решающую роль могут сыграть следующие новые технологии:

- ### 2.1 Что касается нововведений в области взаимодействия между железнодорожным транспортом и другими его видами, то главным изменением является внедрение концепции мегахаба при комбинированных перевозках по железным/автомобильным дорогам. Мегахабы представляют собой новую производственную концепцию, которая основана на системе "хаб-спок", внедренной на дорогах поставщиками логистических услуг. Поезда приходят с отдельных многопрофильных терминалов в мегахаб, где они концентрируются, сортируются, пересортируются и затем отправляются к терминалам назначения. Хаб выполняет функцию большого распределителя. В качестве технологии используется система быстрой перегрузки контейнеров и одновременной замены грузоединиц, которая при среднем времени обработки партии грузов в 40 минут позволяет терминалу сократить количество длинных операций купли-продажи и сортировки вагонов. Компания "Ноэль Крейн Системз" разработала такой высокоскоростной крановый погрузочно-разгрузочный комплекс. Высокоскоростной погрузочно-разгрузочный комплекс "Ноэль" рассчитан на высокие портовые склады, расположенные параллельно грузовому пути вдоль всей длины сооружения. Длина основного сооружения равняется длине поезда. В зависимости от предъявляемых

требований погрузочно-разгрузочный комплекс состоит из одного или более крыльев, в каждом из которых одновременно может обрабатываться по одному составу. Над путями и однопутными ветками для грузовых платформ функционируют многопрофильные хранилищные и поисковые блоки. Они могут выполнять все необходимые функции, такие, как погрузка и разгрузка составов, хранение и поиск грузов, а также погрузка и разгрузка грузовых платформ. В зависимости от предъявляемых требований и времени, выделяемого на обработку состава, в одном крыле один и тот же поезд могут обрабатывать несколько блоков. По сравнению с обычными сооружениями оказывается возможным сократить размеры комплекса в ширину, благодаря использованию портовых складов и обработке составов, которые покидают комплекс после перегрузки.

2.2 Еще одной недавней разработкой, представляющей интерес с технической точки зрения, является "Трансманн", производимый компанией "Маннесманн-Трансмодал". Это погрузочно-разгрузочный комплекс, который в отличие от обычных систем позволяет производить перегрузку непосредственно под контактным проводом. Таким образом, отпадает необходимость решать вопрос, каким образом проталкивать составы с помощью маневровых роботов или других дополнительных механизмов, как в случае любых других аналогичных разработок.

2.3 Учитывая растущее значение полуприцепов, интерес сейчас вызывает пригодность полуприцепов для обработки с помощью кранов, поскольку считается, что в этом кроется большой потенциал для переброски грузов другими видами транспорта, особенно по железной дороге. Поэтому Германия сначала проведет исследование, чтобы выяснить транспортные и экономические преимущества, которых можно добиться путем содействия закупке пригодных для обработки кранами полуприцепов.

3. Новый вид обслуживания Немецкими железными дорогами клиентов "Люфтганзы" на внутренних линиях ("AIRail")

"AIRail" возобновляет проверенное и испытанное партнерство между "Люфтганзой" и Немецкими железными дорогами, соединяя железнодорожный и авиационный транспорт в Германии к взаимной пользе обеих сторон. Система была испытана на экспериментальной линии, соединяющей Штутгарт и Франкфурт-на-Майне, с 1 марта 2001 года и будет распространена на 7 поездов ICE в каждом направлении с 10 июня 2001 года.

Система включает следующие характеристики:

- пассажиры регистрируются на станции Немецких железных дорог у стойки "Люфтганзы" (центральный вокзал Штутгарта в экспериментальной схеме);
- зарегистрированный багаж отправляется в целости и сохранности;
- обслуживание пассажиров в поезде не уступает по качеству обслуживанию на внутренних рейсах "Люфтганзы";
- все поезда пронумерованы в соответствии с рейсами "Люфтганзы" (выписываются сквозные билеты).

Эта система призвана заменить собой внутренние рейсы "Люфтганзы", чтобы соответствующая пропускная способность по числу взлетов и посадок (до 10%) могла быть использована для международных авиауслуг.

4. Оборудование железнодорожных линий единообразной мобильной радиосистемой

Европейские железные дороги работают над созданием цифровой мобильной радиосистемы. В течение нескольких следующих лет Немецкие железные дороги намерены установить GSM-R (Глобальная система мобильной связи - железные дороги) взамен различных радиосистем, сегодня имеющих на Немецких железных дорогах. GSM-R имеет большое значение для новых услуг, таких, как информационные услуги для контроля и защиты поездов, услуги по информированию пассажиров, внутренняя связь между железнодорожниками и совершенствование функционирования и сокращение расходов на железнодорожные операции.

Внедрение этой системы призвано облегчить взаимодействие европейских стран в области контроля и технологии сигнализации для соответствующим образом оборудованных поездов. Взаимозаменяемость в рамках европейских стран возможна, поскольку имеется согласованный стандарт и 32 железные дороги подписали меморандум о взаимопонимании.

ВЕНГРИЯ

a) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями

Государственная железнодорожная компания решает различные задачи с целью:

1. не допустить и снизить ущерб, наносимый окружающей среде, путем тщательной оценки железнодорожных технологий, сооружений, транспортных средств, разработки методов переработки отходов, осуществления соответствующих инструкций и положений МСЖД, удовлетворения гражданских исков и повышения безопасности перевозки опасных грузов;
2. оказывать поддержку охране окружающей среды путем модернизации систем снабжения топливом и отопления, принятия превентивных мер, касающихся работ по развитию инфраструктуры;
3. ликвидации наносимого окружающей среде ущерба путем осуществления для этого программы 1996-2005 годов;
4. углубления сознательного отношения к окружающей среде путем организации учебы и информационной подготовки.

b) Безопасность на железнодорожном транспорте

В рамках государственной программы безопасности на транспорте от 1998 года ведется установка шлагбаумов со световой защитой, связанной с работой семафоров.

Недавно был установлен тренажер для обучения транспортных инспекторов действиям в случае аварий и сбоев.

c) Внедрение новых транспортных технологий и применение современных методов на железнодорожном транспорте, в частности, при облегчении взаимодействия между железнодорожным и другими видами транспорта

В обновление и модернизацию оборудования для погрузки навалочных грузов в открытые вагоны, химикатов и мазута, а также портального крана в районе смены нормальной колеи на широкую, Захонь на Украине, в 2000 году было вложено 15 млн. долл., предоставленных, главным образом, программой PHARE по линии Европейского союза.

Объединенная в 2000 году через австрийские железные дороги с электронной информационной системой Западноевропейских железных дорог HERMES Венгерская государственная железнодорожная компания получила возможность информировать клиентов о передвижении их грузов в режиме реального времени. Система распространяется на словацкие железные дороги.

ЛАТВИЯ

а) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями

Наиболее важными видами деятельности, осуществляемой экологической полицией Латвийских железных дорог, являются:

- реконструкция топливных и дровяных складов, в том числе реконструкция депо для тепловозов и дизельных поездов;
- реконструкция старых дренажных и очистных сооружений и строительство новых;
- обследование, надзор и восстановление ущерба от загрязнения на территориях Латвийских железных дорог;
- модернизация подвижного состава;
- обучение работников вопросам охраны окружающей среды.

б) Безопасность на железнодорожном транспорте

В 2000 году были закуплены и введены в строй новые установки подачи сжатого воздуха для дыхания "Драгер", позволяющие удлинить время работы в опасной зоне. Было завершено строительство вспомогательного подъемника для проверки грузовых составов. На пяти крупнейших станциях было проведено обучение локализации и ликвидации катастроф при транспортировке опасных грузов, которое, наряду с железнодорожниками, прошли также государственные служащие и работники региональных спасательных структур.

1 июня 1999 года была создана железнодорожная техническая инспекция, призванная следить за повышением безопасности при железнодорожных перевозках. Она контролирует безопасность перевозок по частным железнодорожным путям и

частными железнодорожными компаниями. В настоящее время ведется разработка методологий оценки рисков.

- с) Внедрение новых транспортных технологий и применение современных методов на железнодорожном транспорте, в частности, при облегчении взаимодействия между железнодорожным и другими видами транспорта

С целью совершенствования управления движением поездов в 2001 году будет произведена централизация процессоров на станциях Рига и Торнякальнс.

С помощью информационной системы судовые и стивидорские компании получают новости о грузах, поступающих в порт. Это помогает планировать погрузочные работы на судах.

ЛИТВА

- а) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями

Проблемы охраны окружающей среды

1. Мобильные источники загрязнения (локомотивы, дизельные поезда), принадлежащие компании "Литовские железные дороги" в 2000 году сожгли 65 100 т дизельного топлива и выбросили в атмосферу 5 900 т загрязняющих веществ.
2. 650 000 кубометров загрязненной воды ежегодно сбрасывается в канализационную систему и окружающую среду.
3. Отходы и вторсырье полностью собирать не удастся. Ведется, но с большим трудом, переработка отработанного жира, пульпы, грязи, бумаги и люминесцентных ламп.
4. Топливо со старых локомотивов сливается на землю. Не решены проблемы, касающиеся слива нефтепродуктов из цистерн, а также загрязненных территорий железной дороги.
5. Замеры электромагнитных полей и внешнего шума осуществляются нерегулярно.

b) Безопасность на железнодорожном транспорте

Предварительные планы и график приведения законодательства в соответствие с требованиями и повышение безопасности на железнодорожном транспорте:

Таблица 2. Планируемые меры по повышению безопасности железнодорожного транспорта

№	Законодательный акт	Планируемые сроки утверждения и осуществления
1.	Реорганизация Государственной железнодорожной инспекции в Железнодорожное контрольное управление. На управление будут возложены следующие основные функции: надзор и контроль за безопасностью движения; лицензирование, выдача сертификатов безопасности и надзор за железнодорожным рынком.	2002 год, 1-й квартал
2.	Проект закона о безопасности на железнодорожном транспорте	2003 год, 2-й квартал

c) Внедрение новых транспортных технологий и применение современных методов на железнодорожном транспорте, в частности, при облегчении взаимодействия между железнодорожным и другими видами транспорта

В сентябре 2000 года в результате монтажа установки автоматической замены колеи в Мокаве (литовско-польская граница) усовершенствовались процедуры пограничного контроля и сократился простой поездов. В октябре 2000 года между Варшавой и Вильнюсом было налажено регулярное пассажирское железнодорожное сообщение.

СЛОВАКИЯ

a) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями

Словацкие железные дороги (СЖД) создали внутренние организационные подразделения и структуры, занимающиеся проблемой воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду в соответствии с национальным и международным законодательством об охране окружающей среды.

Оценка воздействия структуры на окружающую среду является составной частью любого инвестиционного технико-экономического обоснования в соответствии с национальным законодательством, причем его утверждение осуществляется при участии государственного административного органа, занимающегося охраной окружающей среды. При этом законодательство определяет рамки участия в процедуре утверждения неправительственных организаций, занимающихся охраной окружающей среды.

Деятельность СЖД в области охраны окружающей среды включает в себя:

- восстановление грунтовых вод в локомотивных депо;
- приведение хранилищ нефтепродуктов в состояние, отвечающее требованиям национального законодательства и нормам охраны окружающей среды;
- эксплуатацию системы удаления опасных отходов в соответствии с применимым законодательством об управлении ликвидацией отходов;
- уменьшение загрязнения воздуха;
- снижение уровня шума.

b) Безопасность на железнодорожном транспорте

Контроль за соблюдением норм безопасности осуществляется работниками железных дорог. Ведется контроль за соблюдением положений инструкций по безопасности, технологии производства, а также за соблюдением дисциплины труда работниками железных дорог и работниками других коммерческих организаций, осуществляющих деятельность на территории железной дороги.

Ниже приводится общий обзор средних показателей производственного травматизма и его сравнительной динамики за прошедшие пять лет:

Год	Общее количество несчастных случаев	Со смертельным исходом	С серьезными травмами	С большим количеством пострадавших	Количество несчастных случаев на 100 работников
1995	417	5	1	0	0,79
1996	432	5	2	0	0,82
1997	342	4	8	1	0,69
1998	343	5	2	0	0,69

1999	282	2	1	0	0,58
Итого	1 816	21	14	1	-
В среднем	363,20	4,20	2,80	0,20	0,714
2000	306	2	2	0	0,66
Динамика	-57,2	-2,20	-0,80	-0,20	-0,054

При анализе производственного травматизма за 2000 год выяснилось, что общее количество производственных травм сократилось еще на 57 случаев, т.е. на 15,75% по сравнению со средним уровнем за прошедшие пять лет. Этот факт подтвержден также наиболее объективной оценкой - показателем количества несчастных случаев на 100 работников. Согласно этой оценке удалось добиться снижения травматизма на 0,054 случая, т.е. на 7,56%.

- с) Внедрение новых транспортных технологий и применение современных методов на железнодорожном транспорте, в частности, при облегчении взаимодействия между железнодорожным и другими видами транспорта

СЖД сосредоточили внимание на развитии следующих направлений:

- комплексной системы пассажирского транспорта

В настоящее время производится обкатка системы в Братиславе и Кошице. Ожидается, что в сочетании с реформой государственного управления и самоуправления, а также системы финансирования транспорта в государственных интересах, со стороны органов самоуправления городов и регионов возрастет заинтересованность в подобном решении проблемы транспортного обслуживания их территории.

- развитию комбинированных перевозок

Задачи комбинированных перевозок заключаются, в частности, в следующем:

- планировании строительства сети дорог для комбинированных перевозок;
- разработке схемы поддержки развития комбинированных перевозок в Словацкой Республике;
- закупке специальных железнодорожных вагонов для комбинированных перевозок.

В 1998 году в Добре близ Чьерны-над-Тисоу была введена в строй третья очередь строительства терминала для комбинированных перевозок, располагающего путями с нормальной и широкой колеей для горизонтальной и вертикальной перегрузки. В окончательном виде терминал будет оборудован всеми системами перегрузки для комбинированных перевозок. Основное назначение терминала заключается в обеспечении транзитной связи восточных рынков с рынками Западной Европы.

Вместе с автодорожными экспедиторами железные дороги участвуют в развитии комбинированных перевозок, создавая для этого внутренние организационные подразделения, занимающиеся управлением и развитием комбинированных перевозок.

СЛОВЕНИЯ

- a) В 1999 году был запущен проект системы управления качеством окружающей среды. Его цель состоит в том, чтобы внедрить систему в соответствии со стандартами SIST EN ISO 14001 и получить сертификат.
- b) Словенские железные дороги стремились модернизировать железнодорожную сеть и подвижной состав до уровня, который обеспечит безопасную и быструю перевозку пассажиров и грузов. Все инвестиции, предусмотренные Национальной программой развития инфраструктуры Словенских железных дорог и Программой модернизации подвижного состава, нацелены на повышение уровня безопасности и смягчение воздействия на окружающую среду.
- c) Информационная система Словенских железных дорог включает в себя Систему коммерческой информации (СКИ) и Систему информации о транспортных операциях (СИТО). СИТО позволяет получать, контролировать и управлять технической и коммерческой деятельностью Словенских железных дорог в режиме реального времени. Модернизация СКИ осуществляется на базе стандарта системы SAP R/S.
- d) Словенские железные дороги активно работают в области комбинированных перевозок. Проекты под названием "Гейтвей Словения" и "Комар", разработанные совместно Словенскими железными дорогами и компанией "АдриаКомби", направлены на повышение уровня обслуживания на международном комбинированном транспорте.

ШВЕЦИЯ

а) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями

Информации о последних изменениях нет.

Примером исследований, ведущихся в области охраны окружающей среды, являются:

- акустические требования, предъявляемые к шумоподавляющим ограждениям, устанавливаемым вдоль железных дорог;
- ограничение выбросов в атмосферу, производимых железнодорожным транспортом;
- экологическое воздействие, воздействие на естественную растительность, оказываемое снижением уровня грунтовых вод;
- экологическое воздействие автомобильных и железных дорог, влияние на ландшафт и фауну, анализ известных фактов;
- экологическое воздействие автомобильных и железных дорог на беспозвоночных животных.

Источник: Национальное управление железнодорожного транспорта

б) Безопасность на железнодорожном транспорте

Столкновения на одноуровневых переездах являются наиболее распространенным видом дорожно-транспортных происшествий. Чтобы повысить уровень безопасности, наименее затратным решением является отделение дорожного и железнодорожного видов транспорта друг от друга. В 2000 году Национальное управление железнодорожного транспорта построило 50 новых разноуровневых переездов и закрыло 250 старых одноуровневых переездов.

Источник: Национальное управление железнодорожного транспорта

с) Внедрение новых транспортных технологий и применение современных методов на железнодорожном транспорте, в частности, при облегчении взаимодействия между железнодорожными и другими видами транспорта

В последнее время новых транспортных технологий не внедрялось.

Источник: SJ AB и Green Cargo AB

БЫВШАЯ ЮГОСЛАВСКАЯ РЕСПУБЛИКА МАКЕДОНИЯ

- с) Внедрение новые транспортных технологий и применение современных методов на железнодорожном транспорте, в частности, при облегчении взаимодействия между железнодорожным и другими видами транспорта
1. Своевременное обслуживание имеющейся и инвестиционной инфраструктуры и транспортный потенциал.
 2. Модернизация инфраструктуры и обеспечение нового транспортного потенциала.
 3. Получение дополнительной прибыли от PE MR или сочетания нескольких моделей, таких, как концессии, строительство в Вардарской долине, инвестиции в скоростные железные дороги и т.д.

Будущее за системой грузовых перевозок, за увеличением скорости пассажирских поездов до 200 км/час, за включением деловых поездов, тактовых поездов в местное движение и т.д.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

- а) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями

Предлагаемая директива ЕС по оценке и регулированию загрязнения окружающей среды шумом потребует составления карт зашумленности и планов действий для крупных городских агломераций и основных транспортных артерий. Директива будет касаться, в первую очередь, автодорожного, железнодорожного и авиационного шума, а также шума, создаваемого предприятиями. Предложение о подготовке директивы утверждено в прошлом году Комиссией ЕС, и теперь ожидается выработка общей позиции Советом.

Параллельно с этим по инициативе, содержащейся в Белой книге правительства по сельскому хозяйству, опубликованной в прошлом году, было объявлено, что правительство проведет консультации по национальной стратегии борьбы с окружающим шумом, которая будет предполагать составление карт основных источников и районов шума. В Белой книге составлению карт отводится место основного нового метода,

которым будут охвачены крупные автомобильные и железнодорожные магистрали в сельских районах. В ней ставится задача завершить составление карт к 2004 году.

b) Безопасность на железнодорожном транспорте

Аварийность на железных дорогах

В своем ежегодном докладе за 1999/2000 год, опубликованном в декабре 2000 года, Королевский железнодорожный инспекторат (КЖДИ) при Исполнительном органе по здравоохранению и безопасности (ИОЗБ) отметил, что общий уровень безопасности на железнодорожном транспорте продолжает из года в год постепенно повышаться. Количество столкновений поездов сократилось на 27 случаев, с 121 до 94, достигнув самого низкого за все время показателя, а количество схода поездов с рельс сократилось на 28 случаев, со 117 до 89, достигнув самого низкого за все время уровня. Однако из-за трагической катастрофы в Ландброк Гров 5 октября 1999 года (единственного за год крушения поезда, сопровождавшегося смертью пассажиров), в которой погиб 31 человек, число жертв (не считая нарушителей и самоубийц) возросло до 65 человек, достигнув самого высокого уровня с 1991/92 годов. Вандализм по-прежнему представлял серьезную проблему, поскольку 55% железнодорожных происшествий было вызвано злонамеренными действиями.

Расследование Куллена

Комиссия по вопросам здравоохранения и безопасности (КЗБ) поручила лорду Куллону провести открытое расследование причин катастрофы в Ландброк Гров (первая часть расследования) и проверить безопасность управления и соответствие действующего режима регулирования движения предъявляемым требованиям (часть 2). КЗБ, как ожидается, опубликует первую часть доклада этим летом, а вторую часть доклада, как ожидается, - осенью и затем представит на рассмотрение правительства рекомендации. Правительство уже дало ясно понять, что оно примет любые необходимые меры, продиктованные выводами расследования лорда Куллена.

Защита поездов

29 марта 2001 года Комиссия по вопросам здравоохранения и безопасности (КЗБ) опубликовала совместный доклад о расследовании лорда Куллена и профессора Афф о системах защиты поездов. Правительство с удовлетворением отмечает, что железнодорожная отрасль теперь работает совместно со Стратегическим управлением

железных дорог и безопасности железнодорожного транспорта над подготовкой намеченного к осуществлению плана.

После консультаций с отраслью КЗБ подготовит на следующие три года инструкции, которые потребуют привязки Европейской системы проверки поездов (ЕСПП) к конкретному расписанию. Правительство подождет, когда КЗБ изложит свою точку зрения и предложения о реалистичной, определенной по срокам программе внедрения ЕСПП на железнодорожной сети и разработает инструкции, по которым будет подготовлено расписание. КЗБ подготовит доклад о ходе работы в сентябре этого года.

- с) Внедрение новых транспортных технологий и применение современных методов на железнодорожном транспорте, в частности, при облегчении взаимодействия между железнодорожным и другими видами транспорта

Компания "Рейлтрек" продолжает разработку своей "общеоперационной обрабатывающей системы", в результате которой будет создана всеобъемлющая система управления движением поездов по всей сети. Компания "Рейлтрек" в настоящее время также занята разработкой компьютеризированного регистра активов, призванного давать полные и непрерывные сведения о состоянии сети, ее потенциале и пропускной способности для пассажирских и грузовых перевозок.
