



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.2/2002/5  
8 July 2002

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по железнодорожному транспорту  
(Пятьдесят шестая сессия, 16-18 октября 2002 года,  
пункт 8 повестки дня)

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

Представлено правительствами Чешской Республики, Венгрии и Словакии

**ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА**

а) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями

В системе взаимодействия железных дорог и окружающей среды наблюдаются коренные изменения. В соответствии с принципами транспортной политики Чешской Республики осуществляется радикальная модернизация железнодорожной инфраструктуры, которая позволит привести ее в соответствие с требованиями, предусмотренными международными соглашениями, что будет благотворно воздействовать на окружающую среду. Масштабы модернизации железнодорожной инфраструктуры в Чешской Республике до 2010 года определены в важном документе "Предлагаемое развитие транспортных сетей в Чешской Республике", который был принят правительством в 1999 году. Этот документ получил позитивную оценку в рамках

обсуждения Закона об оценке воздействия на окружающую среду № 224/92 Coll. Предварительной и проектной документацией по железнодорожному строительству предусмотрены конкретные технические меры по защите окружающей среды от загрязнения атмосферы (основанные на исследованиях испарений и рассеивания и др.), шумов (противошумовые стены), загрязнения водных ресурсов, деградации ландшафтов, флоры и фауны. Защитные меры принимаются также в ходе строительных работ, а также в отношении уже возведенных зданий, которые были введены в эксплуатацию ранее.

В соответствии с утвержденной стратегией охраны окружающей среды Чешскими железными дорогами на регулярной основе проводится анализ воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду и его сопоставление с экологическим воздействием автодорожного транспорта. Эта деятельность направлена главным образом на улучшение технического состояния источников загрязнения атмосферы, решение проблем, связанных с прежними нагрузками на окружающую среду, и дальнейшее внедрение экспериментального проекта СЭМ (Системы экологического менеджмента) на Либерецком железнодорожном узле. Сертификация данной системы, как ожидается, состоится во второй половине 2002 года. Оценку ее реального воздействия и преимуществ можно будет сделать после проведения второго внутреннего аудита, который предполагается провести в конце 2003 года.

Необходимое внимание уделяется также другим экологическим факторам, рассмотрению все возрастающего потока жалоб на шумы и вибрацию, внесению изменений в технологические процессы, воздействующие на окружающую среду, и издержкам, связанным с устранением негативного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду. Нехватка финансовых средств не позволяет более решительно подойти к решению проблем, связанных с устранением установленных источников угроз для окружающей среды.

Выполнение условий, предусматриваемых экологическим законодательством, принятие которого ожидается в ближайшей перспективе, потребует выделения дополнительных финансовых средств, в том числе в связи с подготовкой к вступлению Чешской Республики в Европейский союз.

Совершенствуются информационная система по охране окружающей среды, участие в международном сотрудничестве, использование результатов замеров выброса веществ, экологическая отчетность, что позволяет контролировать расходы, связанные с охраной окружающей среды.

В рамках международного сотрудничества Чешские железные дороги участвуют в решении экологических проблем, связанных с железнодорожными перевозками, в том числе посредством участия в работе комитетов МСЖД и экспертных комитетов по вопросам окружающей среды, экологии и комбинированных перевозок ОСЖД. Полученная информация систематизируется и рассылается по соответствующим структурным подразделениям Чешских железных дорог.

b) Информация о последних изменениях в области безопасности на железнодорожном транспорте

В соответствии с Законом № 77/2002 Coll. о Чешских железных дорогах, акционерном обществе, Управлении железных дорог и государственной организации, а также поправкой к Закону о железных дорогах № 266/1994 Coll. с внесенными в него поправками, а также Законом о государственном предприятии № 77/1997 Coll. с внесенными в него поправками в разделе 40 предусматривается учреждение нового государственного административного органа - Железнодорожной инспекции, которая является государственным структурным подразделением.

Это управление будет выполнять функции независимого национального органа по расследованию происшествий, который будет руководствоваться Директивой Европейского парламента и Совета о безопасности на железных дорогах в странах Сообщества, принятие которой ожидается в ближайшее время, а также поправкой к Директиве Совета 95/18/ЕС о лицензировании железнодорожных предприятий и Директивой 2001/14/ЕС о распределении потенциала железнодорожной инфраструктуры и о взимании сборов за использование железнодорожной инфраструктуры и сертификацию безопасности (2000/0022(COD)).

Его полномочия будут охватывать:

1. Выяснение причин и обстоятельств чрезвычайных происшествий на железнодорожном транспорте в соответствии с Законом о железных дорогах в пределах, установленных правилами по его осуществлению.
2. Выявление недостатков, угрожающих безопасности железнодорожных операций или безопасности железнодорожных перевозок, их причин и лиц, по чьей вине они имеют место или не устраняются в соответствии с законодательством.

3. Указания виновным лицам по устранению или исправлению любых выявленных недостатков, их причин и пагубных последствий и предписание мер по их устранению и исправлению.
4. Проведение проверок выполнения предписанных мер.
5. Возбуждение в следствии выявления недостатков, угрожающих безопасности железнодорожных операций или безопасности железнодорожных перевозок, их причин и лиц, по чьей вине они имеют место или не устраняются в соответствии с законодательством, административного производства с целью наложения штрафа в соответствии с Законом о железных дорогах или, в зависимости от характера установленных фактов, внесение на рассмотрение железнодорожных властей предложения о возбуждении административного производства:

a) относительно введения временных ограничений на железнодорожные перевозки на такой период, который, в случае необходимости, может потребоваться в следствии чрезвычайным происшествием для обеспечения безопасности железнодорожных операций и безопасности железнодорожных перевозок;

b) о лишении удостоверения перевозчика;

c) по отзыву удостоверения на право управления железнодорожным транспортом, свидетельства о пригодности железнодорожного транспортного средства для использования на железнодорожном транспорте или свидетельства об исправности конкретного технического оборудования.

6. Государственный надзор за положением дел на железных дорогах.

Новый государственный административный орган начнет свою деятельность с 1 января 2003 года одновременно с акционерным обществом Чешских железных дорог.

- c) Новые транспортные технологии

Европейская система управления железнодорожным движением (ЕПТМС) - система обеспечения технической совместимости в области контроля/управления.

Европейская система управления движением поездов (ЕТКС) - Европейский механизм обеспечения безопасности поездов. Он заменит существующие 27 видов

механизмов обеспечения безопасности локомотивов, придав действующей системе единообразный характер.

Телекоммуникационные системы (ГСМ-Р) - Глобальная система мобильной связи. Она обеспечивает предоставление услуг в области связи через государственные телекоммуникационные сети и работает в цифровом, а не аналоговом режиме обработки данных.

С точки зрения железнодорожных перевозок, все три вышеуказанные системы призваны обеспечить безопасность поездок на поездах и единообразную систему связи в совместимой Европейской системе железнодорожного транспорта, что на практике означает возможность совершать поездки на поездах, по возможности управляемых одним и тем же машинистом, от Италии через Францию, Германию и Чешскую Республику до Австрии, не сталкиваясь с какими-либо техническими или организационными проблемами при пересечении границ.

"DOZ", "DZZ" - национальная система дистанционного контроля за оборудованием, обеспечивающим безопасность, и дистанционного управления железнодорожным транспортом. Она тесно взаимодействует с системой ЕРТМС.

ГАЛЛИЛЕО - Европейская спутниковая система навигации, обеспечивающая управление железнодорожными перевозками на линиях отделений и являющаяся одним из дополнений к национальным системам обеспечения безопасности.

Во всех вышеуказанных областях сотрудничество с Чешскими железными дорогами осуществляется в рамках экспериментальных проектов, имитационных моделей реальных процессов и консультативных совещаний с экспертами.

## **ВЕНГРИЯ**

### **а) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями**

і) В 1995 году Венгерская государственная железнодорожная компания приступила к осуществлению программы по устранению проблем, связанных с железнодорожными операциями, рассчитанной на 10 лет, общей стоимостью 10 миллиардов венгерских форинтов, или 60 миллионов евро.

Основными целями этой программы являются:

- устранение загрязнения почв, наблюдаемого на основных железнодорожных узлах, в пунктах погрузки-разгрузки и у бензозаправочных станций при депо;
- модернизация всей системы поставок бензина компании;
- предотвращение в будущем любых видов загрязнения воздуха, почв и водных ресурсов посредством замены важных технологических элементов в основных пунктах осуществления операций;
- устранение незаконных свалок отходов вдоль железнодорожных путей.

К концу 2001 года было затрачено 4,6 млрд. венгерских форинтов, или 27 млн. евро, в рамках указанной программы, благодаря чему ожидаются следующие результаты:

- к концу 2003 года будет осуществлена модернизация всех бензозаправочных станций;
- к 2006 году будут обновлены 40 из 87 дизельных локомотивов высокой мощности, обслуживающих товарные составы, за счет их оснащения новыми двигателями, полностью отвечающими экологическим нормам, установленным ЕС.

ii) В ходе модернизации подвижного состава пассажирского железнодорожного транспорта:

- 13 отвечающих самым строгим экологическим нормам локомотивов, имеющих два двигателя, будут поставлены компанией "Сименс АГ" в 2003-2004 годах;
- 40 дизельных локомотивов, оснащенных немецкими двигателями, также отвечающими всем соответствующим экологическим стандартам, будут поставлены Российской Федерацией в 2002-2004 годах.

(По состоянию на конец 2001 года национальная железнодорожная компания располагала более чем 300 локомотивов старого образца, оснащенными дизельными двигателями).

iii) В марте 2002 года перегрузочная станция Захонь, где происходит переход с обычной колеи на широкую, на северо-востоке Венгрии, была удостоена сертификата ИСО 14001, удостоверяющего, что ее сооружения по перекачке химикатов, механической перегрузке других материалов, складированию и обработке древесины, перекачке тяжелых видов

дизельного топлива и смене платформ работают с соблюдением всех экологических нормативов.

(Общая пропускная способность этой станции составляет 10 млн.т в год, из которых 5 млн.т приходится на неупакованные материалы).

b) Безопасность на железнодорожном транспорте

i) В рамках развития участков общеевропейского транспортного коридора:

- новая железнодорожная линия в направлении Словении, являющаяся частью коридора V, открытого в 2001 году, и проходящая по территории Венгрии на участке протяженностью 19 км, в марте 2002 года была оснащена отвечающей стандартам ЕС Европейской системой управления движением поездов (ЕТКС) первого уровня (мгновенная индикация места);
- на первом уровне ЕТКС идет оснащение участка протяженностью 154 км линии Вена-Будапешт в пределах коридора IV, полная модернизация которого будет завершена к 2006 году. (Эта система работает уже на участках протяженностью по 25 км по обе стороны австро-венгерской границы в рамках совместного эксперимента, осуществляемого венгерскими и австрийскими железнодорожными службами с августа 2000 года.)

ii) После первого среднесрочного плана по мерам безопасности на производстве на 1997-2001 годы. Венгерская государственная железнодорожная компания приступила к выполнению второго среднесрочного плана на 2002-2006 годы. Стратегическими целями этого плана являются:

- снижения уровня риска на производстве в течение указанного периода в целом по сравнению с предыдущим периодом;
- уделение посредством анализа рисков первоочередного внимания не столько последующим мерам, сколько предотвращению травматизма.

Среди способов решения этих задач можно отметить следующие:

- модернизацию систем подготовки кадров с целью добиться автоматического соблюдения служащими мер безопасности (80% производственных травм в 1997-2001 годах были связаны с человеческим фактором и лишь 20% явились результатом технических неполадок);
- улучшение условий труда более высокими темпами там, где имеет место сильное отставание в этом отношении.

Кроме того, в этот же период в соответствии с практикой Международного союза железных дорог (МСЖД) будет введено использование статистического аппарата в отношении показателей охраны труда с учетом его интенсивности, с тем чтобы обеспечить сопоставимость национальных данных об уровне техники безопасности с международными данными.

с) Внедрение новых транспортных технологий

Изменения, представляющие интерес с точки зрения настоящего доклада, не имели места.

## **СЛОВАКИЯ**

а) Экологические вопросы, влияющие на железнодорожные операции

і) Зоны обработки отходов

Деятельность Словацких железных дорог (СЖД) является источником 54 видов опасных и 63 видов обычных отходов. Наряду с коммунальными отходами наиболее распространенными среди них являются те, которые представляют собой побочный продукт технологических процессов, с которыми связана деятельность СЖД. В среднем общий объем отходов составляет ежегодно 45 663, 63 тонны. С количественной точки зрения, большая часть отходов связана с использованием емкостей и колодцев для хранения септических отходов, с хранением лома черных металлов, включая транспортные средства и оборудование, железнодорожных шпал и крепежных стоек, используемых в шахтах, с землей, пропитанной нефтепродуктами, и коммунальными отходами.



С точки зрения масштабов загрязнения, к важнейшим источникам загрязнения относятся изношенные опоры шпал, станционные и промежуточные пути, на которых накапливаются технологические отходы от операций по ремонту и техническому обслуживанию.

В 1997-1999 годах СЖД была осуществлена модификация и утилизация материалов, используемых для рельсовых опор. Совместно с Жилинским университетом был подготовлен доклад на тему "Методики экологической оценки материала опор шпал для рельсовых оснований". На основе его рекомендаций осуществляется переработка указанных материалов и сводятся к минимуму выбросы опасных отходов. Как результат, были опубликованы технические нормативы для железных дорог (ТНЖ) "Технико-экологические условия использования материалов для балласта и рельсовых основ", в котором также устанавливались технические условия применительно к переработанному балласту. Этим обеспечивается повторное использование получаемого балласта.

В рамках концептуальных выводов в отношении переработки отходов СЖД был рассмотрен следующий круг вопросов:

- раздельный сбор отходов (преимущественно опасных);
- соблюдение необходимых условий хранения отходов до момента удаления вредных компонентов;
- организация удаления вредных компонентов из вредных отходов;
- порядок закупки отработанных отходов (с учетом имеющихся мощностей по очистке) с упором на фактор экономической выгоды;
- организация учета отходов;
- составление программ по обработке отходов;
- сведение отходов к минимуму посредством изменения технологических процессов на железнодорожном транспорте;
- постоянное сепарирование отходов, возможности переработки отходов и их использования в качестве вторичного сырья (преимущественно в области переработки применяемых на железнодорожном транспорте наполнителей).

## ii) Управление водными ресурсами и их охрана

Важным источником загрязнения водных ресурсов является деятельность, связанная с хранением и транспортировкой нефтепродуктов. Это относится, главным образом, к стоянкам и хранилищам горючего, нефтехранилищам и хранилищам масел, ремонтным мастерским и станциям обслуживания железнодорожного транспорта. Устранение этих установленных технических недостатков возможно лишь при инвестировании больших финансовых средств. Удаление загрязненных почв и вод на долгосрочной основе осуществляется преимущественно на узловой железнодорожной станции Чьерна-над-Тисой (и других железнодорожных станциях) и проводится под наблюдением государственных административных органов. Другим позитивным фактом является отсутствие с 2001 года каких-либо серьезных экологических аварий.

b) Обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте

Сравнительные данные о динамике аварий за вторую половину 2001 года в сопоставлении со второй половиной 2000 года приводятся в таблице ниже.

Период	Данные за II полугодие 2001 года/II полугодие 2000 года				
	Категория				
	A	B	C	D	Всего
2-я пол. 2001 года	11/0	10/0	40/9	427/320	488/329
2-я пол. 2000 года	6/0	3/0	31/15	416/316	456/331
Разница	+5/0	+7/0	+9/-6	+11/+4	+32/-2

Ущерб, причиненный в результате аварий, имевших место во 2-й половине 2001 года, составил 13, 5 млн. словацких крон. В том числе ущерб, нанесенный оборудованию СЖД, составил 3, 8 млн. словацких крон. В целом имело место прекращение обслуживания в течение 134 часов, при этом операций на однопутных участках - в течение 94 часов. Отставание от графика составило для 760 пассажирских поездов 514 часов и для 377 товарных составов - 675 часов. Имело место аннулирование 105 пассажирских и 7 товарных поездов.

В том, что касается мер безопасности, то наибольшее число происшествий имело место на переездах, оборудованных лишь ограждениями, обозначенными "крестом Св. Андрея" (19 случаев), и в 13 случаях - на пересечениях железной и шоссейной дорог на одном уровне с управляемым человеком электрическим шлагбаумом. В результате этих происшествий погибло 8 человек, что на 2 человека больше, чем за предыдущий период, 7 получили серьезные ранения, что на 4 человека больше по сравнению с

предыдущим периодом, и у 13 человек было отмечено ухудшение здоровья, что составляет рост на 5 человек. Ущерб оборудованию СЖД в результате указанных происшествий составил 5, 7 млн. словацких крон.

Данные по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте за первое полугодие 2001 года

Период	Сравнительные данные о происшествиях за I квартал 2002 год/ I квартал 2001 год. Всего по СЖД				
	Категория				
	A	B	C	D	Всего
1-й кв. 2002 год	3/0	4/2	24/3	197/32	228/37
1-й кв. 2001 год	2/0	5/0	11/3	174/138	192/141
Разница	+1/0	-1/+2	+13/0	+23/-106	+36/-104

Внедрение новых технологий и применение современных видов техники при осуществлении железнодорожных операций, в частности, при взаимодействии между железнодорожным и другими видами транспорта:

с) Информационные системы

Средства информатики сыграли важную роль в процессе подготовки и осуществления преобразований и реструктуризации СЖД. Эти экспериментальные проекты выполнялись в рамках Проекта преобразования и реструктуризации СЖД, в ходе которого были осуществлены:

- комплексная оценка информационной системы СЖД с точки зрения предстоящей унификации органов управления железнодорожных компаний;
- анализ эффективности работы информационной системы СЖД.

Выводы, полученные в результате осуществления этих проектов, будут учтены при определении направлений дальнейшей информационной поддержки основных производственных процессов обеих компаний.

Деятельность в рамках информационных систем СЖД

"KVC" - Система комплексного обслуживания пассажиров при оформлении проездных документов.

Совместно с банковскими учреждениями СЖД отслеживают возможности расширения практики оплаты проездных документов такими кредитными карточками, выдаваемыми национальными или международными банками, как: EUROCARD, MASTERCARD и VISA.

"IRIS - N" - Информационная система управления для сектора грузовых перевозок

В 2001 году внимание было направлено на дальнейшее развитие отдельных функций в рамках проекта "IRIS - N". На отдельных уровнях управления СЖД, а также для обслуживания клиентов использовались новые каналы подключения к базам данных в сети Интернет/Интранет, электронной почты в рамках проекта "IRIS" и др. Об общих масштабах информационной системы проекта "IRIS - N" свидетельствует общее количество серверов (100), а также терминалов, установленных в 284 пунктах (1 035).

"ISOD" - Информационная система по перевозкам пассажиров

В 2001 году были обновлены решения в рамках проекта "ISOD" с упором на пробег пассажирских вагонов в километрах. В рамках проекта предполагается рационализация регистрации данных о вагонах пассажирских составов и предоставление на выходе данных об операционной и статистической конфигурации (отчетах) для отдельных структурных подразделений пользователей.

-----