



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2005/6
19 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 Бельгии и Болгарии

БЕЛЬГИЯ**1. Данные о динамике железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок за прошедший период****1.1 Пассажирские перевозки**

Годы	Число пассажиров (НОЖДБ)		Пассажиро-километры (НОЖДБ)	
	* 1 млн.	Динамика	* 1 млн.	Динамика
1980	163,7		6 963	
1981	168,8	3,13%	7 078	1,65%
1982	162,6	-3,70%	6 879	-2,81%
1983	155,5	-4,34%	6 631	-3,61%
1984	149,9	-3,61%	6 444	-2,82%
1985	150,3	0,27%	6 572	1,99%
1986	139,1	-7,45%	6 069	-7,65%
1987	142,2	2,25%	6 270	3,31%
1988	143,1	0,62%	6 348	1,24%
1989	142,0	-0,78%	6 400	0,82%
1990	142,4	0,26%	6 539	2,17%
1991	145,5	2,18%	6 771	3,55%
1992	145,0	-0,32%	6 798	0,40%
1993	145,3	0,24%	6 694	-1,53%
1994	142,6	-1,89%	6 638	-0,84%
1995	144,0	0,99%	6 757	1,79%
1996	141,7	-1,61%	6 788	0,46%
1997	143,5	1,25%	6 980	2,83%
1998	145,9	1,67%	7 097	1,68%
1999	147,3	0,98%	7 354	3,62%
2000	153,3	4,08%	7 755	5,45%
2001	160,3	4,57%	8 117	3,65%
2002	164,9	2,87%	8 359	2,76%
2003	168,3	2,06%	8 341	0,06%
2004	178,4	2,06%	8 676	4,97%

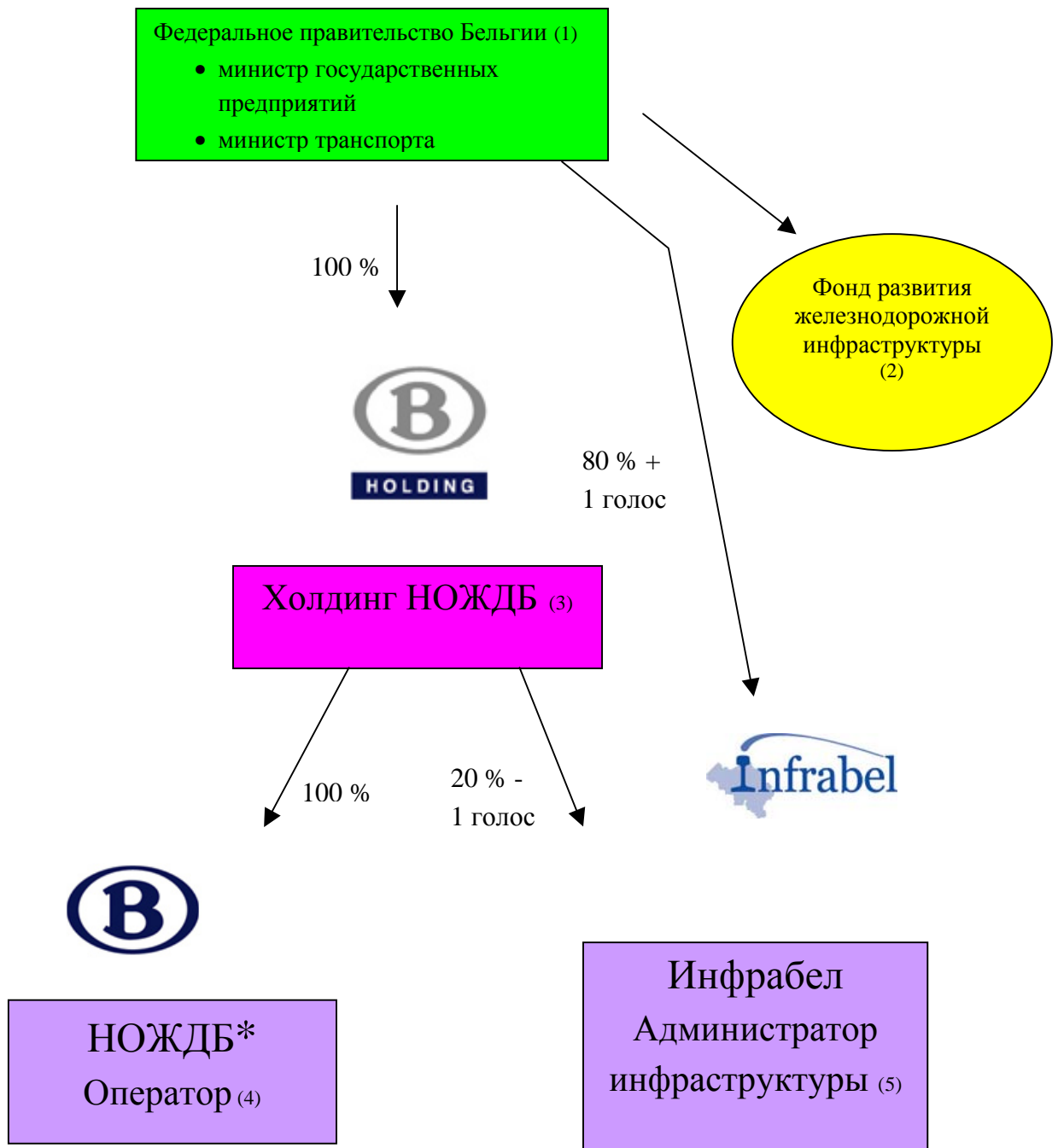
1.2 Грузовые перевозки

Годы	Перевезенные грузы (НОЖДБ)		Тонно-километры (НОЖДБ)	
	* 1 млн.	Динамика	* 1 млн.	Динамика
1980	71,1		7 999	
1981	69,6	-2,01%	7 528	-5,89%
1982	62,4	-10,39%	6 788	-9,83%
1983	63,3	1,45%	6 870	1,21%
1984	70,8	11,89%	7 905	15,07%
1985	72,4	2,27%	8 254	4,41%
1986	63,1	-12,87%	7 423	-10,07%
1987	64,0	1,38%	7 266	-2,12%
1988	65,8	2,81%	7 694	5,89%
1989	65,9	0,14%	8 049	4,61%
1990	67,1	1,89%	8 354	3,79%
1991	64,7	-3,60%	8 187	-2,00%
1992	63,8	-1,40%	8 346	1,94%
1993	57,8	-9,34%	7 581	-9,17%
1994	63,1	9,12%	8 081	6,60%
1995	59,7	-5,36%	7 287	-9,83%
1996	57,1	-4,42%	7 244	-0,59%
1997	58,8	3,07%	7 465	3,05%
1998	60,7	3,14%	7 600	1,81%
1999	59,1	-2,55%	7 392	-2,74%
2000	61,3	3,60%	7 674	3,81%
2001	57,1	-6,90%	7 080	-7,74%
2002	57,2	0,26%	7 297	3,06%
2003	55,7	-2,56%	7 293	-0,05%
2004	58,4	4,79%	7 691	5,46%

1.3 Тенденции

1.3.1 Структурные изменения

С 1 января 2005 года Национальное общество железных дорог Бельгии (НОЖДБ) было преобразовано в холдинговую структуру, состоящую из различных подразделений.



1. **Федеральное правительство Бельгии.** От федерального правительства за функционирование Национального общества железных дорог Бельгии и за железнодорожную систему в целом отвечают соответственно министр государственных предприятий г-н Йохан Ванде-Ланотте и министр транспорта г-н Ренат Ландуйт. Правительство ставит целью увеличение за период 2000-2006 годов внутреннего пассажирооборота на 25% и предпринимает усилия к тому, чтобы в период 2000-2012 годов добиться его увеличения еще на 25%.
2. **Фонд развития железнодорожной инфраструктуры.** Посредством этого финансового механизма правительство выкупило значительную часть долгов НОЖДБ на сумму 7,4 млрд. евро.
3. **Холдинг НОЖДБ.** Материнская компания всей бельгийской железнодорожной группы, имеющая статус государственной корпорации. Она является официальным правопреемником бывшего НОЖДБ. В настоящее время ее штат насчитывает 4 200 человек, причем большинство сотрудников бывшего НОЖДБ распределены по Инфрабел и НОЖДБ*. Все (практически 100%) активы холдинга НОЖДБ принадлежат государству, которое является единственным акционером. С одной стороны, холдингу отводится роль координатора действий между НОЖДБ* (пассажиро- и грузоперевозчиком), и с другой - управляющим инфраструктурой в лице Инфрабел, при этом он самостоятельно составляет график движения поездов и устанавливает цены.
4. **НОЖДБ*.** Дочерняя компания (100%) холдинга НОЖДБ. В рамках группы железнодорожный оператор будет отвечать за осуществление как грузовых, так и пассажирских перевозок. В целях удобства для пользователей, которые знакомы с его маркой, железнодорожный оператор сохраняет свое прежнее название "НОЖДБ" и свой логотип. НОЖДБ получило статус государственной корпорации.
5. **Инфрабел.** Управляющий инфраструктурой, призванный отвечать за эксплуатацию и развитие бельгийской государственной железнодорожной сети.

1.3.2 Изменения в сфере обслуживания клиентов

В целях обеспечения устойчивой мобильности и защиты экологии правительство стимулирует постепенный переход от автомобильных перевозок на железнодорожные перевозки. Созданы системы, призванные снизить тарифные ставки для пассажиров, прежде всего пригородных пассажиров, учащихся и лиц пожилого возраста. Снижению пассажирских цен способствует увеличение размера субсидий и отчислений работодателей.

Правительство стремится к тому, чтобы деятельность НОЖДБ была ориентирована на клиента. Оно добивается установления разумных тарифов на пассажирские железнодорожные перевозки. Благодаря дотациям правительства, отчислениям третьих сторон¹ и увеличению за счет этого числа пассажиров удалось несколько преодолеть факторы негативного воздействия на финансовое состояние НОЖДБ. Правительство ставит целью увеличение за период 2000-2006 годов внутреннего пассажирооборота на 25%, а в период 2000-2012 годов намечает добиться его увеличения еще на 25%.

На сегодняшний день основной акцент в рамках инвестиционных программ делается на содержании и расширении существующей инфраструктуры, а также на усовершенствовании станционного хозяйства и увеличении (внутреннего) предложения.

По мнению правительства, НОЖДБ отводится важная роль в сфере грузовых перевозок. С этой целью НОЖДБ следует оказывать активную поддержку, и оно должно быть готово к тесному сотрудничеству с другими - иностранными - компаниями.

Правительство считает, что каждый водитель автомобиля является потенциальным клиентом, который может начать пользоваться общественным транспортом в результате проведения в жизнь усовершенствованной стратегии в области оборудования мест стоянки. Необходимо разработать такие подходы к финансированию и такие условия эксплуатации стоянок при станциях, чтобы пассажирам, совершающим ежедневные поездки, обеспечивалась возможность бесплатной постановки своих транспортных средств на стоянку, и чтобы за пользование ею вводились тарифы, привлекательные для пассажиров, совершающих эпизодические поездки. На эти цели в период с 2006 по 2010 годы правительство ежегодно будет выделять сумму в размере 7 млн. евро.

Новые изменения

Королевским указом от 12 марта 2003 года в бельгийское законодательство был включен первый пакет железнодорожных директив ЕС, а именно директивы 2001/12, 2001/13 и 2001/14.

С 1 января НОЖДБ было преобразовано в холдинговую структуру.

¹ Отчисления третьих сторон: в Бельгии служащие, добирающиеся к месту работы поездом, пользуются правом бесплатного проезда. Часть расходов по оплате такого проезда покрывается их работодателями (третьими сторонами).

Это обеспечило еще большее открытие рынка железнодорожных грузовых перевозок для здоровой конкуренции, в частности на Трансъевропейской железнодорожной грузовой сети.

* **RER/GEN**: Ежедневно в Брюссель на работу или учебу приезжают 350 тыс. человек. В настоящее время большинство таких поездок совершаются на личном автотранспорте. Это приводит к образованию на дорогах, ведущих в направлении Брюсселя, крупных заторов, а также к чрезмерной перегруженности транспортных артерий в черте города. В целях предложения проживающим за городом владельцам автомобилей привлекательной альтернативы, по общему мнению, существует необходимость в наличии развитой сети общественного транспорта, охватывающей зону в пределах 30 км от Брюсселя и обеспечивающей высокую частоту движения поездов (с максимальным интервалом между поездами в 15 минут в часы пик на каждой линии); иными словами, речь идет о региональной сети скоростных железнодорожных перевозок (Réseau Express Régional (RER) - на французском языке, Gewestelijk Express Net (GEN) - на голландском языке). Как считается, добиться этой цели можно за счет задействования главным образом потенциала существующей железнодорожной сети в самом Брюсселе и вокруг него, а также посредством увеличения числа рейсовых автобусов на отдельных маршрутах. Кроме того, крайне важно обеспечить более четкое взаимодействие всех видов транспорта, включая согласование между различными компаниями общественного транспорта, обслуживающими Брюссель и его пригороды, единой пассажирской тарифной сетки.

Инвестиции в железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав

НОЖДБ осуществляет долгосрочный (2001-2012 годы) и среднесрочный (2004-2007 годы) планы капиталовложений. Из приводимой ниже таблицы явствует, какие суммы ежегодно выделяются под различные категории. НОЖДБ намеревалось инвестировать 224 млн. евро в подвижной состав (2004-2007 годы). С одной стороны, оно осуществляет инвестиции в новые поезда, оснащенные системой кондиционирования воздуха и электронными дисплеями, и, с другой стороны, занимается модернизацией существующего парка за счет дооборудования его современными сигнальными устройствами и системами связи.

Категории <i>[млн. евро'04]</i>	2004 год		2005 год		2006 год		2007 год		Всего	
	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007
Техническое обслуживание и ремонт	356	307,4	327	307,4	334	287,3	349	304,3	1 367	1 206
Станционное оборудование	58	86,3	49,5	99,9	49,3	106,5	49,1	86,1	206	379
Классическое приращение	171	106,3	228	124,2	363	212,6	564	260,2	1.326	703
RER/GEN*	109,8	72,6	137,4	120,5	197,1	198,3	262,7	221,1	707,0	612
Подвижной состав	349	224,2	385	253,8	533	269,4	427	196,5	1 694	944
Локомотивы	308	210,0	349	238,2	492	247,0	386	173,0	1.536	868
Вагоны	41	14,2	36	15,3	41	22,4	41	23,5	159	75
Производственные мощности и помещения	26	34,5	20	43,2	17	35,7	17	52,1	81	166
Производственные помещения	11	18,0	7	26,7	5	19,2	5	35,6	28	99
Реструктуризация, оборудование	15	16,5	13	16,5	12	16,5	12	16,5	52	66
Мастерские и ремонтные цеха	48	27,1	26	38,9	16	38,8	15	81,2	104	186
Разное	50	58,6	38	54,3	23	54,4	23	54,5	134	222
Информатика	27	48,0	22	43,9	16	43,9	13	43,9	77	180
Организация производства	2	3,9	2	3,1	2	3,1	2	3,1	9	13
Прочее	21	6,6	14	7,3	5	7,4	8	7,5	48	29
Высокоскоростной рельсовый путь (ВРП)	559	557,4	332	447,1	108	255,9	10	63,6	1 009	1 324
Федеральная служба общего пользования	153	133,5	83	103,4	16	52,4	2	18,2	254	308
Финансирование ВРП	398	416,4	250	336,9	91	199,5	7	44,5	747	997
Собственные средства	8	7,4	5	6,7	2	4,0	0	0,9	15	19
Факультативный пакет		50,2								50
Резерв		34,7								35
Физические проекты		15,5								15
Всего	1 726	1 525	1 544	1 489	1 640	1 459	1 717	1 320	6 627	5 792

Информация об исследовательской деятельности, проводимой правительством Бельгии в области железнодорожного транспорта

Налажено сотрудничество с Федеральной службой стратегического анализа. Проводится исследование по вопросу о стратегических последствиях осуществления железнодорожных пассажирских перевозок.

- AGORA - RER: исследование, направленное на выбор вида транспорта для охвата пригородов столицы - Брюсселя, - с внесением в программное обеспечение и базы данных. Данный проект тесно связан с RER.
- Будущее исследование по вопросу о станциях сети RER:
 - вместимость стоянок вокруг станций;
 - степень привлекательности станций.
- Динамическая модель: исследования, посвященные изучению пропускной способности железнодорожной инфраструктуры с учетом предлагаемых к эксплуатации самых последних поездов (включая RER). Результаты этих исследований сводятся воедино для построения имитационной модели.

Практический опыт применения глобальных систем местоопределения

На настоящий момент не имеется опыта использования систем ГПС и нет проектов в этой области.

Безопасность на железнодорожном транспорте: методы оценки риска

После железнодорожной аварии в Пекроте в 2001 году были проведены две аудиторские проверки по аспектам безопасности, одна - среди машинистов поездов и другая - среди всех других служб обеспечения безопасности. По их итогам группой НОЖДБ был выработан план действий, направленный на устранение выявленных недостатков. Тогда же группа НОЖДБ решила внедрить систему мониторинга за эксплуатационной безопасностью. К числу одного из ее компонентов относится составление перечня факторов риска и налаживание механизма их предупреждения. Эта система предупреждения будет окончательно доработана и внедрена в конце 2006 года.

Применяемые в качестве превентивной меры принципы и стратегии имеют целью повысить общий уровень безопасности железнодорожного транспорта. Аналогично другим странам, Бельгия инвестирует значительные средства в современную аппаратуру связи и индикаторное оборудование, как, например, ЕКТС (Европейская система управления движением поездов) и ГСМ-Р. Большое внимание уделяется также устройствам сигнализации.

НОЖДБ предприняло первые шаги по пути к созданию системы анализа степени риска посредством составления перечня факторов риска и его оценки. Что касается конкретных методов оценки риска, то на настоящий момент НОЖДБ не связано на национальном уровне какими-либо правовыми обязательствами, не считая тех, которые имеют отношение к гражданским правам.

БОЛГАРИЯ

Структурная перестройка Болгарских железных дорог: оператор и управляющий сетью дорог

Процесс структурной перестройки всей системы железнодорожных перевозок в стране находится на заключительном этапе. В случае государственной компании "Железнодорожная инфраструктура" он уже завершен: компания отвечает европейским стандартам и обеспечивает возможности для налаживания эффективных отношений сотрудничества со странами Европейского союза. Что касается оператора - БЖД ЕАД, - то в системе отчетности уже завершено распределение функций обеспечения пассажирских и грузовых перевозок. Предполагается также произвести институциональное разделение структур в рамках коммерческой холдинговой организации. Если говорить о долгосрочной перспективе, то с 2005 года намечается приступить к процессу приватизации БЖД ЕАД.

Факторы, способствовавшие достижению результатов

1. В 2000 году был принят Закон о железнодорожном транспорте (опубликован в "Державном вестнике" № 97 от 28 ноября 2000 года) с поправками ("Державный вестник" № 47 от 10 мая 2002 года) и изменениями ("Державный вестник" № 96 от 11 октября 2002 года, вступили в силу с 1 января 2002 года), а также поправками, опубликованными в "Державном вестнике" № 70 и 115 от 2004 года.
2. На основании Декрета № 167 от 29 июня 2001 года ("Державный вестник" № 61 от 2001 года) в качестве юридического лица, финансируемого из государственного бюджета,

был создан орган управления, именуемый "Центральная железнодорожная администрация". Он выполняет функции управления и контроля, в том что касается лицензирования, сертификации и безопасности движения. Тем самым обеспечивается необходимый баланс и создаются равные условия для честной конкуренции между железнодорожными операторами и компаниями, осуществляющими автомобильные грузовые перевозки.

3. Был завершен процесс институционального разделения национальной компании БЖД с созданием двух новых подразделений:

- БЖД ЕАД, являющегося преемником национальной компании "Болгарские государственные железные дороги", - как независимого железнодорожного оператора, предоставляющего услуги в области грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок; и
- государственной компании "Железнодорожная инфраструктура", являющейся преемником БЖД и отвечающей за содержание, проведение ремонтных работ и вопросы управления инфраструктурой.

4. Было принято 26 подзаконных актов, в том числе 19 указов, заложивших новую политическую, правовую и административную основу.

5. Были выданы пять лицензий, а именно:

- 1 июня 2002 года БЖД ЕАД, как преемнику НК БЖД, была выдана временная лицензия на осуществление по территории страны грузовых и пассажирских перевозок;
- Национальному исследовательскому институту по проблемам транспорта была выдана постоянная лицензия № 401 от 1 декабря 2002 года на проведение проверок транспортных средств всех типов на предмет их технической пригодности, а также проверок соответствия уровня компетентности и квалификации персонала, непосредственно ведающего их эксплуатацией;
- 1 апреля 2004 года БЖД была выдана постоянная лицензия № 2 на осуществление по территории страны грузовых и пассажирских перевозок;

- 10 мая 2004 года компании "Булмаркет - ДМ ООД" была выдана постоянная лицензия № 301 на осуществление грузовых перевозок по железнодорожному маршруту Русе - север, Русе - сортировочная станция - Каспичан;
- 15 апреля 2005 года Болгарской железнодорожной компании АД была выдана постоянная лицензия № 201 на осуществление по территории страны грузовых перевозок.

6. Между национальной компанией "Железнодорожная инфраструктура" и БЖД ЕАД был заключен договор, регулирующий взаимоотношения между двумя подразделениями в связи с правом доступа к инфраструктуре и пользования ею.

7. До принятия Указа по вопросам безопасности, отражающего положения директивы 2004/49/ЕС, применялись Временные правила функционального взаимодействия органов, отвечающих за аспекты безопасности и контроля на железнодорожном транспорте.

8. 2 августа 2004 года был принят Декрет № 194 Совета министров (опубликован в "Державном вестнике" № 71 от 2004 года), вносящий поправки в Тарифные ставки за пользование инфраструктурой, взимаемые национальной компанией "Железнодорожная инфраструктура" и введенные на основании Декрета № 302 Совета министров от 21 декабря 2001 года (обнародован в "Державном вестнике" № 1 от 2002 года) с поправками ("Державный вестник" № 49 от 2002 года).

9. Между железнодорожным оператором БЖД ЕАД и государством было подписано соглашение о перераспределении обязанностей в области эксплуатации общественного транспорта и оказания соответствующих услуг.

10. Была проведена оптимизация средств административной поддержки. В рамках как национальной компании "Железнодорожная инфраструктура", так и БЖД ЕАД были внедрены новые методы и системы управления.

11. Было завершено согласование нормативных предписаний, включая аспекты эксплуатационной совместимости. В этой связи надлежит своевременно учитывать все будущие поправки к европейскому законодательству.

12. Вводится контроль за профессиональной квалификацией персонала, работающего в железнодорожном секторе.

13. Руководители и работники железнодорожного сектора, отвечающие за функцию надзора за безопасностью движения, регулярно проходят специальное тестирование и проверку.

Результатом проводимой в настоящее время политики является коренная структурная перестройка всей железнодорожной системы.

1. Произошла либерализация рынка железнодорожных перевозок. Отныне этот рынок открыт для железнодорожных операторов на условиях равного доступа к инфраструктуре.
2. Первоочередной задачей государства является развитие и содержание инфраструктуры.
3. В железнодорожном секторе была создана и налажена надежная и эффективная система лицензирования и сертификации.
4. Порядок распределения пропускной способности и доступ к железнодорожной инфраструктуре, включая сбор платы за пользование ею, регулируются соответствующими нормативными актами.
5. Введенный контроль за профессиональной квалификацией персонала, работающего в железнодорожном секторе, обеспечивает возможность проведения экзаменационных проверок сотрудников двух подразделений - национальной компании "Железнодорожная инфраструктура" и БЖД ЕАД - на предмет знания ими нового законодательства и его практического применения.
6. Принципиально новая законодательная база обеспечивает соблюдение всех требований, диктуемых европейскими директивами и правилами.
7. Значительно улучшилось финансовое состояние железных дорог.
8. В рамках реализуемых в настоящее время программ предусматривается увеличение на 22% пропускной способности железных дорог за счет увеличения скорости движения поездов. К 2015 году намечается довести среднюю скорость движения по трансъевропейским коридорам до 130-160 км/ч.
9. Намечаемые на период до 2012 года инвестиции в железнодорожный сектор в размере 3 534 млн. евро (т.е. примерно 393 млн. евро в год) обеспечат возможность как для улучшения параметров инфраструктуры, так и повышения качества транспортных услуг.

Новые шаги, направленные на структурную перестройку железнодорожного сектора

В период 2006-2008 годов предстоит принять важные меры в целях содействия интеграции национальной системы железнодорожных перевозок в европейскую систему, функционирующую на основе единых стандартов, а именно:

1. преобразование БЖД ЕАД в холдинговую компанию с последующей приватизацией;
2. концессионирование отдельных элементов железнодорожной инфраструктуры;
3. регулирование рынка перевозок в целях обеспечения его открытости для иностранных железнодорожных операторов;
4. создание системы обеспечения безопасности железнодорожных перевозок на базе принятых в рамках всего Европейского сообщества единых показателей и методологии;
5. переподготовка персонала, которому предстоит работать в рамках объединенной европейской железнодорожной системы;
6. переход на единообразное управление перевозками по трансъевропейским коридорам; и
7. разработка проектов по привлечению финансовых средств от европейских структур.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Основная задача, стоящая перед национальной компанией "**Железнодорожная инфраструктура**", заключается в приведении параметров железнодорожной инфраструктуры в соответствие с параметрами, отвечающими стандартам МСЖД, в целях обеспечения эксплуатационной совместимости с трансъевропейской железнодорожной системой.

До 2006 года намечается перечислить капитальные ресурсы, необходимые для содержания и развития железнодорожной инфраструктуры, в размере 141 млн. левов. Эти средства будут выделены под следующие крупные проекты:

Ремонт рельсового пути для поддержания уже достигнутой скорости движения поездов - 42 млн. левов. Целью проекта является уменьшение числа участков, на которых устанавливается постоянное или временное ограничение скорости движения поездов ввиду плохого состояния верхнего строения пути.

Восстановительный ремонт рельсового пути на 8 основных железнодорожных магистралях - 24 млн. левов. Целью проекта является достижение расчетных скоростей при одновременном обеспечении безопасного движения поездов.

Внедрение в рамках национальной компании "Железнодорожная инфраструктура" новых энергетических систем и технологий - 7 млн. левов. Целью проекта является внедрение нового типа энергопотребляющего оборудования тяговых подстанций для обеспечения телематического управления установками, а также внедрение новой системы цепной подвески, позволяющей повысить скорость движения до 200 км/ч.

Внедрение новых систем и технологий в области обеспечения безопасности и дистанционной связи - намечается выделить 8 млн. левов. Модернизация телекоммуникационных линий и автоматики должна способствовать: наращиванию информационного ресурса; повышению степени надежности и безопасности систем управления движением поездов; созданию благоприятных условий для реализации новых технологических решений в целях обеспечения эксплуатационной совместимости при осуществлении железнодорожных перевозок в регионе.

Реконструкция железнодорожных станций - 16,5 млн. левов.

Замена железнодорожного полотна - 21 млн. левов. По завершении реализации этого проекта, предусматривающего замену 427 км рельсовых путей, будут выполнены обязательства, взятые перед Всемирным банком.

Модернизация железнодорожных участков - 19 млн. левов.

Оборудование трассы София - Калотина (запад), Радомир - Благоевград световодами - 1,5 млн. левов. Оборудование новыми волоконными световодами должно обеспечить возможность передачи информации, необходимой для функционирования отвечающих последнему слову техники систем управления и контроля за движением поездов на базе современных информационных технологий.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ОПЕРАТОР

Болгарские государственные железные дороги (БЖД) ЕАД

В 2004 году был объявлен тендер для определения компании-поставщика, у которой будет закуплен новый подвижной состав. В конце 2004 года с компанией "Сименс" был заключен контракт на поставку 25 дизельных моторвагонных поездов, который подлежит выполнению к концу 2005 года. Эти поезда должны быть введены в эксплуатацию для обслуживания населения в тех регионах, где единственным имеющимся видом транспорта является железнодорожный транспорт. В ближайшем будущем на территории Болгарии будет построен новый завод по ремонту, оснащению и обслуживанию дизельных моторвагонных поездов.

Бизнес-планом БЖД ЕАД на 2005-2006 годы предусматривается:

- **модернизация подвижного состава** с учетом требований безопасности и обеспечения комфорта;
- **приобретение 25 электрических моторвагонных поездов.** Компания намерена подписать контракт на поставку 25 вышеупомянутых поездов, которые будут эксплуатироваться на линиях дальнего сообщения;
- **приобретение 40 новых пассажирских вагонов**, в том числе 20 спальных, а также полное переоборудование 26 уже эксплуатируемых вагонов;
- **дальнейшее приобретение уже бывших в эксплуатации пассажирских вагонов**, находящихся в хорошем техническом состоянии:
 - **в 2005 году:** будут закуплены 30 вагонов второго класса, 20 спальных вагонов и 10 вагонов, оборудованных для перевозки инвалидов;
 - **в 2006 году:** планируется приобрести еще 40 вагонов.

Практический опыт применения ГПС

На настоящий момент 50 локомотивов БЖД оснащены системами ГПС, позволяющими отслеживать их местонахождение. Такими системами намечается оборудовать весь остальной локомотивный парк, электрические моторвагонные поезда и 600 вагонов. Система позволяет получать визуальное отображение местоположения

поезда (грузового, пассажирского или курьерского). Также обеспечивается возможность отслеживать перемещение отдельных локомотивов. Она передает данные о месте нахождения, скорости и прочих параметрах каждого локомотива, оснащенного ГПС. В кабине машиниста локомотива устанавливается передающее устройство, которое автоматически направляет короткое электронное сообщение всякий раз, когда поезд проходит контрольный пост. Кроме того, имеется мобильный телефон для прямой связи между машинистом и оператором системы.

Безопасность на железнодорожном транспорте

С принятием **ПРАВИЛ** функционального взаимодействия между органами обеспечения безопасности и управления железнодорожными перевозками вводятся предъявляемые на национальном уровне требования в отношении безопасности. В этих правилах классифицируются аварии и нештатные ситуации, которые могут возникать в рамках железнодорожной сети, устанавливается процедура уведомления компетентных органов и соответствующих должностных лиц в случае их возникновения, конкретизируются меры по восстановлению движения поездов и устранению последствий аварии или нештатной ситуации, предусматривается порядок проведения расследования и выполнения вынесенных решений, а также оговариваются отношения и характер взаимодействия между органами контроля за безопасностью железнодорожных перевозок.

После обнародования **директивы 2004/49/ЕО** от 29 апреля 2004 года, вносящей изменения в **директиву 95/18/ЕС Совета** об обеспечении безопасности на железных дорогах стран Сообщества и о выдаче лицензий железнодорожным предприятиям, а также в директиву 2001/14/ЕС о распределении инфраструктурных мощностей и взимании сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой и сертификацию на предмет безопасности (директивы о безопасности на железных дорогах), болгарские эксперты занимаются разработкой нормативного акта, отвечающего требованиям вышеуказанной Директивы.

В рамках программы PHARE был утвержден проект **BG2004/016-711.04.01** "**Безопасность на железнодорожном транспорте и эксплуатационная совместимость**". На настоящий момент уже готов к подписанию контракт на осуществление этого проекта. Его реализация начнется с 1 сентября 2005 года при участии консультантов из Франции. Его результатом станет создание надежной и безопасной системы управления перевозками, обслуживаемой высококвалифицированным персоналом, отвечающим требованиям третьего пакета решений о железнодорожном транспорте.
