



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/1998/1/Add.3
27 July 1998

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

(Пятьдесят вторая сессия, 5-7 октября 1998 года,
пункт 4 повестки дня)

ИЗУЧЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В СТРАНАХ-ЧЛЕНАХ

Добавление 3

Передано правительствами Бельгии, Франции и Швейцарии

Просьба иметь в виду, что распространение документов Рабочей группы по железнодорожному транспорту более не является "ограниченным". В связи с этим секретариат принял новую систему нумерации, в соответствии с которой рабочие документы будут иметь следующее обозначение: TRANS/SC.2/год/порядковый номер, а доклады, предварительные повестки дня, резолюции и основные публикации будут обозначаться в соответствии с прежней системой нумерации: TRANS/SC.2/порядковый номер.

а) Данные о происшедших и будущих изменениях в области пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок

БЕЛЬГИЯ

В 1997 году объем перевозок увеличился на 6,1% по сравнению с предыдущим годом, в том числе пассажирских – на 6,2%, грузовых – на 4,0% (повагонных) и 14,9% (мелкими партиями).

Объем пассажирских перевозок в пасс-км возрос на 2,9% по сравнению с 1996 годом. Этот рост относится как к внутренним перевозкам (2,8%) – с учетом данных о проданных одноразовых и проездных билетах, – так и к международным перевозкам (3,3%). В области международных перевозок данный рост обусловлен увеличением объема перевозок в рамках "Евростар" (16,5%) и значительным ростом объема перевозок в рамках "Талис" (25% за последние семь месяцев 1997 года и за 1996 год с учетом того, что данная система была введена в эксплуатацию в июне 1996 года), причем объем традиционных перевозок сократился на 22,3% (за счет системы "Талис").

Объем грузовых повагонных перевозок в целом возрос на 3,1% по сравнению с предыдущим годом. Отмечается значительный рост объема перевозок в интересах металлургической промышленности (20,4%), интермодальных перевозок (15,7%) и перевозок пищевых продуктов (12,2%). Вместе с тем объем некоторых видов перевозок сокращается: твердого топлива (-22,6%), руды и металлургических отходов (-19,2%), удобрений (-18,1%) и сельскохозяйственной продукции (-10,7%). Расширение объема общих перевозок произошло главным образом за счет расширения объема интермодальных перевозок, тогда как перевозки в интересах тяжелой и легкой промышленности остаются на относительно стабильном уровне: -0,6% и -0,3%.

Объем перевозок АВХ (мелкими партиями) значительно увеличился (на 18,3%).

	Единицы	1997	1996	Разница	Разница в %
Пассажиры					
Число пассажиров	млн.	143,6	141,7	1,9	1,3
Внутренние перевозки		133,3	130,8	2,5	2,0
Международные перевозки		10,3	10,9	-0,6	-6,3
Число пасс-км	млн.	6 984	6 788	196	2,9
Внутренние перевозки		5 837	5 679	158	2,8
Международные перевозки		1 147	1 109	38	3,3
Тарифы	млн. бельгийских франков	16 841,3	15 855,0	986,3	6,2
Внутренние перевозки		12 252,2	11 431,7	820,5	7,2
Международные перевозки		3 479,7	3 282,6	197,1	6,0
Различные тарифы		1 109,4	1 140,7	-31,3	-2,7
Повагонные перевозки					
Объем грузов в т, перевозка которых	тыс. т	58 849	57 095	1 754	3,1
Число т-км	млн.	7 465	7 244	221	3,1
Тарифы	млн. бельгийских франков	11 501,9	11 059,7	442,2	4,0
Перевозки мелкими партиями					
Перевозки	тыс.	6 605	5 584	1 021	18,3
Тарифы	млн. ф	2 706,1	2 355,0	351,1	14,9

ФРАНЦИЯ

1. Пассажирские перевозки

1.1 Показатели пассажирских перевозок

В нижеследующей таблице приведены показатели пассажирских перевозок, осуществлявшихся НОФЖД с 1990 года:

в млрд. пасс-км	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Основная сеть	53,77	52,35	52,94	48,58	49,46	47,08	50,90	52,86
(в том числе ТЖВ)	(14,92)	(17,87)	(18,96)	(18,92)	(20,51)	(21,43)	(24,77)	(27,17)
Иль-де-Франс	9,97	10,02	10,06	9,85	9,48	8,48	8,87	9,05
Общий объем пассажирских перевозок	63,74	62,37	63,00	58,43	58,93	55,57	59,77	61,91

- Объем перевозок НОФЖД, который оставался из года в год – начиная с 1989 года – практически стабильным или отклонялся на весьма незначительную величину, в 1993 году резко сократился, что было обусловлено неблагоприятной экономической конъюнктурой, сложившейся в 1993 году, и трудностями с введением в действие новой системы продажи билетов на магистральных линиях.
- В 1994 году ситуация несколько улучшилась с учетом того, что общий объем перевозок увеличился на 0,9%: объем перевозок на магистральных линиях увеличился на 1,8%, тогда как в районе Иль-де-Франс этот показатель снизился на 3,8%; в этом районе второй год подряд наблюдалось значительное сокращение транспортных работ.
- В 1995 году положение на транспортном рынке в целом ухудшилось в результате забастовки железнодорожников, которая продолжалась три недели – с конца ноября до середины декабря.
- В 1996 году положение несколько улучшилось. Фактически объем перевозок оставался на одном и том же уровне, если судить по данным о транспортной работе за 1995 год, скорректированным с учетом забастовки.
- В 1997 году четко обозначилась тенденция к улучшению: объем перевозок по магистральным линиям увеличился на 3,8%, а перевозок в районе Иль-де-Франс – на 2%.
- Что касается объема перевозок ТЖВ, то в целом в течение этого периода он постоянно возрастал.

1.2 Перспективы развития пассажирских перевозок

Вполне естественно, что объем пассажирских перевозок НОФЖД связан с общей экономической деятельностью, однако он зависит также и от успешного осуществления коммерческой работы, проводимой этим предприятием.

Увеличение объема перевозок, которое наблюдалось в середине 1994 года, продолжалось теми же темпами и даже несколько ускорилось в течение 1995 года, однако впоследствии приостановилось в результате забастовок, проводившихся в конце ноября и в декабре 1995 года.

После периода стабильности, отмечавшейся в 1996 году, 1997 год ознаменовался благоприятными тенденциями в области перевозок.

В 1998 году бюджетом НОФЖД предусматривается увеличение пассажирооборота примерно на 1,7% по сравнению с 1997 годом.

2. Грузовые перевозки

2.1 Развитие грузовых перевозок в период с 1991 по 1997 годы

в млрд. т-км	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Маршрутные поезда	24,4	23,8	22,4	23,7	22,8	23,2	24,8
Комбинированные перевозки	7,7	8,3	8,4	10,2	10,8	12,2	13,9
Повагонные отправки	17,2	16,1	12,8	13,3	12,8	12,9	13,8
ИТОГО	49,3	48,2	43,6	47,2	46,4	48,3	52,5

Расширение объема грузовых перевозок обусловлено, с одной стороны, жесткой конкуренцией со стороны автомобильного транспорта и сложной экономической конъюнктурой, и, с другой стороны, необходимостью повысить НОФЖД качество обслуживания в целях более полного удовлетворения спроса со стороны клиентуры. Результаты, достигнутые за последние два года, свидетельствуют об ощутимом улучшении ситуации.

2.2 Новый подход

С учетом таких трудностей с точки зрения развития грузовых перевозок в рамках железнодорожного сообщения НОФЖД провело всесторонний анализ работы железнодорожного транспорта.

В соответствии со своим производственным планом оно определило основные направления работы по укреплению своих позиций на рынке грузовых перевозок.

Таким образом, речь идет об улучшении качества обслуживания за счет использования "маршрутных поездов" (проект "TENOR") и повагонных отправок, переходе от системы отправок по принципу "предельный срок" к жесткой системе доставки "точно в срок" (проект "RESOLIS") и повышении эффективности и снижении расходов, связанных с обслуживанием на конечных участках перевозки (проект "прием/доставка").

Другие мероприятия направлены на разработку средств, обеспечивающих грузовые перевозки (будущие локомотивы, используемые для грузовых перевозок, специализированные линии для грузовых перевозок и т.д.) в интересах повышения эффективности производственного оборудования.

Что касается комбинированных перевозок, то работа в этой области должна быть направлена, в частности, на повышение пропускной способности сортировочных станций с учетом сокращения до минимума времени сортировочной работы и снижения соответствующих расходов.

В целом НОФЖД считает, что к 2000 году оно сможет несколько увеличить объем перевозок маршрутными поездами, приостановить снижение объема перевозок повагонными отправлениями и обеспечить значительное увеличение объемов комбинированных перевозок.

ШВЕЙЦАРИЯ

Пассажирские перевозки на Железных дорогах Швейцарской Конфедерации (ЖДШК), как и грузовые перевозки, становятся объектом серьезной обеспокоенности по причине сокращения объема поступлений в расчете на пасс-км. Несмотря на то, что 1997 год ознаменовался абсолютным рекордом (12,4 млрд. пасс-км, что соответствует увеличению объема перевозок на 6,2%), было получено на 20 млн. шв. франков меньше, чем в предыдущем году. Эти изменения объясняются, с одной стороны, созданием новых эксплуатационных компаний (например, "Сисальпино С.А."), а с другой – снижением цен в соответствии с системой особых предложений (однодневные проездные билеты в ознаменование 150-й годовщины железных дорог Швейцарской Конфедерации, двухгодичные абонементы с 50-процентной скидкой и т.д.). Сумма поступлений от пассажирских перевозок составила 1 555,3 млн. шв. франков.

В области грузовых перевозок впервые за четыре года, в течение которых объем оборота не переставал сокращаться, удалось стабилизировать поступления. Объем перевозок возрос на 7,7%, а число т-км – на 10,6%. Сумма поступлений составила 943,1 млн. шв. франков. Примечательно, что показатели повагонных транзитных перевозок являются более высокими, чем показатели комбинированных перевозок. И наконец, уместно отметить, что в декабре 1997 года был достигнут абсолютный рекорд на Сан-Готарде, когда за один день было перевезено 147 608 т груза (брутто).

Будущие изменения в области пассажирских перевозок касаются следующих аспектов: предложение более привлекательных региональных перевозок, увеличение суммы поступлений в расчете на пасс-км, продолжение реализации программы повышения эффективности расписания (Рейл-2000) и нововведения в области доставки грузов.

Что касается грузовых перевозок, то основное внимание уделяется, в частности, завоеванию новых рынков, принятию глобальных логистических решений, повышению качества перевозок и росту производительности. Осознавая свою ключевую роль в области обеспечения транзитных перевозок, ЖДЖК намерены в сотрудничестве с Италией повысить качество международных перевозок и обеспечить маркетинг, нацеленный на отдельные сектора экономики. Кроме того, ЖДЖК принимают участие в создании европейских коридоров грузовых транзитных перевозок.

В секретариат была передана всеобъемлющая информация, содержащая вышеприведенные статистические показатели пассажирских и грузовых перевозок, с которой можно ознакомиться.

б) Изменения, которые будут происходить после реорганизации железнодорожного сектора, и опыт проведения этих новых организационных мероприятий

БЕЛЬГИЯ

Начатые 1 сентября 1996 года всесторонние подготовительные исследования на предмет внедрения новой структуры были продолжены в 1997 году. Новая структура применяется с 1 января 1998 года. Принципы, на которых строятся новые концепции предприятия, а также структура центров и подразделений, на которые возлагается задача по осуществлению конкретной деятельности, были определены в плане "Цель на 2005 год", одобренном в 1996 году.

Эти принципы предполагают, с одной стороны, сохранение единства предприятия и компетенции подразделений, отвечающих за управление НОЖД Бельгии, а с другой – наиболее эффективное использование бюджетных средств, материальных и людских ресурсов.

Основная деятельность железнодорожного предприятия осуществляется функциональными центрами (ФЦ), а поддержка обеспечивается обслуживающими центрами (ОЦ). Все эти центры функционируют под непосредственным руководством Комитета по управлению, которому оказывают помощь центральные и координационные подразделения (ЦКП).

Деятельность ФЦ протекает в следующих трех областях: производство, управление и эксплуатация. Четыре производственных центра обеспечивают техническое обслуживание инфраструктуры, а также долгосрочное, среднесрочное и краткосрочное обслуживание подвижного состава, используемого для пассажирских и грузовых перевозок. Задача трех

центров управления состоит в эксплуатации имущества, управлении сетью, а также использовании рельсовых путей и оборудования, предназначенного для пассажирских перевозок. Четыре эксплуатационных центра определяют предложения, касающиеся внутренних перевозок, международных перевозок, грузовых перевозок (повагонных) и перевозок типа АВХ (отдельными партиями), и варианты их предоставления.

Модернизация инфраструктуры осуществляется для того, чтобы эксплуатационные центры могли сохранить конкурентоспособность на рынке. Отношения между всеми центрами и подразделениями имеют договорной характер, причем уточняются цены на конечную доставку, объемы и качество требующихся услуг.

ОЦ обеспечивает вспомогательное обслуживание в области управления кадрами и социальных отношений, информатики, "облегчения процедур управления", закупок и телекоммуникации.

Функции центральных и координационных подразделений сводятся к разработке общей стратегии и структуры предприятия, обеспечению финансирования, безопасности и надлежащего состояния окружающей среды, реализации политики в области людских ресурсов и социальных отношений, внутренних и внешних связей, юридических аспектов и общего секретариатского обслуживания.

ФРАНЦИЯ

В 1997 году в секторе железнодорожного транспорта производилась самая крупная реорганизация после реформы, которая была проведена в 1937 году и в результате которой было создано Национальное общество французских железных дорог (НОФЖД).

Фактически закон № 97-135 от 15 февраля 1997 года о создании государственного предприятия "Железнодорожная сеть Франции" (ЖСФ) в целях осуществления реформы железнодорожного транспорта предусматривает создание с 1 января 1997 года государственного промышленного и коммерческого учреждения, на которое возложена ответственность за эксплуатацию (от имени государства) железнодорожной инфраструктуры, владельцем которого оно будет являться.

Эта реформа обусловлена необходимостью урегулировать кризисную ситуацию, в которой оказался железнодорожный транспорт Франции в силу сокращения показателей транспортной работы и рыночной доли по сравнению с другими видами транспорта и в результате непрерывного увеличения задолженности и дефицита, для компенсации которых необходима все более существенная финансовая помощь со стороны государства.

Задолженность НОФЖД, превысившая по состоянию на конец 1996 года 200 млрд. франков, обрекает на провал любую попытку урегулирования финансового положения предприятия.

Решением этой проблемы могла бы служить лишь структурная реформа, которая позволила бы четко определить ответственность государства и НОФЖД в области инфраструктуры и избавила бы НОФЖД от значительной доли его задолженности.

Таким образом, железнодорожные пути, сортировочные станции, система сигнализации, стрелочные переводы были переданы в ведение компании "Железнодорожная сеть Франции", тогда как НОФЖД отвечает за оборудование, необходимое для осуществления перевозок, и железнодорожные станции, являющиеся местом прямого контакта с пользователями. Точное определение различных активов и их финансовая оценка были произведены соответствующей группой международных аудиторов.

В порядке компенсации за передачу активов в виде инфраструктуры ЖСФ взяла на себя задолженность по обязательствам НОФЖД в рамках финансирования этой инфраструктуры в объеме 134,2 млрд. французских франков.

На это новое государственное учреждение возложена задача по оснащению, развитию и модернизации национальной железнодорожной сети.

Оно передаст в ведение НОФЖД (с учетом признанной компетенции и средств, которыми оно располагает) управление этой инфраструктурой, т.е., с одной стороны, техническое обслуживание инженерных сооружений, а с другой – управление транспортными операциями и движением.

Три декрета о применении этого закона были подписаны 5 мая 1997 года и опубликованы в "Официальных ведомостях" 7 мая 1997 года.

Первый декрет, касающийся задач и статуса ЖСФ, установил основные принципы, регламентирующие ее отношения с НОФЖД в части управления инфраструктурой, с указанием соответствующих функций и обязательств обоих учреждений. Между этими двумя учреждениями было подписано соответствующее соглашение, в котором был охарактеризован оперативный порядок выполнения этих условий. Вторым декретом были установлены условия определения материальных ценностей, переданных в полную собственность ЖСФ, а третьим – правила определения сборов, связанных с использованием национальной железнодорожной сети, в том числе "дорожных сборов".

Поступления ЖСФ будут формироваться за счет сборов, которые это предприятие будет взимать за использование национальной железнодорожной сети, и финансовых взносов государства, в частности финансовых средств, выделяемых для покрытия расходов, связанных с инфраструктурой, которые до настоящего времени переводились на счет НОФЖД, а также безвозвратных субсидий, направленных на компенсацию принятой задолженности.

В 1997 году сумма безвозвратных субсидий, предоставленных ЖСФ, составила 8 млрд. франков. Кроме того, ЖСФ получает средства в порядке финансовой помощи от территориальных подразделений, например в форме субсидий на осуществление капиталовложений в железнодорожную сеть на основании контрактов, заключенных между государством и регионами.

Эти средства расходуются в основном на осуществление платежей НОФЖД за работу по управлению инфраструктурой, на капиталовложения в развитие сети и на погашение принятой задолженности НОФЖД.

Эта реформа позволяет НОФЖД полностью сосредоточиться на выполнении своих производственных задач. В этой связи НОФЖД разработало производственный план, который в основном направлен на упрочение его положения на рынке пассажирских и грузовых перевозок, на обеспечение долговременной финансовой сбалансированности каждого из элементов деятельности этого железнодорожного оператора и постоянного улучшения системы управления инфраструктурой, осуществляемого от имени ЖСФ.

В этом законе также есть раздел, касающийся отработки системы регионализации пассажирских перевозок в региональном сообщении в шести районах, согласившихся на такой эксперимент.

В целом эта реформа повлекла за собой глубокие изменения в области железнодорожных перевозок и позволила активизировать этот вид транспорта, преимущества которого для общества очевидны.

Вполне понятно, что ответить на вторую часть вопроса, касающуюся опыта, приобретенного в результате принятия этих новых мер в области организации работы, пока нельзя.

ШВЕЙЦАРИЯ

20 марта 1998 года парламент Швейцарии принял новый закон о реформе железных дорог. Предполагается, что он вступит в силу 1 января 1999 года.

В апреле 1997 года ЖДШК приступили к своей наиболее значительной реорганизации с момента их создания. В рамках "производственной реформы" инфраструктура была отделена от перевозок, причем каждый из секторов достиг определенных результатов в контексте интегрированного предприятия. В этой же связи было дано новое определение понятию "инфраструктура", которым отныне охватываются объекты и персонал, требующийся для ее эксплуатации, а также общие аспекты ответственности в плане соблюдения расписания. Эти изменения позволяют ЖДШК обеспечить соответствие требованиям Европейского союза в области осуществления права на доступ к железнодорожной сети и право на транзит, указанных в директиве 91/440.

К числу новых факторов, обусловленных вышеуказанной директивой, относится финансовое оздоровление сети. Речь идет о решающем факторе с точки зрения обеспечения конкурентоспособности предприятия, в частности в секторе грузовых перевозок. В рамках реформы, осуществляемой в области железных дорог, будут упразднены пенсионный и страховой фонды ЖДШК.

с) Капиталовложения в i) железнодорожную инфраструктуру и ii) железнодорожный подвижной состав

БЕЛЬГИЯ

1. Введение

В 1997 году деятельность осуществлялась в соответствии с десятилетним планом капиталовложений на период с 1996 по 2005 год, в котором изложены следующие пять основных целей:

- строительство и введение в эксплуатацию на территории Бельгии высокоскоростной железнодорожной сети, связывающей Париж (Лилль), Брюссель, Амстердам и Кельн;
- приобретение высокоскоростного подвижного состава;
- обновление и модернизация железнодорожной инфраструктуры в рамках традиционной сети как пассажирских, так и грузовых национальных перевозок;
- приобретение современного подвижного состава, обеспечивающего пассажирские перевозки с комфортом.

Общий объем капиталовложений, запланированных на данный десятилетний период, составляет 370 млрд. бельгийских франков (в ценах 1994 года).

2. Капиталовложения в 1997 году

Общий объем капиталовложений составляет 45,4 млрд. бельгийских франков (в ценах 1997 года). Их структура является следующей:

2.1 ТЖВ

- Инфраструктура : 9,2 млрд. бельгийских франков
- Подвижной состав : 2,3 млрд. бельгийских франков
- Всего : 11,5 млрд. бельгийских франков

2.2 Внутренняя сеть

2.2.1 Инфраструктура

Общий объем капиталовложений составляет 13,5 млрд. бельгийских франков, которые выделены для достижения следующих основных целей:

- модернизация железнодорожных узлов Брюсселя, Антверпена, Гента, Льежа, Шарлеруа и усовершенствование вспомогательного пути, обеспечивающего связь с аэропортом Брюссель-Завентем: 1,4;
- модернизация основных железнодорожных маршрутов, используемых главным образом для национальных пассажирских перевозок: 4,2;
- модернизация дополнительных маршрутов, используемых совместно для пассажирских и грузовых перевозок: 1,2;
- модернизация вокзальных подъездных путей: 0,3;
- модернизация, с одной стороны, маршрутов, предназначенных для грузовых перевозок, а с другой – железнодорожных объектов, обслуживающих основные порты Бельгии (Антверпен, Гент, Зебрюгге): 1,9;
- обновление и модернизация оборудования безопасности на железнодорожных линиях и вокзалах: 0,8;
- модернизация сооружений и объектов, предназначенных для пассажиров: 1,5;
- адаптация производственного оборудования: 2,2.

2.2.2 Подвижной состав

Общий объем капиталовложений составляет 18 млрд. бельгийских франков, которые выделены, главным образом, для закупки:

- многосистемных электропоездов (3 кВ при постоянном токе, 25 кВ при переменном токе);
- маневровых тепловозов с электрической передачей;
- электромоторных вагонов;
- дизель-автомобили;
- вагонов для пассажирских перевозок внутри страны;
- грузовых вагонов;

а также для переоборудования пассажирских и грузовых вагонов с учетом потребностей клиентов.

ФРАНЦИЯ

i) Инфраструктура национальной железнодорожной сети (ЖСФ)

В млн. франков по текущему курсу	1995	1996	1997
Основная сеть	7 201	10 222	11 269
- включая развитие сети ТЖВ	1 844	4 633	5 602
Сеть "Иль-де-Франс"	2 597	1 976	2 013
Итого	9 798	12 198	13 282

ii) Подвижной состав, вокзалы, депо текущего ремонта (НОФЖД):

В млн. франков по текущему курсу	1995 год	1996 год	1997 год
Основная сеть	6 288	6 244	5 795
- включая развитие сети ТЖВ	2 499	2 617	1 490
Сеть "Иль-де-Франс"	2 205	2 291	2 465
Итого	8 493	8 535	8 260

ШВЕЙЦАРИЯ

Капиталовложения в инфраструктуру: 1 683 млн.

Капиталовложения в подвижной состав: 467 млн.

Что касается железнодорожных линий, проходящих по территории Швейцарии, то проект строительства железнодорожных коридоров через Альпы можно считать завершенным. Со стороны Италии в надлежащем темпе ведутся работы по строительству участка Изель – Домодоссолла. С другой стороны, достигнут значительный прогресс в реализации проекта Рейл-2000. В частности, проложение четырех путей на линии Арау – Рупперсвилль, обустройство многочисленных вокзалов и введение в эксплуатацию новых соединений в значительной степени способствовали расширению имеющихся возможностей и более плавному движению транспорта.

Должны быть приняты важные решения в отношении новых маршрутов через Альпы, где в настоящее время сооружаются разведочные каналы. Для разделения полномочий компания "Альп Транзит Готар" была преобразована в независимый филиал "Альп Транзит СА", который начнет функционировать с мая 1998 года.

Что касается подвижного состава, то уместно отметить переоборудование поездов "Интерсити" и поездов прямого сообщения в составы, способные передвигаться в обоих направлениях благодаря оснащению их дополнительным самодвижущимся вагоном. Эта система позволяет добиться экономии с точки зрения как подвижного состава, так и персонала и позволяет улучшить стабильность графика движения поездов.

Введение в эксплуатацию новых двухъярусных вагонов с системой кондиционирования воздуха "Интерсити-2000" позволило в значительной степени увеличить предложение в области пассажирских перевозок. Такие составы стали использоваться прежде всего на железнодорожных линиях Интерлакен-Восточный - Берн - Цюрих - Сент-Галлен и Базель - Куар. Вскоре к 58 вагонам, поставленным в конце 1997 года, добавится вторая партия из 144 вагонов.
