



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2004/4/Add.1
9 July 2004

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту
(Пятьдесят восьмая сессия, 27-29 октября 2004 года,
пункт 11 повестки дня)

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

Представлено правительством Республики Беларусь и
Комитетом Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД)

БЕЛАРУСЬ

Существующая на Белорусской железной дороге система экологического контроля обеспечивает контроль за выполнением мероприятий по охране окружающей среды, соблюдение нормативов предельно допустимых выбросов и сбросов, контроль за строительством и эксплуатацией очистных сооружений. На дороге разработан проект долгосрочной экологической программы для решения накопившихся на предприятиях экологических проблем.

Согласно этой программе начато строительство очистных сооружений в локомотивных депо Минск и Жлобин, оборотном депо Гродно. В 2004 году будет произведена реконструкция производственных очистных сооружений локомотивного депо

Волковыск, очистных сооружений промдождевых стоков станции Брест-Северный (автобаза), очистных сооружений лагеря отдыха "Верба" Брестского отделения дороги. Планируется начать строительство комплекса по утилизации накопившегося и вновь образующегося нефтешлама на промывочно-пропарочной станции Барбаров. На дороге постоянно ведется строительство модульных котельных с переводом на прогрессивные виды топлива, что дает значительное сокращение выброса загрязняющих веществ в атмосферу. На предприятиях, имеющих гальваническое производство, эффективно работают очистные сооружения гальванических стоков с обезвоживанием осадка на конечном этапе. Большое распространение получили системы местной вытяжной вентиляции с очисткой удаляемого воздуха "Совплим", которые установлены в большинстве локомотивных и вагонных депо.

Много экологических проблем решается в процессе дальнейшей электрификацией железной дороги.

Большое внимание Белорусской железной дорогой уделяется не только техническому оснащению терминалов, но и совершенствованию существующих услуг, оказываемых грузовладельцам с целью организации доставки грузов по принципу «от двери до двери». Уже сегодня на большинстве терминалов доставка грузов осуществляется автотранспортом железной дороги по принципу «железнодорожная станция – склад получателя» и наоборот. На многих терминалах применяется система полного комплексного обслуживания клиентов, включающая в себя не только все железнодорожные операции по отправлению или выдаче груза, доставку его автотранспортом железной дороги, но и выполнение таможенного оформления грузов, причем для получения или отправления груза клиенту не надо приезжать на станцию. В целях расширения комплекса услуг, оказываемых клиентам, открыт ряд таможенных складов временного хранения грузов. Разработаны и внесены в Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) в качестве приложений Правила размещения и крепления автопоездов и полуприцепов на специализированных железнодорожных платформах; Правила перевозок автопоездов, съемных автомобильных кузовов и полуприцепов; Перечень станций, открытых для операций с автопоездами, съемными автомобильными кузовами и полуприцепами. В составы поездов включаются пассажирские вагоны для водителей и технического персонала. Перевозка осуществляется по международной железнодорожной накладной СМГС. Оформление перевозочных документов обеспечивает оператор поезда. Он же следит за проведением операций таможенного контроля на границе без участия водителя автопоезда.

С февраля 2003 года начал курсирование поезд комбинированного транспорта Клайпеда – Одесса «Викинг» (один раз в неделю), в состав которого включаются платформы с автопоездами.

ОСЖД

I. Защита окружающей среды в железнодорожной области

1. В рамках ОСЖД разработан проект Памятки «Рекомендации по ликвидации отходов от деятельности железнодорожного транспорта». Указанный проект Памятки включает в себя:

- 1.1 Рекомендации по обезвреживанию и утилизации нефтепродуктов, твердых бытовых отходов, отработанных (старых) деревянных шпал и различных древесных отходов.
- 1.2 Экологически чистая технология очистки грунтов и отсева балласта, загрязненного нефтепродуктами и ионами тяжелых металлов.
- 1.3 Рекомендации по утилизации отработанных кислотных аккумуляторов.
- 1.4 Рекомендации по утилизации отработанных щелочных аккумуляторов.

Ожидаемый экономический эффект после реализации перечисленных рекомендаций и технологий должен составить более 60 млн.рублей (2 млн.долл.США) в год.

Данный проект должен вступить в силу с 2005 года.

2. В настоящее время разрабатывается проект Программы природоохранных действий железных дорог стран – членов ОСЖД, основными направлениями которой являются:

- снижение вредных выбросов в атмосферный воздух;
- прекращение сбросов загрязнённых сточных вод в поверхностные водные объекты и на рельеф местности;
- прекращение загрязнения и очистка земель железнодорожного транспорта от нефтепродуктов и ионов тяжёлых металлов, экологически безопасное размещение и утилизация производственных отходов;
- уменьшение акустического (шумового) загрязнения окружающей среды;
- уменьшение электромагнитного влияния на окружающую среду;
- повышение экологической безопасности перевозок опасных грузов;
- разработка и внедрение энерго – ресурсосберегающих технологий;
- стимулирование использования транспортных средств и топлив с более высокими экологическими характеристиками;
- разработка экологических требований к подвижному составу стран – членов ОСЖД с учётом требований в МСЖД;
- разработка экологических мероприятий по обеспечению работы грузонапряжённых линий и транспортных коридоров, координация действий различных видов транспорта.

В Программе отражаются сроки внедрения природоохранных мероприятий и технологий. После утверждения Программа будет иметь обязательный характер, а ее реализация будет возложена на железные дороги стран – членов ОСЖД.

II. Внедрение новых транспортных технологий

В рамках ОСЖД разработано «Соглашение об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа-Азия» (далее «Соглашение...»), которое вступило в силу с 5 августа 1997 года. «Соглашение...» подписали члены Совещания Министров от Республики Беларусь, Венгерской Республики, Китайской Народной Республики, Республики Молдова, Монголии, Республики Польша, Российской Федерации, Словацкой Республики, Республики Узбекистан, Украины и Эстонской Республики. Присоединились к «Соглашению...» и стали стороной «Соглашения...» Кыргызская Республика и Латвийская Республика.

«Соглашение...» определяет сеть важнейших линий международных комбинированных перевозок, ее технические характеристики, систему обозначения железнодорожных линий в увязке с линиями и параметрами «Европейского Соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектов» (СЛКП), является продолжением линий сети СЛКП на Восток и создает предпосылки для формирования единой согласованной сети международных комбинированных перевозок, охватывающих Европу и Азию.

Учитывая, что по результатам работы ОСЖД в сообщении Европа – Азия на данном этапе контейнерные перевозки являются наиболее эффективным способом комбинированных перевозок, целесообразно, прежде всего, совместно внедрять маршрутные контейнерные поезда, связывающие крупные места концентрации грузопотоков.

Опыт эксплуатации контейнерных поездов выявляет основные общие вопросы, требующие решения – курсирование по жесткому графику на условиях, приближенных к пассажирским поездам, ускорение пересечения границ и передачи при разной ширине колеи, согласование конкурентных тарифов, обеспечение конечных операций и возврат порожних контейнеров.

Подобные проблемы определены в ходе работ по проекту ЭСКАТО/ОСЖД по перевозке крупнотоннажных контейнеров маршрутными поездами в сообщении Азия-Европа. В рамках проекта подготавливаются реальные условия курсирования поездов и перевозок, планируется пропуск опытных поездов по пяти выбранным маршрутам с побережья Тихого Океана в Европу.

В апреле 1998 года из Находки в Брест проследовал контейнерный поезд за 8 суток и 21 час, превышая целевой показатель, рекомендованный для сообщения Европа-Азия – 1000 км в сутки. Российские железные дороги расширяют сообщения курсирования ускоренных маршрутных контейнерных поездов.

23-24 июля 1998 года проведено совещание с представителями железнодорожных администраций Германии, Польши, Беларуси, России, таможенных и пограничных служб

России, таможенной службы Беларуси, экспедиторских организаций и международного Координационного Совета по транссибирским перевозкам. Участниками был согласован график ускоренного контейнерного поезда от Берлина до Москвы за 69 часов 08 минут. Время следования ускоренного контейнерного поезда от Берлина до Москвы по сравнению с действующим расписанием поезда «Восточный ветер» уменьшилось на 26 часов 52 минуты.

Изложенное выше показывает реальную возможность создания системы, которая, в случае привлечения автомобильного и морского транспорта, а также обеспечения слежения за грузами и информации об этом клиентуре, сможет обеспечить удобную логистическую платформу для клиентуры.

Что касается других способов комбинированных перевозок, в особенности контейнерных типа «движущееся шоссе», они применяются у немногих членов ОСЖД: среди железных дорог колеи 1520 мм УЗ и РЖД имеют соответствующий специализированный подвижной состав.

Работа по совместному проекту ОСЖД/ЭСКАТО ООН осуществляется в рамках «Меморандума о взаимопонимании о планировании и осуществлении демонстрационных пропусков контейнерных маршрутных поездов по Северному коридору Трансазиатской железной дороги», который является важным шагом на пути создания механизма сотрудничества между организациями железных дорог в сети Трансазиатской железной дороги. Семь стран из восьми стран - участниц проекта и международные организации, участвующие в осуществлении проекта ЭСКАТО ООН, Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Международный Союз железных дорог (МСЖД) подписали этот «Меморандум...».

Для организации и координации работы по пропуску демонстрационных контейнерных поездов в 2002 году был создан Руководящий Комитет, в который вошли участники совместного проекта. В соответствии с «Меморандумом...» и решением 1-го заседания Руководящего Комитета (июнь 2002 г., Владивосток) в октябре 2003 года в г. Улаанбаатар (Монголия) состоялось 2-ое заседание Руководящего Комитета. На заседании были отмечены результаты работы и объемы перевозок маршрутов Северного коридора Трансазиатской железной дороги, отражены усилия и рабочие планы стран – участниц проекта, согласованы мероприятия и сроки дальнейшего осуществления демонстрационных пропусков. На основе достигнутых успехов ОСЖД и ЭСКАТО углубляют динамику и увеличивают сферу сотрудничества. Так, начато сотрудничество по вопросам тарифа, освоения евро-азиатских железнодорожных маршрутов и транзитной перевозки, не имеющих морского выхода стран Кавказа, Центральной и Северо-Восточной Азии.

Принимая во внимание предпринятые железными дорогами стран – членов ОСЖД инициативы по расширению и модернизации их сетей, строительству терминалов и внедрению информационной технологии, потребуется провести анализ и обновление коридоров и сети Трансазиатской железной дороги в целом, что позволит выявить возможности взаимодействия в рамках отдельных проектов, а также обеспечить включение в сеть всех международных железнодорожных линий региона.
