



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2005/6/Add.1
24 August 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

(Пятьдесят девятая сессия, Париж (Франция),
24-25 ноября 2005 года,
пункт 6 повестки дня)

**ИЗУЧЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ
В СТРАНАХ-ЧЛЕНАХ**

Представлено правительствами Венгрии, Ирландии и Литвы

ВЕНГРИЯ

Данные о динамике железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок за
прошедший период и в будущем

Пассажирские перевозки				
Служба		2003	2004	2005 (план)
Внутреннее сообщение	Число пассажиров (тыс.)	155 103	157 806	152 028
	Пассажиро-километров (тыс.)	9 759 483	10 025 210	8 919 380
	Среднее расстояние поездки (км)	62,9	63,5	58,7
Международное сообщение	Число пассажиров (тыс.)	2 056	1 906	2 000
	Пассажиро-километров (тыс.)	397 521	383 484	386 000
	Среднее расстояние поездки (км)	193,4	201,2	193,0
Всего	Число пассажиров (тыс.)	157 158	159 712	154 028
	Пассажиро-километров (тыс.)	10 157 004	10 408 694	9 305 380
	Среднее расстояние поездки (км)	64,6	65,2	60,4

Грузоперевозки						
	2003		2004		2005 (план)	
	тыс. т	тыс. тонно-км	тыс. т	тыс. тонно-км	тыс. т	тыс. тонно-км
Внутреннее сообщение	13 536	1 573 664	14 995	1 700 395	14 771	1 705 919
Экспорт	9 808	1 650 753	9 702	1 652 392	10 343	1 654 316
Импорт	14 480	2 661 666	15 253	2 784 744	14 655	2 672 216
Транзит	5 116	1 727 642	6 117	2 172 973	6 761	2 369 997
Всего	42 940	7 613 725	45 567	8 310 504	46 530	8 402 448

Новые изменения, которые будут происходить после реорганизации железнодорожного сектора с уделением особого внимания созданию новых железнодорожных компаний

Государственные ведомства приступили к разработке стратегии развития железных дорог. Обсуждение предложений правительства продолжается (март 2005 года). Проект стратегии предусматривает укрепление добросовестной и свободной конкуренции на государственных железных дорогах, преобразование МАВ в несколько компаний и приватизацию сектора грузоперевозок. Новизна проекта заключается в том, что стратегия предусматривает, в частности, полную модернизацию международных магистралей с использованием источников Европейского союза. Модернизация путей проводится с целью обеспечения привлекательных сроков перевозки в рамках как можно большего числа железнодорожных предприятий и максимального использования потенциала существующих путей.

В нынешнем году будет проведена перестройка продолжающих пока свою работу официальных организаций и создание на этой основе нового регулирующего ведомства. Его функции будут включать регулирование железнодорожных перевозок и контроль за положением дел в сфере конкуренции.

Капиталовложения в i) железнодорожную инфраструктуру и ii) железнодорожный подвижной состав¹

Железнодорожная инфраструктура

После присоединения к ЕС основными источниками средств для восстановительных работ стали поддержка, оказываемая Европейским союзом в области инфраструктуры, кредиты Европейского инвестиционного банка (ЕИБ) и государственные бюджетные ассигнования, дополняющие финансирование из вышеперечисленных источников.

Помимо начатой в 2001 году программы ИСПА, предусматривающей ассигнования в размере почти 140 млрд. форинтов, открыты конкурсные торги в связи с новой программой ЕИБ стоимостью 60 млрд. форинтов, а в ближайшее время будет объявлен тендер, связанный с реализацией программы Фонда сплочения ЕС стоимостью 34 млрд. форинтов. При составлении планов по перечисленным новым проектам будут учитываться значительные объемы имеющихся средств.

В планах дальнейшего совершенствования железнодорожной сети главный приоритет принадлежит развитию общеевропейского коридора IV на территории Венгрии, а другим приоритетом является коридор V.

Проекты, начатые в предыдущие годы:

- Продолжаются восстановительные работы, для проведения которых используются средства Европейского инвестиционного банка (кредит ЕИБ I):
 - на линии Будапешт-Уйсас-Сольнок (работы, начатые в 1998 году, планируется завершить в 2007 году; для их финансирования, помимо средств из национальных источников, предоставлен кредит ЕИБ в размере 50 млн. евро);

¹ Ниже приводятся диаграммы, характеризующие положение дел в области инвестиций и планы по их увеличению:

- объемы средств, поступающих из европейских источников в Венгрию, транспортный сектор и МАВ;
- развитие железнодорожных коридоров;
- долгосрочное развитие железнодорожной инфраструктуры;
- долгосрочный план-схема развития инфраструктуры пригородного железнодорожного сообщения вокруг Будапешта.

- на линиях Цеглед-Кишкунфеледьхаза-Сегед (работы на участке Цеглед-Кечкемет завершены в 2003 году, на участке Кечкемет-Варошфёльд - в 2004 году, максимальная скорость 120 км/ч, по проекту планируется увеличить пропускную способность однопутной линии посредством строительства второго пути на наиболее загруженном участке).
- В рамках проекта ЕИБ IV летом 2005 года будут объявлены новые открытые процедуры выбора поставщиков для закупок в связи с электрификацией линии Дьёр-Папа-Цельдёмельк и модернизацией железнодорожной станции Ракашпалота-Уйпешт.
- В 2006-2008 годах при наличии средств будут проведены реконструкция станций Секешфехервар и Эрд и модернизация участка линии Обуда-Пилишчаба.
- Работы по модернизации, проведенные при поддержке ЕЭС-ИСПА:

участок Будапешт-Цеглед-Сольнок (техническое перевооружение, увеличение скорости движения, реконструкция центральной станции Цеглед и станций Вечеш, Иллё, Монор и Пилиш;

линия Будапешт-Хедьешхалом (этап II) (реконструкция участка Будаэрш-Биаторбадь для увеличения максимальной скорости до 140 км/ч, внедрение Европейской системы проверки поездов (ЕСПП) на участке Комаром-Ач, комплексная реконструкция станций Комаром, Дьёр и др.);

участок Залалёвё-Залаэгерсек-Боба (электрификация всей линии, установка ЕСПП, увеличение максимальной скорости до 100-120 км/ч, технические усовершенствования);

этап I модернизации линии Сольнок-Бекешчаба-Лёкёшхаза:

- участок Сайоль-Мезётур (реконструкция);
- участок Бекешчаба-Лёкёшхаза (увеличение максимальной скорости с 80 км/ч до 100 км/ч).

Новые проекты

- Средства Фонда сплочения были предоставлены Венгрии после присоединения к Европейскому союзу. Первыми железнодорожными проектами, начатыми при поддержке ЕС, стали строительные работы на линиях Будапешт/Ференцварош-Вечеш и Мезётур-Бекешчаба.
- В течение 2007-2008 годов при поддержке Европейского союза в рамках этапа II на линии Будапешт-Сольнок-Лёкёшхаза также могут быть проведены работы по расширению сферы действия ЕСПП.
- В целях подготовки новых проектов, финансирование которых будет осуществляться из Фонда сплочения, продолжается составление плана железнодорожной линии Сольнок-Дебрецен-Захонь и будет начато составление плана линий Будапешт/Келенфёльд-Тарнок и Секешфехервар-Боба.

Общесистемные капиталовложения:

- В 2005 году будет продолжено осуществление инвестиционных проектов. К их числу относятся модернизация погрузочно-разгрузочных площадок, переоборудование железнодорожных мостовых весов, усовершенствование систем сигнализации, управления движением и внешнего наблюдения. Будет продолжено осуществление "программы модернизации железнодорожных переездов", в рамках которой одним из приоритетных проектов является переоборудование моста Вашвар-Раба, которое планируется завершить за два года.
- Одновременно на отдельных станциях или объектах/участках будут проводиться различные виды небольших по масштабам работ по демонтажу, обустройству и реконструкции.
- Инвестиционные планы также предусматривают приобретение, внедрение и системную интеграцию информационных технологий, средств, оборудования и служб ремонтно-технического обеспечения, делопроизводства и административного управления на различных предприятиях и в функциональных подразделениях МАВ.

Капиталовложения в недвижимое имущество железных дорог

Проект	2003 (млн. форинтов)	2004 (млн. форинтов)
Основные капиталовложения		
- реконструкция станции Будапешт-Келети		
- переоборудование здания архива МАВ		
- переоборудование пассажирского терминала станции Сомбатхей		
- обустройство границ Шенгенской зоны		
Прочие капиталовложения		
Итого	1 946	1 107

**Капиталовложения в подвижной состав
Сектор пассажирских перевозок**

Проект	2003 (млн. форинтов)	2004 (млн. форинтов)	2005 (план) (млн. форинтов)
Закупка вагонов	0	0	-
Переоборудование вагонов	5 129	3 167	-
Закупка многосекционных поездов	15 511	12 157	-
Переоборудование многосекционных поездов	4 867	1 511	-
<i>Итого</i>	25 507	16 835	26 203

Сектор грузовых перевозок

Основные капиталовложения в подвижной состав и инфраструктуру железных дорог			
Проект	2003 (млн. форинтов)	2004 (млн. форинтов)	2005 (план) (млн. форинтов)
Переоборудование 150 вагонов типа "Eams" в вагоны типа "Taems"	0	340	410
Переоборудование заводских подъездных путей	808	91	860
<i>Итого</i>	808	431	1 270

Сектор машин и оборудования (тяга и ремонтно-техническое обслуживание)

В секторе машин и оборудования основные средства направляются на одновременное переоборудование и капитальный ремонт (техническое переоснащение) дизельных локомотивов, компании МАВ. Модернизация парка не только повышает его надежность, но и сокращает расходы на ремонтно-техническое обслуживание и

энергопотребление. Отбраковка старых тяговых установок и приобретение новых обходится гораздо дороже, чем техническое переоснащение. Срок эксплуатации локомотивов в этом случае увеличивается на 10-15 лет. С другой стороны, сектор машин и оборудования изыскивает возможности финансирования закупки 200 электровозов постоянного тока, 15 электровозов переменного тока и 80 дизельных локомотивов с комбинированным двигателем.

Проект - Переоборудование тяговых установок						
	2003		2004		2005 (план)	
Тип локомотива	Число установок	форинтов (млн.)	Число установок	форинтов (млн.)	Число установок	форинтов (млн.)
М41	0	0	5	1 228	12	3 123
М47	14	606	10	1 239	4	1 280
М62	1	132	14	3 042	10	3 150
Итого:	15	739	29	5 510	26	7 553

Исследовательская деятельность в области железнодорожного транспорта

В соответствии с поручением министерства экономики и транспорта в марте 2004 года отдел автоматизации транспорта Будапештского университета технологии и экономики в сотрудничестве с компанией "МАВ информэйшн технолоджи ЛЛС" подготовил исследование по теме "Применение спутниковых систем местоопределения и их использование в системе железнодорожных перевозок".

Практический опыт применения глобальных систем местоопределения в секторе железнодорожных грузовых перевозок

На сегодняшний день компания МАВ не использует глобальных систем местоопределения (ГПС) и поэтому не имеет соответствующего опыта работы. В 2004 году в МАВ принято решение осуществить проект по внедрению ГПС и сделать его частью стратегии компании в области информационной технологии. С этой целью будет подготовлено технико-экономическое обоснование. Осуществление проекта по техническому перевооружению сектора машин и оборудования с использованием технологии ГПС планируется начать в четвертом квартале 2005 года.

1. На станции Будапешт - Ференцварош для охраны железнодорожных грузов создается локальная система местоопределения. Ее задача - обеспечить защиту ценных грузов в период между их прибытием и отправкой со станции. Электронные замки на вагонах поддерживают непрерывную связь с центром управления, информируя его о точном местоположении груза. При попытке несанкционированного открытия замков

немедленно подается сигнал диспетчеру в центре управления. Систему намечено ввести в эксплуатацию летом 2005 года. Одновременно проводится ее усовершенствование.

Новые модификации позволят вести наблюдение за ценными партиями грузами на протяжении всей их перевозки.

2. В качестве эксперимента данная электронная защитная система была установлена и на двух дизельных локомотивах. В центр управления поступает точная информация об их местонахождении и о расходе топлива. По мере обобщения и оценки накопленного опыта будет принято решение о дальнейшем применении этой разработки.

3. В рамках еще одного проекта обеспечивается защита вагонов на этапе отправления поезда. Данная система предусматривает возможность лишь косвенного местоопределения, поскольку сигнал оповещения об открытии замков подается в кабину тягового локомотива. Для опробования этой системы компания МАВ установила ее на нескольких поездах.

4. На линиях магистральной железнодорожной сети внедрена централизованная система управления движением, позволяющая получать весь объем сведений о перевозках на том или ином участке и о местонахождении поездов в пути. С помощью компьютеров регистрируются чрезвычайные ситуации и различные сбои в движении поездов.

Безопасность на железнодорожном транспорте: методы оценки риска

1. Специалисты МАВ создали современную компьютеризированную систему регистрации информации и ее занесения в базу данных.

Эта система предназначена для изучения факторов, угрожающих эксплуатационной безопасности; эффективного анализа соблюдения установленных требований с точки зрения человеческого фактора, реально складывающейся ситуации, используемых материалов, правовых норм, а также контрольных, инспекционных и управленческих функций; для получения точных данных и содействия техническому переоснащению, оказанию поддержки и принятию решений. Для предупреждения аварий соответствующие сектора компании используют методы оценки риска.

Продолжается формирование аналогичной системы для реагирования на чрезвычайные происшествия, в том числе пожары, аварийные выбросы или утечки опасных веществ.

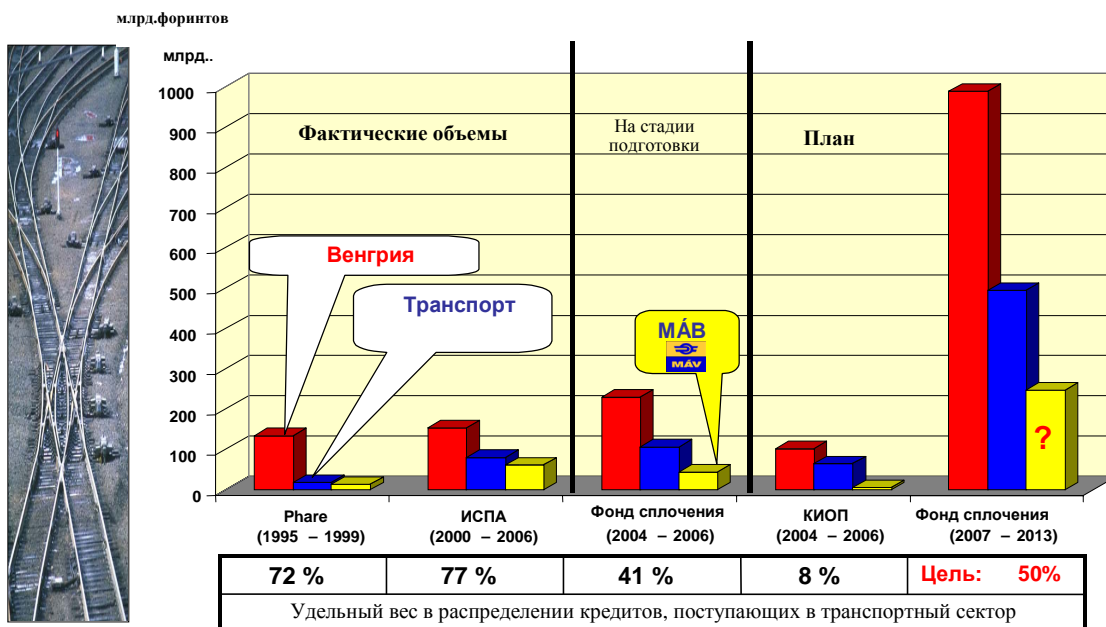
2. В связи с увеличением числа аварий по вине третьих сторон было принято решение о целесообразности привлечения внешних организаций к проведению профилактических работ.

- Каждый год для уменьшения числа происшествий и их предотвращения железнодорожные переезды ранжируются в зависимости от вероятности возникновения опасных ситуаций. Значительный объем работы, которую координирует Институт транспорта (Közlekedéstudományi Intézet), посвящен анализу данных о транспортных происшествиях и перевозках, разрешенной скорости на железных и автомобильных дорогах, методах обеспечения безопасности и условиях окружающей среды и служит основой для совершенствования систем обеспечения безопасности на железнодорожных переездах и внесения необходимых изменений.
- В соответствии с поставленной задачей научно-исследовательская транспортная ассоциация (Közlekedéstudományi Egyesület) проводит изучение вопросов транспортной безопасности с научных позиций и с учетом международных стандартов. Материалы исследований передаются на рассмотрение конференций ассоциации. От ее имени в профильные министерства и ведомства вносятся соответствующие предложения.
- С участием специалистов по другим видам транспорта компания MAV сформировала комитет по предотвращению аварийных ситуаций на железнодорожном транспорте, который выполняет функции профильного отдела в Государственном комитете по предотвращению аварий (ОВВ). Комитету поручено проводить анализ данных и разрабатывать конкретные темы транспортной безопасности, а также вносить предложения о принятии необходимых мер.
- На основных железнодорожных станциях, других станциях с большими объемами перевозок и сортировочных станциях было проведено всестороннее обследование. По обнаруженным фактам и на основе оценки и анализа происшествий были сформулированы предложения о мерах по предотвращению аварийных ситуаций.

3. Закон CVIII/1993 (§ 54) предусматривает проведение качественной и количественной оценки факторов, угрожающих здоровью и безопасности служащих. Это требование соответствует методологии Европейского союза.

Законом предусматривается проведение оценки условий работы, орудий труда, опасных материалов, видов продукции и нагрузки на каждого служащего в рассматриваемой сфере деятельности. Лицо, производящее оценку риска, устанавливает степень риска, основываясь на результатах исследований. Уровень риска, в зависимости от применяемого метода, определяется частотой наступления возможных последствий и их серьезностью. Выяснив, насколько серьезным является риск, специалист, проводящий исследование, вносит предложения для руководителей, уполномоченных принимать профилактические меры. При этом предлагаемые меры также ранжируются по их приоритетности. В своей работе эксперты, анализирующие риск, используют компьютерную базу данных и соответствующее программное обеспечение.

С помощью системы анализа риска можно достаточно точно предсказывать последствия и предполагаемый ущерб здоровью и безопасности конкретных лиц. Появляется возможность планировать издержки по предупреждению опасных ситуаций и реализации необходимых мер, благодаря чему эти параметры становятся значимым компонентом системы экономического управления.



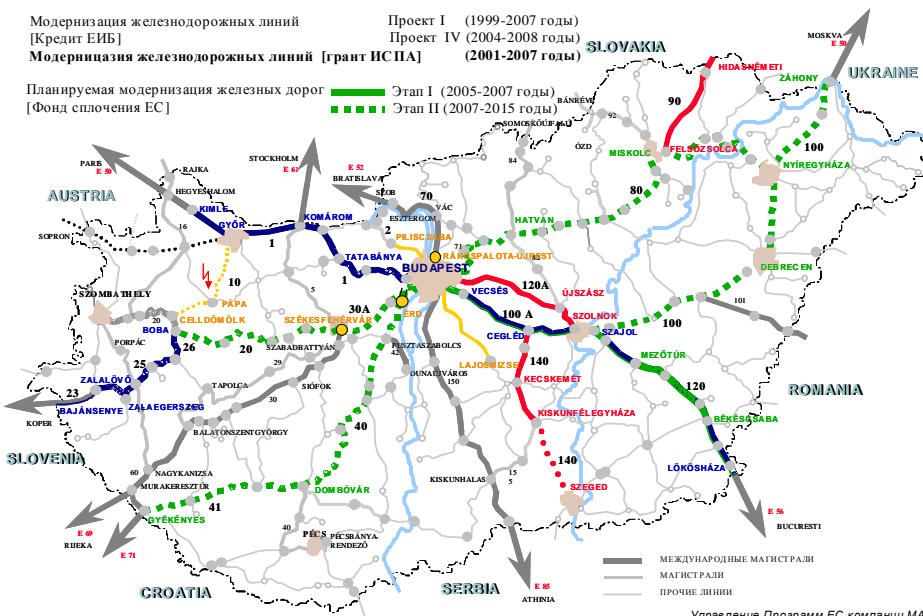
Объем средств, поступающих из европейских источников в Венгрию, транспортный сектор и MAV

ПРОЕКТЫ ПЕРЕОСНАЩЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ФИНАНСИРУЕМЫЕ ЕВРОПЕЙСКИМ СОЮЗОМ



Модернизация железнодорожных линий [Кредит ЕИБ] Проект I (1999-2007 годы)
Модернизация железнодорожных линий [грант ИСПА] Проект IV (2004-2008 годы)
Модернизация железнодорожных линий [грант ИСПА] (2001-2007 годы)

Планируемая модернизация железных дорог [Фонд сплочения ЕС]



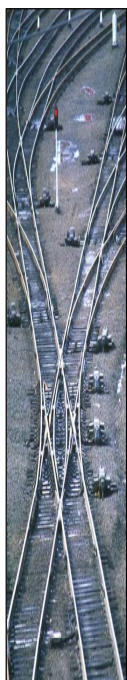
Управление Программ ЕС компании MÁV



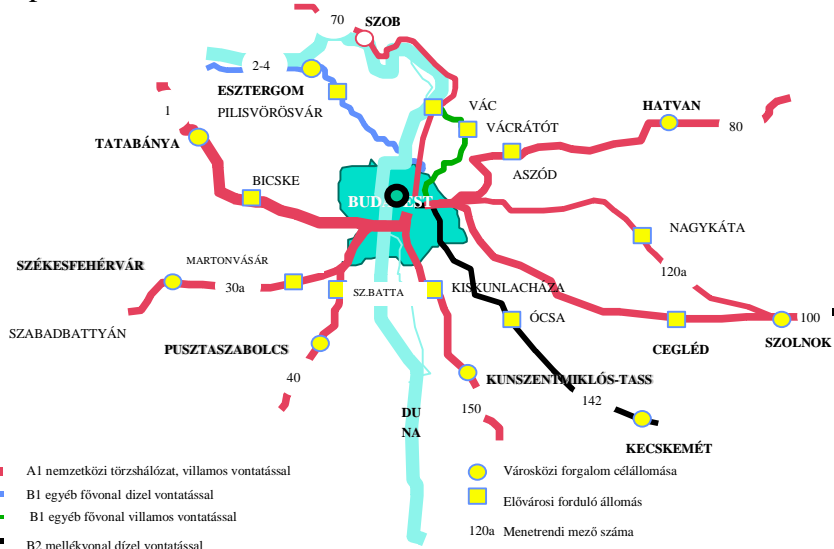
Развитие железнодорожных коридоров



Долгосрочное развитие железнодорожной инфраструктуры



11 vasútvonal, >700 km
95 település, 176 állomás ill.



Долгосрочный план-схема развития инфраструктуры пригородного железнодорожного сообщения вокруг Будапешта

ИРЛАНДИЯ

Данные о динамике железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок за прошедший период и в будущем

За последнее десятилетие объемы пассажирских перевозок непрерывно увеличивались. За период 1994 года - 2004 годов общее число пассажирских поездок железнодорожным транспортом увеличилось с 25,8 млн. до 34,5 млн. В 2004 году показатель оказался ниже расчетного на 2,5 млн. человек, потому что каждую субботу и воскресенье прекращалось движение на прибрежной железнодорожной линии в районе Дублина. Начатые работы по коренной реконструкции и переоснащению будут длиться пять лет. Проводятся работы по повышению технического уровня всех объектов инфраструктуры, а в ближайшее время намечено полностью обновить и пополнить подвижной состав.

Национальная железнодорожная компания "Ирнрод Эйран" (Irish Rail) перестраивает свою систему грузовых перевозок, отказываясь от неприбыльных направлений. Объемы грузоперевозок сократились с 3,0 млн. в 1994 году до 2,0 млн. т в 2004 году.

Новые тенденции

Инструкция S.I. 537 Европейских сообществ от 2003 года (лицензирование железнодорожных предприятий), в соответствии с которой директива 2001/13/ЕС Европейского союза переносится в законодательство стран - членов Европейского союза, предусматривает выдачу лицензий железнодорожным предприятиям. Согласно этой инструкции заявители, желающие зарегистрироваться в соответствующем министерстве в качестве железнодорожного предприятия, должны представить документы, подтверждающие их солидную репутацию, финансовую устойчивость и соблюдение других требований. Вместе с тем, наличие лицензии само по себе не дает железнодорожному предприятию права доступа к государственной железнодорожной инфраструктуре. Очевидно, этому должно предшествовать изучение целого ряда вопросов, касающихся оперативной деятельности и эксплуатационной безопасности. Чтобы получить такой доступ, железнодорожное предприятие должно заключить договор с государственной железнодорожной компанией "Иарнрод Эйран". Впрочем, до настоящего времени заявок на создание новых железнодорожных компаний не поступало.

Капиталовложения в железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав

Ниже приводятся фактические данные за 2004 года и оценочные показатели за 2005 год (тыс. евро).

Подвижной состав:	2004 - 90 883	2005 - 94 200	Всего - 185 083
Железнодорожная инфраструктура:	2004 - 254 294	2005 - 297 200	Всего - 551 494

Безопасность на железнодорожном транспорте: методы оценки риска

В ведомстве управляющего инфраструктурой национальной железнодорожной компании была разработана модель, использующая современные методы оценки риска. Эта модель применяется для подготовки материалов и обоснования решений по регулированию капиталовложений в железнодорожном секторе.

На предварительном этапе оценки опасности того или иного сбоя проводится ранжирование частоты сбоев (F), вероятности возникновения нежелательного последствия (P) и предполагаемой серьезности этого последствия (S). Степень риска при соответствующем сбое ранжируется в соответствии с суммой баллов F+P+S. Риски, по которым эта сумма превышает установленный предел, включаются в модель риска для более тщательных расчетов.

Модель риска использует современные методы оценки риска, в том числе:

- анализ "дерева событий";
- анализ "дерева неисправностей";
- анализ видов и последствий сбоев;
- анализ задачи и выявление ошибки и метод идентификации опасности (HAZID).

Определив количественные параметры риска, исследователи сопоставляют их с критериями приемлемости. Проверку точности результатов можно проводить с учетом зарегистрированных данных о происшествиях и авариях. При сопоставлении рисков используется имеющаяся в распоряжении Соединенного Королевства крупная база данных об авариях.

Верхний предел приемлемости риска и границы области в целом приемлемого риска устанавливаются с помощью индексов ИСО, рассчитываемых на основе годовых данных о количестве происшествий со смертельным исходом.

Риски, превышающие верхний предел приемлемости, рассматриваются в первую очередь. Если риск не превышает "минимального практически допустимого уровня" (ALARP), т.е. находится между областью неприемлемого и областью в целом общеприемлемого риска, то он определяется на основе анализа затрат-выгод. При рассмотрении вопроса о целесообразности капиталовложений для целей смягчения риска, приоритет отдается решениям, обеспечивающим максимальное отношение выгод к затратам.

Эта модель применяется в комплексе с системой управления инфраструктурными объектами в зависимости от местоположений конкретного объекта. Она дает возможность соизмерять риск с состоянием материального актива. При этом риск можно отражать в показателях коллективного и индивидуального риска.

Новая модификация этой модели может применяться в отношении подвижного состава и в настоящее время дорабатывается с целью охвата несчастных случаев на производстве. Результаты моделирования дают руководителям возможность устанавливать приоритетность инвестиций в обеспечение эксплуатационной безопасности на железных дорогах и правильно распределять их объемы.

ЛИТВА**Данные о динамике железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок за прошедший период и в будущем**

Год	2003	2004	2005	2006
Пассажирские перевозки (млн. пассажиров)	7,0	7,0	7,0	7,1
Грузовые перевозки (млн. тонн)	43,4	45,5	44,5	44,9

Новые изменения, которые будут происходить после реорганизации железнодорожного сектора, с уделением особого внимания созданию новых железнодорожных компаний

Литва присоединилась к Европейскому союзу в 2004 году и приняла целый ряд правовых документов для введения норм Европейского союза в национальное законодательство. На сегодняшний день приняты следующие законы и другие правовые документы, касающиеся железнодорожного транспорта: Закон Литовской Республики о реформе железнодорожного транспорта (8 апреля 2004 года), Железнодорожный кодекс Литовской Республики (22 апреля 2004 года), Закон Литовской Республики об эксплуатационной безопасности на железнодорожном транспорте (16 декабря 2003 года), Постановление правительства Литовской Республики № 783 от 17 июня 2003 года относительно Правил лицензирования услуг железнодорожного транспорта по перевозке пассажиров, багажа и грузов; Постановление правительства Литовской Республики № 610 от 19 мая 2004 года об утверждении правил взимания сборов за использование железнодорожной инфраструктуры; Постановление правительства Литовской Республики № 611 от 19 мая 2004 года о Правилах распределения мощностей государственной железнодорожной инфраструктуры. Эти правовые документы обеспечили выполнение главной цели требований Европейского союза и заложили основу для работы новых железнодорожных предприятий на рынке железнодорожного транспорта Литвы. Получив лицензию и сертификат безопасности в соответствии с установленной законом процедурой и заключив с управляющим государственной железнодорожной инфраструктурой контракт об использовании государственной железнодорожной инфраструктуры, железнодорожное предприятие (оператор) получает право пользоваться государственной железнодорожной инфраструктурой. В настоящее время проводится реформа железнодорожного транспорта и осуществляется разграничение функций управления инфраструктурой и операций по перевозке железнодорожным транспортом.

Капиталовложения в секторе железнодорожного транспорта**Таблица 1. Капиталовложения в секторе железнодорожного транспорта
(млн. литовских талонов)**

Источник капиталовложений	2003	2004	2005	2006
Собственные ресурсы акционерного общества "Литовские железные дороги"	287,4	239,1	196,7	218,0
Государственный бюджет	20,7	26,9	31,3	52,6
Займы	54,5	60,7	85,9	
Финансовая поддержка ЕС	20,0	26,3	133,3	247,4
ИТОГО	382,6	353,0	447,2	518,0

В таблице 2 показаны объемы соответствующих капиталовложений в железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав.

**Таблица 2. Капиталовложения в железнодорожную инфраструктуру
и подвижной состав (млн. литовских талонов)**

Год	Железнодорожная инфраструктура	Подвижной состав
2003	294,9	31,5
2004	242,7	68,0
2005	308,2	127,6
2006	431,2	29,0

Практический опыт применения глобальных систем местоопределения

В Литве глобальные системы местоопределения не применяются. Тем не менее проводятся исследования о возможном привлечении средств ЕС для разработки систем управления перевозками, а также других систем.

Информация об исследовательской деятельности в области железнодорожного транспорта, финансируемой за счет государственных средств

В 2004 году был проведен анализ технических условий с целью определения эксплуатационной совместимости с телекоммуникационными устройствами, применяемыми в трансъевропейских железнодорожных системах обычного типа и подсистемах управления, эксплуатации и сигнализации. В 2005 году намечено провести

анализ технических условий для установления эксплуатационной совместимости с телекоммуникационными устройствами, применяемыми в грузовых службах трансъвропейской железнодорожной системы обычного типа.

Информация о новых тенденциях, касающихся методов оценки риска

Государственная железнодорожная инспекция министерства транспорта и связи проводит проверки деятельности хозяйствующих субъектов в секторе железнодорожного транспорта в соответствии с требованиями эксплуатационной безопасности перевозок и выявляет недостатки, которые могут существенно увеличивать риск аварий. Ежегодно в Литве проводится анализ эксплуатационной безопасности на железнодорожном транспорте. Все аварии и несчастные случаи расследуются для выяснения причин и принятия необходимых профилактических мер. В ходе расследования определяются обстоятельства, причины и последствия транспортного происшествия. По итогам анализа эксплуатационной безопасности на железнодорожном транспорте и на основе материалов расследования аварий и происшествий разрабатываются профилактические меры, направленные на повышение эксплуатационной безопасности на железнодорожном транспорте.
