



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/1999/1
16 July 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

(Пятьдесят третья сессия, 6-8 октября 1999 года,
пункт 4 повестки дня)

ИЗУЧЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ
В СТРАНАХ-ЧЛЕНАХ

Представлено правительствами Армении, Беларуси,
Чешской Республики, Дании и Германии

Просьба иметь в виду, что распространение документов Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) более не является "ограниченным". В связи с этим секретариат принял новую систему нумерации, в соответствии с которой все рабочие документы будут иметь следующее обозначение: TRANS/SC.2/год/порядковый номер. Доклады, повестки дня, резолюции и основные публикации будут обозначаться в соответствии с прежней системой нумерации (например, TRANS/SC.2/189).

Примечание: На своей пятьдесят второй сессии Рабочая группа рассмотрела, в частности, положение на железнодорожном транспорте в государствах-членах.

В этой связи она обратилась с просьбой к правительствам представить информацию по следующим вопросам, которые имеют определенное значение для железнодорожного транспорта в странах-членах:

- a) данные о происшедших и будущих изменениях в области пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок;
- b) изменения, которые будут происходить после реорганизации железнодорожного сектора, и опыт проведения этих новых организационных мероприятий;
- c) капиталовложения в i) железнодорожную инфраструктуру и ii) железнодорожный подвижной состав (TRANS/SC.2/190, пункт 17).

Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть полученные ответы, которые приводятся ниже.

* * *

ИЗУЧЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ В СТРАНАХ-ЧЛЕНАХ

АРМЕНИЯ

- a) В 1997 году пассажирооборот на железнодорожном транспорте составил 1 924 183 000 пассажиро-километров, в то время как
- в 1998 году он составил 1 588 464 000 пассажиро-километров;
- таким образом количество пассажиро-километров уменьшилось по сравнению с 1997 годом на 335 700 пассажиро-километров;
- в 1999 году пассажирооборот превысил на 42 200 пассажиро-километров соответствующие показатели за первые три месяца 1998 года, что оказало положительное влияние на другие данные;
- в 1998 году по сравнению с 1997 годом было перевезено на 29 200 т грузов больше, что составляет 19,9%;
- в 1999 году объем грузовых перевозок, как ожидается, возрастет на 25% по сравнению с предыдущим годом;
- b) согласно распоряжению министра транспорта № 238 от 6 ноября 1998 года в стране было создано три государственных АОЗТ: "Железнодорожные перевозки Армении", "Подвижной состав" и "Инфраструктура";
- c) капиталовложения
- АОЗТ "Инфраструктура" нуждается в железнодорожном оборудовании, технических средствах и средствах механизации и автоматизации, для чего необходимо 4,4 млн. долл. США;
- для реконструкции железнодорожных путей, мостов и туннелей необходимо 20,6 млн. долл. США;
- для системы энергоснабжения необходимо 8 млн. долл. США;
- для АОЗТ "Подвижной состав" необходимо 3,8 млн. долл. США, в то время как для капитального и текущего ремонта пассажирских поездов требуется 2,1 млн. долл. США, а для внедрения новой техники и технологии требуется 2,1 млн. долл. США.

БЕЛАРУСЬ

Основными направлениями развития железнодорожных перевозок являются:

- пограничный переход Брест - Терасполь;
- пограничный переход Лососна - Кузница;
- пограничный переход Свислочь - Семенувка;
- пограничный переход Гудогай - Шумскас (на Литву).

На станции Брест имеется следующая инфраструктура: контейнерный терминал для погрузки крупнотоннажных контейнеров, в том числе и рефрижераторных, обустройства для перегруза крытых и рефрижераторных вагонов, площадка для перегруза тяжеловесных грузов и загруженных на открытом подвижном составе, пункт по перестановке колесных пар грузовых вагонов. На станции Мотыкалы (Брестский узел) имеется пункт по переливу сжиженных газов. Реальное время обработки поездов: по приему из Польши 36-48 часов (с учетом пограничного, таможенного, карантинного, ветеринарного досмотров, таможенного оформления грузов, перегруза), на Польшу 8-10 часов. Загруженность объектов инфраструктуры - 30% возможного. Станция Свислочь специализируется на передаче вагонов с опасными грузами, имеет пункт по переливу сжиженных газов.

На станции Берестовица осуществляется перегруз угля, перестановка колесных пар (при дальнейшей передаче вагонов по узкой колее на станцию Свислочь).

На станции Лососна производят перегруз крытых вагонов. Имеется возможность перегруза на станции Брузги тяжеловесных грузов (в настоящее время краны законсервированы).

Станция Молодечно является передаточной станцией, осуществляющей прием-сдачу поездов из/в Литву. В настоящее время на указанной станции обрабатываются в отдельные сутки до 22 пар поездов. Среднее время простоя поездов с учетом всех видов досмотров составляет 7-8 часов.

Комплексной программой развития приграничной инфраструктуры, одобренной правительством Республики Беларусь, предусмотрено до 2005 года строительство новой станции Гудогай-1 на литовско-белорусской границе с полным комплексом обустройств, необходимых для пограничного, таможенного и других видов досмотров, таможенного оформления грузов, реконструкции станции Бигосово на латвийско-белорусской границе.

В настоящее время рассматривается вопрос подписания Соглашения о совместной поддержке транзитных железнодорожных перевозок грузов организованными поездами, которое позволит сократить время обработки организованных поездов на пограничных станциях на три часа.

Кроме того, правительством Республики Беларусь дано поручение соответствующим компетентным органам о снятии ограничений на транзит сильнодействующих ядовитых и отравляющих веществ (при наличии условий перевозок в Приложении 2 к СМГС) ряда отходов производства.

Готовится к подписанию Соглашение об электронном обмене информацией об отправленных грузах между немецкими железными дорогами Германии и Брестским отделением дороги. Конторы передач на станциях Брест, Свислочь, Лососна, Молодечно оснащены компьютерами и множительной техникой. Информация об отправленных, прибывших и транзитных грузах вводится в базу данных вычислительного центра дороги.

Информация о грузообороте и пассажирообороте

| 1 | Грузооборот (тарифные тонно-километры, млн.) | | | | | | Пассажирооборот (пассажиры-километры, млн.) | | | | | |
|----------|--|--------------------------------|----------|----------|----------|--------------------------------|---|---------|---------|---------|---------|--|
| | Всего | В том числе по видам сообщений | | | Всего | В том числе по видам сообщений | | | | | | |
| | | Местное | Ввоз | Вывоз | | Транзит | Пригор. | Местное | Ввоз | Вывоз | Транзит | |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | | |
| 1990 | 75 427,0 | 21 846,0 | 12 498,9 | 11 259,4 | 29 816,4 | 16 851,6 | 5 617,6 | 2 430,2 | 2 694,5 | 3 153,1 | | |
| 1991 | 55 550,9 | 21 137,0 | 11 504,3 | 9 124,8 | 23 778,6 | 15 795,3 | 4 926,9 | 2 429,5 | 2 596,6 | 2 853,3 | | |
| % к 1990 | 86,9 | 96,8 | 92,0 | 81,0 | 79,8 | 93,7 | 87,7 | 100,0 | 96,4 | 81,9 | | |
| 1992 | 56 441,1 | 16 468,7 | 9 370,3 | 7 244,9 | 23 353,4 | 18 017,1 | 6 736,2 | 2 446,0 | 2 766,7 | 3 303,9 | | |
| % к 1991 | 86,1 | 77,9 | 81,5 | 79,4 | 98,2 | 114,1 | 136,7 | 100,7 | 106,6 | 115,8 | | |
| 1993 | 42 919,0 | 14 412,3 | 5 486,4 | 4 740,5 | 18 276,3 | 19 500,3 | 8 539,4 | 2 464,0 | 2 757,8 | 2 480,7 | | |
| % к 1992 | 76,0 | 87,5 | 58,6 | 65,4 | 78,3 | 108,2 | 126,8 | 100,7 | 99,7 | 86,0 | | |
| 1994 | 27 962,9 | 9 774,2 | 3 269,5 | 5 492,5 | 9 424,6 | 16 063,1 | 8 196,6 | 1 968,0 | 2 054,2 | 1 235,9 | | |
| % к 1993 | 65,2 | 67,8 | 59,6 | 115,9 | 51,6 | 82,4 | 96,0 | 79,9 | 74,5 | 43,5 | | |
| 1995 | 25 510,4 | 8 810,9 | 2 550,4 | 5 457,9 | 8 689,0 | 12 505,1 | 7 409,6 | 1 161,0 | 1 072,5 | 864,1 | | |
| % к 1994 | 91,2 | 90,1 | 78,0 | 99,4 | 92,2 | 77,8 | 90,4 | 59,0 | 52,2 | 69,9 | | |
| 1996 | 26 018,3 | 8 457,8 | 2 846,7 | 4 921,7 | 9 790,3 | 11 656,8 | 6 955,7 | 992,8 | 949,2 | 760,7 | | |
| % к 1995 | 102,0 | 96,0 | 111,6 | 90,2 | 112,7 | 93,2 | 93,9 | 85,5 | 88,5 | 88,0 | | |
| 1997 | 30 636,1 | 9 755,0 | 3 254,8 | 5 570,9 | 12 053,9 | 12 908,9 | 8 248,8 | 931,9 | 909,5 | 698,7 | | |
| % к 1996 | 117,7 | 115,3 | 114,3 | 113,2 | 123,1 | 110,7 | 118,6 | 93,9 | 95,8 | 91,8 | | |
| 1998 | 30 370,0 | 10 169,8 | 2 659,7 | 5 813,4 | 11 725,8 | 13 268,1 | 8 946,1 | 749,5 | 743,8 | 590,6 | | |
| % к 1997 | 99,1 | 104,3 | 81,7 | 104,4 | 97,3 | 102,8 | 108,5 | 80,4 | 81,8 | 84,5 | | |

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

| Наименование показателей | Единица измерения | Выполнение |
|--|-------------------|------------|
| 1. Среднесуточная погрузка в тоннах | тонны | 143 384 |
| 2. Статическая нагрузка вагона | тонны на вагон | 51,66 |
| 3. Среднесуточная выгрузка | вагоны | 2 489 |
| 4. Оборот грузового вагона | сутки | 3,03 |
| 5. Средний простой вагона под одной грузовой операцией | часы | 19,49 |
| 6. Средний простой вагона на одной технической станции | часы | 6,85 |
| 7. Участковая скорость | км/ч | 40,3 |
| 8. Техническая скорость | км/ч | 47,0 |
| 9. Средний вес грузового поезда (брутто) | тонны | 3 043 |
| 10. Грузооборот | млн. ткм | 30 370,0 |
| 11. Пассажирооборот | млн. пас-км | 13 268,1 |
| 12. Производительность труда | пр.ткм.чел. | 1 018,9 |

ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

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

В начале 90-х годов имело место значительное сокращение объема транспортных операций на чехословацких железных дорогах, обусловленное большим увеличением индивидуальных, частных автомобильных перевозок и массовых перевозок на грузовиках, а также потерей восточных рынков и перестройкой экономики ЧСФР. Все эти тенденции продолжались в течение длительного времени после событий в стране, в результате которых она стала Чешской Республикой. В настоящее время операции становятся в определенной степени стандартизованными по образцу развитых западноевропейских стран, и мы можем предполагать, что в будущем операции в области пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок Чешской Республики будут аналогичны операциям западноевропейских стран. В отличие от вышеизложенного, после завершения Коридоров I и II, а также после того, как Чешская Республика станет членом Европейского сообщества, следует ожидать определенного роста международных пассажирских перевозок. Со вступлением нашей страны в члены НАТО следует также надеяться на рост военных перевозок.

Пассажирские перевозки

| | 1995 | 1998 | 2000 | 2010 |
|--|---------|---------|-------|-------|
| Пассажирооборот (в тыс. пас. -км) | 9 601,3 | 7 595,0 | 8 600 | 9 600 |
| Количество пассажиров (в тыс.) | 268,95 | 182,0 | 205,0 | 230,0 |
| Средняя протяженность перевозок (в км) | 35,7 | 36,8 | 37,6 | 38,7 |

Грузовые перевозки

| | | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | PZ ₁₉₉₉ | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|--|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------------|--------|--------|--------|--------|
| Индекс | Ед. изм. | | | | | | | | | 9 | | | | |
| Грузовые перевозки | млн. т | 155,44 | 139,77 | 123,73 | 108,76 | 108,86 | 107,23 | 103,36 | 93,52 | 92,00 | 93,0 | 91,70 | 90,80 | 89,90 |
| Международные перевозки | " | 77,81 | 67,37 | 53,73 | 49,12 | 54,30 | 54,04 | 54,19 | 53,68 | 53,50 | 53,00 | 52,60 | 52,60 | 52,70 |
| В том числе: | | | | | | | | | | | | | | |
| Экспорт | " | 39,33 | 31,38 | 27,05 | 25,23 | 27,24 | 27,63 | 26,44 | 25,38 | 25,30 | 25,00 | 24,70 | 24,50 | 24,30 |
| Импорт | " | 31,15 | 26,63 | 18,76 | 18,16 | 21,46 | 21,27 | 21,94 | 22,05 | 21,40 | 21,20 | 21,00 | 21,10 | 21,20 |
| Межгосударственный транзит | " | 7,33 | 9,36 | 7,94 | 5,73 | 5,60 | 5,14 | 5,81 | 6,25 | 6,80 | 6,80 | 6,90 | 7,00 | 7,20 |
| Средняя протяженность перевозок | в км | 193,60 | 200,20 | 203,20 | 208,70 | 207,80 | 208,30 | 200,65 | 195,61 | 196,00 | 195,10 | 194,00 | 193,50 | 193,00 |
| Общий грузооборот | млн. т | 116,96 | 103,78 | 97,03 | 84,87 | 81,80 | 80,82 | 75,61 | 64,77 | 63,80 | 65,00 | 63,80 | 62,70 | 61,50 |
| В том числе: | | | | | | | | | | | | | | |
| Твердые виды топлива | | 59,59 | 51,61 | 52,12 | 43,00 | 39,36 | 39,00 | 35,78 | 28,29 | 27,10 | 28,20 | 27,30 | 26,40 | 25,40 |
| Нефть и нефтепродукты | | 4,51 | 4,54 | 4,50 | 4,55 | 4,16 | 4,12 | 3,73 | 3,42 | 3,30 | 3,30 | 3,20 | 3,20 | 3,10 |
| Руды и продукция машиностроения | млн. т | 13,81 | 11,80 | 10,74 | 10,73 | 12,16 | 11,20 | 11,18 | 11,13 | 10,80 | 10,60 | 10,40 | 10,20 | 10,00 |
| Сырьевые материалы | " | 2,82 | 2,41 | 2,13 | 1,34 | 1,30 | 1,40 | 1,20 | 1,18 | 1,20 | 1,30 | 1,25 | 1,20 | 1,15 |
| Строительный лес и пиломатериалы | " | 15,50 | 14,97 | 12,30 | 11,69 | 9,40 | 9,74 | 8,99 | 7,42 | 7,60 | 7,80 | 7,75 | 7,70 | 7,65 |
| Товары из дерева | " | 5,63 | 4,87 | 4,25 | 5,19 | 5,47 | 5,66 | 5,39 | 4,65 | 4,70 | 4,60 | 4,60 | 4,50 | 4,50 |
| Продовольствие и сельскохозяйственная продукция (включая КЗ) | " | 3,77 | 3,96 | 3,14 | 2,67 | 3,76 | 3,01 | 2,56 | 2,17 | 2,10 | 2,10 | 2,00 | 2,00 | 2,00 |
| Все прочие товары | " | 11,30 | 9,62 | 7,85 | 5,70 | 6,19 | 6,69 | 6,78 | 6,51 | 7,00 | 7,10 | 7,10 | 7,30 | 7,70 |

- b) В настоящее время можно наблюдать новые тенденции в экспорте, появившиеся в результате реорганизации сектора железнодорожного транспорта, особенно создания новых железнодорожных ассоциаций

В настоящее время осуществляется реорганизация чешских железных дорог - процесс, результаты которого могут быть оценены только в будущем. На основе позитивного опыта и в соответствии с директивой 91/440 было осуществлено разделение бухгалтерского учета в области инфраструктуры от учета оперативной деятельности. В настоящее время подготавливается новый закон, предусматривающий преобразование чешских железных дорог в акционерное общество.

- c) Капиталовложения в i) инфраструктуру и ii) железнодорожный подвижной состав

- i) Настоящие и будущие капиталовложения будут направляться главным образом на улучшение инфраструктуры общеевропейских коридоров (IV и VI критские коридоры). Также предполагается осуществить в качестве части Соглашения СЛКП оптимизацию других линий наряду с соединительными линиями (объездными путями). Те же линии, которые в настоящее время ни модернизируются, ни оптимизируются, будут постепенно приведены в стандартное состояние. Тем не менее ожидается, что строительство высокоскоростных линий начнется не ранее 2010 года.
- ii) Капиталовложения в подвижной состав в ближайшем будущем будут направляться главным образом для закупки новых пассажирских вагонов, в том числе тележек со съемными вагонами.

ДАНИЯ

- a) Основные данные

4-1998

| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Пассажирские перевозки (в тыс. поездок) | | | | | |
| Поезда дальнего следования | 7 124 | 7 070 | 6 857 | 8 303 | 8 902 |
| Региональные поезда | 44 077 | 43 744 | 43 356 | 43 204 | 44 571 |
| Линии метро (включая Северный Лиль) | 94 811 | 93 407 | 92 894 | 91 815 | 94 501 |
| Международные поезда | 1 301 | 1 246 | 1 269 | 1 257 | 1 217 |
| Общее количество перевезенных пассажиров | 147 313 | 145 467 | 144 376 | 144 579 | 149 191 |
| Пассажиры-км (в млн.) | | | | | |
| Поезда дальнего следования | 1 585 | 1 569 | 1 509 | 1 809 | 2 134 |
| Региональные поезда | 1 831 | 1 810 | 1 824 | 1 818 | 1 842 |

| | | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Линии метро (включая Северный Лилль) | 1 225 | 1 207 | 1 196 | 1 179 | 1 210 |
| Международные поезда | 207 | 198 | 188 | 184 | 183 |
| Всего, пассажиро-км | 4 848 | 4 784 | 4 717 | 4 990 | 5 369 |
| Грузовые перевозки (в тыс. тонн) | | | | | |
| Отдельные отправки | 651 | 671 | 607 | 556 | 584 |
| Повагонные отправки | 3 707 | 3 774 | 3 237 | 3 635 | 3 295 |
| Комбинированные перевозки | 2 319 | 2 344 | 2 406 | 2 556 | 2 168 |
| Транзит | 2 984 | 2 683 | 1 891 | 1 887 | 1 941 |
| Всего, грузовые перевозки | 9 661 | 9 472 | 8 141 | 8 634 | 7 988 |
| Тонно-км (млн.) | | | | | |
| Отдельные отправки | 154 | 159 | 144 | 124 | 133 |
| Повагонные отправки | 738 | 732 | 693 | 858 | 807 |
| Комбинированные перевозки | 402 | 447 | 465 | 462 | 461 |
| Транзит | 714 | 647 | 455 | 539 | 657 |
| Всего, тонно-км | 2 008 | 1 985 | 1 757 | 1 983 | 2 058 |
| Общий объем перевозок (в тыс. км) | | | | | |
| Поезда дальнего следования | 9 969 | 9 991 | 9 846 | 11 659 | 15 923 |
| Региональные поезда | 23 783 | 24 010 | 24 074 | 23 879 | 21 518 |
| Линии метро (включая Северный Лилль) | 14 564 | 14 905 | 14 974 | 14 749 | 14 916 |
| Международные поезда | 2 121 | 1 829 | 1 618 | 1 545 | 1 548 |
| Всего, пассажирские поезда | 50 437 | 50 735 | 50 512 | 51 832 | 53 905 |
| Грузовые перевозки | 7 703 | 7 308 | 7 150 | 7 246 | 6 846 |
| Всего, поездо-км | 58 140 | 58 043 | 57 662 | 59 078 | 60 751 |

- b) Изменения, которые будут происходить после реорганизации железнодорожного сектора, и опыт проведения этих новых организационных мероприятий. На основе статьи 10 Директивы 91/440/ЕЭС Европейского сообщества частный оператор железных дорог компания PrivatBanen Sønderjylland занималась грузовыми перевозками на базе инфраструктуры Датских железных дорог без какой-либо финансовой поддержки со стороны датского правительства с 1997 года. Эта компания является частью международной (датско-германской) железнодорожной группы PBS-NVAG, причем ожидается, что она перевезет в этом году около 100 000 тонн груза.
- c) Капиталовложения в подвижной состав:

- 1997 год: 941 млн. крон (в ценах 1997 года)
- 1998 год: 520 млн. крон (в ценах 1998 года)

Капиталовложения в инфраструктуру железных дорог, включая реинвестирование:

- 1997 год: 992 млн. крон (в ценах 1997 года)
- 1998 год: 838 млн. крон (в ценах 1998 года).

ГЕРМАНИЯ

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

В этом контексте Дойче бан АГ предоставило следующие данные:

| | | Показатели работы транспорта | | |
|--|-----------------------------|------------------------------|------|------|
| | | 1994 | 1995 | 1996 |
| Пассажирские железнодорожные перевозки дальнего следования | В млн. пассажиро-километров | 34,8 | 34,3 | 39,6 |
| Пассажирские железнодорожные перевозки ближнего следования | | 30,3 | 31,3 | 32,9 |
| Грузовые железнодорожные перевозки | В млн. тонно-километров | 69,8 | 73,3 | 80,4 |

Для железных дорог, находящихся в федеральной собственности, в настоящее время имеются данные только для сектора пассажирских перевозок ближнего следования. Таким образом, 23 компании осуществили перевозки в 14,9 млн. тонно-километров в 1993/94 году (сравните с показателем компании Дойче бан: 483 млн. поездо-километров), в то время как в рамках расписания на 1999/2000 год 34 компании осуществят перевозки объемом в 38 млн. поездо-километров (соответствующий показатель компании Дойче бан в расписании на 1998/99 год - 532 млн. поездо-километров).

В настоящее время уже объявлены данные о грузовых перевозках на железных дорогах, не принадлежащих федеральному правительству; они будут представлены как только будут получены.

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

В соответствии с разделом 2 Германского акта о создании железных дорог, четыре корпоративных отдела - службы местных и региональных пассажирских перевозок, службы пассажирских перевозок дальнего следования, службы грузовых перевозок и службы инфраструктуры были перегруппированы в независимые государственные компании с

ограниченной ответственностью. В соответствии с предложением Совета директоров Дойче бан, отдел, занимающийся пассажирскими железнодорожными станциями, также станет независимым. Таким образом были образованы пять государственных компаний с ограниченной ответственностью: DB Reise & Touristik AG (путешествия и туризм), DB Regio AG, DB Cargo AG, DB Station & Service AG, DB Netz AG (железнодорожная сеть). Они начали осуществлять свою оперативную деятельность 1 января 1999 года, а летом 1999 года эти компании будут включены в коммерческий регистр.

Основанием для юридического обязательства в отношении отделения этих компаний является мандат на осуществление руководящих принципов Директивы Совета 91/440/ЕЕС о развитии железных дорог Сообщества, касающейся разделения инфраструктуры и оперативной деятельности, а также допуска третьих сторон к национальным железнодорожным сетям, принятой с целью обеспечения увеличения доли железнодорожного транспорта в растущем объеме перевозок.

Кроме того, реформа железных дорог привела к созданию ряда железнодорожных компаний, которые занимаются главным образом грузовыми перевозками, а также - на основе акта о регионализации - местными и региональными услугами в области пассажирских перевозок. 1 января 1999 года в Германии были зарегистрированы, в дополнение к DB AG, 102 железнодорожные компании, которые действуют в области общественного транспорта. Федеральные железные дороги в 1998 году получили свыше 25 железнодорожных линий от Дойче бан АГ. Нефедеральные железнодорожные компании занимаются транспортным обслуживанием на семи железнодорожных линиях Дойче бан АГ на основе контрактов о сотрудничестве, заключенных с этой компанией. С 1994 года до времени изменения расписания движения поездов, которое будет осуществлено в мае 2000 года, обслуживание пассажирского транспорта перейдет в 57 случаях в ведение нефедеральных железных дорог, что будет сделано на основе предоставления свободного доступа к железнодорожной сети, после процедуры конкурентных торгов, проведенных федеральными органами для местных и региональных служб, занимающихся пассажирским транспортом. С 1994 года нефедеральные железные дороги занимались оказанием услуг в области грузовых перевозок в 17 случаях в конкуренции с Дойче бан, а в 8 случаях в сотрудничестве с этой компанией.

c) Капиталовложения в i) инфраструктуру и ii) железнодорожный подвижной состав

Капиталовложения Дойче бан АГ в вышеуказанные секторы за период с 1994 года по 2002 год выглядят следующим образом:

| | | Капиталовложения за период | |
|------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------|
| | | 1994-1997 | 1998-2002 |
| Всего капиталовложений | млн. германских марок | 55 | примерно 80 |
| в инфраструктуру | | 38 | примерно 55 |
| в подвижной состав | | 9 | примерно 12 |

В случае нефедеральных железных дорог можно указать капиталовложения только за 1997 год. В инфраструктуру они составили приблизительно 287 млн. германских марок, а в подвижной состав - примерно 164 млн. германских марок.
