



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.2/2006/7
25 September 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Шестидесятая сессия
Женева, 15-17 ноября 2006 года
Пункт 8 предварительной повестки дня

ИНФОРМАЦИЯ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В РАЗЛИЧНЫХ ОБЛАСТЯХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА*

Представлено правительствами Боснии и Герцеговины, Хорватии, Канады и Германии

БОСНИЯ И ГЕРЦЕГОВИНА

а) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями

1. 264 км железнодорожных линий, общая протяженность которых составляет 1 030 км, не электрифицировано. В настоящее время осуществляется электрификация железнодорожной линии Добой-Тузла-Живинице-Зворник (110 км), что позволит ограничить негативное воздействие на окружающую среду по причине использования дизельной тяги. Неблагоприятное электромагнитное воздействие на окружающую среду из-за применения дизельной тяги незначительно. Кроме того, планируется ввести в строй центр дистанционного управления электрической тягой, что позволит существенно повысить эффективность ее использования.

* Отдел транспорта ЕЭК ООН передал настоящий документ по истечении предельного срока представления официальной документации по причине ограничений на ресурсы.

2. Удаление аккумуляторов легковых автомобилей, локомотивов, релейных станций и т.д. осуществляется в специально отведенных местах для утилизации отходов, т.е. они продаются уполномоченным компаниям, занимающимся переработкой вторичного сырья.

3. Все законы по охране окружающей среды в Боснии принимаются на уровне субъектов, и в соответствии с этим законодательством железнодорожные компании обязаны собирать, хранить и удалять любые отходы, образующиеся в процессе эксплуатации.

b) Безопасность на железнодорожном транспорте

4. Законом о железных дорогах в Боснии и Герцеговине, а также законами о железных дорогах, принимаемыми на уровне субъектов, определены обязанности Совета по регулированию деятельности железных дорог Боснии и Герцеговины, управляющего инфраструктурой, железнодорожных операторов и железнодорожных компаний в целях обеспечения надлежащего уровня безопасности на железнодорожном транспорте.

5. На основе этих законов, а также Закона о публичных акционерных компаниях был принят ряд нормативных актов, подробно определяющих процедуры надзора и контроля в области безопасности на железнодорожном транспорте. Помимо этих нормативных актов применяются также правила безопасности на железнодорожном транспорте бывшей Югославии от 1991 года. Железнодорожные компании утверждают собственные инструкции по контролю в сфере безопасности на железнодорожном транспорте, причем каждая компания отвечает за соответствующий участок сети на основе конкретных предписаний.

6. В зависимости от способа организации работы железнодорожные компании осуществляют контроль за соблюдением процедур на всех уровнях, а также через посредство внутренней системы контроля на уровне высшего руководства.

7. Основными параметрами для обеспечения требуемого уровня безопасности на железнодорожном транспорте являются: анализ внештатных ситуаций, состояние устройств сигнализации и безопасности с учетом количества сбоев в работе и их продолжительности, состояние железнодорожных путей в зависимости от разрешенной скорости, нагрузка на ось и протяженность соответствующих участков, ограничения скорости, медленное движение, состояние устройств связи, состояние транспортных средств и тягового оборудования и т.д.

8. Все вышеизложенное позволяет сделать вывод о том, что уровень безопасности на железнодорожном транспорте в Боснии и Герцеговине вполне удовлетворителен, однако железнодорожная сеть этой страны пока еще не подсоединена к железнодорожной сети Западной Европы.

с) Новые транспортные технологии

9. Возраст транспортного и тягового оборудования, находящегося в распоряжении железнодорожных операторов в Боснии и Герцеговине, превышает более 20 лет. Для решения этой проблемы предпринимаются значительные усилия, поскольку существующие мощности нельзя использовать в международном сообщении.

10. С этой целью планируется приобрести следующее новое оборудование:

- локомотивы, способные развивать скорость до 160 км/ч
- пассажирские вагоны для движения со скоростью движения до 160 км/ч, оснащенные наклоняющимися платформами
- грузовые вагоны, предназначенные для скорости движения до 120 км/ч.

ХОРВАТИЯ

11. В настоящее время ведется строительство терминала Ро-Ла в Спачве (вблизи границы в Боснии и Герцеговиной и Сербией), который будет открыт к концу сентября 2006 года и интегрирован в транспортную систему. С 1 октября 2006 года планируется начать эксплуатацию поездов на линии Спачва - Винковцы - товарная станция Любляна, по которой шесть дней в неделю будет следовать одна пара поездов в день.

КАНАДА

а) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями

12. Федеральное правительство Канады продолжает сотрудничество с железнодорожной отраслью в области мониторинга и контроля атмосферных выбросов. В соответствии со стратегиями континентальной гармонизации и "рациональных правил" (для обеспечения наиболее эффективного и действенного способа регулирования) нынешние цели заключаются в том, чтобы согласовать действующие предписания со стандартами АООС США в области выбросов загрязняющих веществ локомотивами и ввести целевые

показатели и программы сокращения выбросов ПГ. Этой работе способствует и проведение практических испытаний находящихся в эксплуатации локомотивов на предмет выбросов. У правительства также есть программа финансирования экологически выгодных технологий, которые в настоящее время находятся в стадии разработки и подготовки к коммерческому выпуску, с тем чтобы ускорить их внедрение на рынок.

13. Недавно избранное правительство Канады заявило о своем намерении принять всеобъемлющий "Закон о чистом воздухе". Как ожидается, этот закон будет также включать положения, касающиеся железных дорог.

b) Безопасность на железнодорожном транспорте

14. Канадский Закон о железнодорожной безопасности (ЗЖДБ) предусматривает целый ряд регламентирующих инструментов для стимулирования безопасных железнодорожных операций, в том числе посредством добровольного соблюдения нормативных актов и применения установленных стандартов, правил и предписаний. В соответствии с ЗЖДБ должна быть разработана и внедрена "система управления безопасностью", которая обязывает железнодорожных операторов взять на себя основную ответственность за вопросы безопасности и разработать стратегии, планы и практические меры для интеграции аспектов безопасности в свод принципов своей корпоративной культуры. В настоящее время департамент по железнодорожной безопасности министерства транспорта Канады вводит универсальную систему планирования на основе рисков, которая наряду с усовершенствованными мерами внутреннего контроля качества и более эффективной информационной системой призвана стимулировать применение согласованных в национальных масштабах стандартов безопасности и содействовать оптимизации распределения ресурсов посредством выявления тенденций и определения критических областей для проведения необходимых мероприятий.

15. Примерами таких целенаправленных программ являются программа "Курс на 2006 год" - информационно-просветительная кампания для борьбы с нарушениями на железных дорогах и программа модернизации железнодорожных переездов на одном уровне, в рамках которой планируется мобилизовать средства на модернизацию и/или ликвидацию таких железнодорожных переездов.

c) Новые транспортные технологии

16. В настоящее время департамент по железнодорожной безопасности министерства транспорта Канады занимается изучением последствий использования удлиненных поездов для таких крайне важных областей, как осмотр железнодорожных составов,

соблюдение стандартов текущего обслуживания, устройств сигнализации и путевого хозяйства. Он также рассматривает вопрос о применении на локомотивах более мощного регистратора данных о происшествиях для повышения вероятности выживаемости, а также регистрации дополнительных эксплуатационных параметров, связанных с безопасностью. Федеральное правительство выделило средства и оказывает поддержку в разработке гибридных маневровых локомотивов, управляемых платформ для железнодорожных вагонов, систем смазки железнодорожных механизмов и гребней колес, механизмов прогнозирования поломок железнодорожного полотна, систем разогрева двигателя и ограничения холостого хода, испытаний биотоплива и проведения изысканий в области силовых установок, работающих на топливных элементах.

ГЕРМАНИЯ

17. Изменения в железнодорожном секторе Германии главным образом связаны с мероприятиями, проводимыми на уровне Европейского сообщества. Цель европейской транспортной политики заключается в создании общего железнодорожного пространства. Для этого технические требования в отдельных государствах-членах постепенно гармонизируются с "Техническими условиями эксплуатационной совместимости (ТУЭС)" для обеспечения беспрепятственной эксплуатации подвижного состава, по возможности с использованием инфраструктур всех государств-членов. В этой связи были также установлены предельные значения для шумоизлучения подвижного состава.

18. Во всех государствах - членах Европейского сообщества уже достигнут высокий уровень безопасности на железнодорожном транспорте. Значительная доля аварий в сравнительно небольшом числе происшествий происходит на железнодорожных переездах, причем главным образом по вине пользователей дороги. Несмотря на уже высокий уровень безопасности, в европейских масштабах предпринимаются усилия, направленные на его дальнейшее повышение посредством согласования требований безопасности и связанных с безопасностью процедур.

19. Задача по разработке новых технологических решений и дальнейшему совершенствованию существующих транспортных технологий возложена главным образом на железнодорожные предприятия.
