



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.2/2001/10/Add.1  
6 August 2001

RUSSIAN  
Original: FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по железнодорожному транспорту  
(Пятьдесят пятая сессия, 16-18 октября 2001 года,  
пункт 4 повестки дня)

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

Добавление 1

Передано правительствами Бельгии, Люксембурга, Португалии и Швейцарии

\* \* \*

**БЕЛЬГИЯ**

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

Объем железнодорожных пассажирских перевозок и грузовых перевозок повагонными отправлениями в течение последних лет изменялся следующим образом:

	Пассажирооборот во внутреннем сообщении (в млн. пассажиро- километров)	Пассажирооборот в международном сообщении (в млн. пассажиро- километров)	Грузооборот, повагонные отправки (в млн. тонно- километров)	Перевозки АВХ (в тыс. партий)
<b>1996 год</b>	5 679	1 109	7 244	5 584
<b>1997 год</b>	5 837	1 147	7 465	6 605
<b>1998 год</b>	5 830	1 267	7 600	7 374
<b>1999 год</b>	6 033	1 321	7 392	7 691
<b>2000 год</b>	6 317	1 437	7 674	8 270
<b>Разница между 2000 и 1999 годами</b>	+ 4,71%	+ 8,78%	+ 3,81%	+ 7,53%

Во внутреннем сообщении четко выраженные позитивные результаты за два последних года (по сравнению с результатами за предыдущие годы) свидетельствуют, в частности, о том, что новый план перевозок, вступивший в силу в мае 1998 года, явился адекватным ответом на растущий спрос на услуги в этой области со стороны населения. Главным образом растет объем перевозок пассажиров, которые путешествуют по обычным билетам и "проездным" с фиксированным тарифом.

Новый план капиталовложений на 2001-2012 годы вписывается в рамки мер, направленных на повышение роли железных дорог в реализации стратегии мобильности, являющейся одним из основных элементов устойчивого развития, гарантирующей долгосрочную мобильность и более эффективный и широкий доступ населения к инфраструктуре и в то же время соответствующей требованиям экономического роста и охраны окружающей среды. Этим новым планом, рассчитанным на 12-летний период, предусматривается осуществление капиталовложений с целью увеличения пропускной способности инфраструктуры, которые должны содействовать решению проблем, связанных с предполагаемым ростом объема перевозок и с перегрузкой существующей инфраструктуры.

С учетом благоприятных результатов, достигнутых за последнее время в области внутреннего сообщения, а также перспектив приобретения подвижного состава и расширения инфраструктуры представляется реальным увеличение пассажирооборота (без учета РЕР) на 30% к 2010 году.

В 2000 году доля сверхскоростных составов в пассажирообороте в рамках международного сообщения составила 60% ("Талис", "Евростар" и "ТЖВ Брюссель-Франция"). По сравнению с 1999 годом объем традиционных международных перевозок и перевозок на составах "Евростар" возрос примерно на 11%; рост объема перевозок на поездах "Талис" и "ТЖВ Брюссель-Франция" составил соответственно 7% и 3%.

В 2000 году объем грузовых перевозок повагонными отправлениями изменялся в соответствии с глобальной конъюнктурой, причем в течение первого полугодия он ощутимо возрос, а во втором полугодии было отмечено постепенное замедление его роста. Объем интермодальных перевозок (контейнерных и железнодорожно-автомобильных), на долю которых приходится 30% грузооборота, возрос более чем на 6%. Что касается перевозок, которые связаны с легкой промышленностью и доля которых в грузообороте составляет 20%, то рост их объема составил порядка 7%. Объем перевозок, связанных с тяжелой промышленностью, вырос всего на 1%.

Что касается потенциальных международных рынков перевозок, то основными генераторами спроса на перевозки являются порты. В 1998 году железнодорожным транспортом было перевезено в порты и из портов в общей сложности 35,9 млн. т грузов, т.е. 59% от общего объема грузов, перевезенных НОЖДБ. Только на долю Антверпена пришлось 43% от общего объема перевозок НОБЖД.

С учетом того, что порты и впредь будут оставаться наиболее значительными потребителями услуг в сфере железнодорожных перевозок, центр железнодорожной сети переместится еще ближе к порту Антверпена. Предполагается, что к 2010 году грузооборот возрастет на 63,2%.

В 2000 году по-прежнему наблюдалась отмечавшаяся в последние годы тенденция к росту объема перевозок НОЖДБ тарно-штучных грузов (АВХ): объем этих перевозок увеличился примерно на 7,5%.

- b) Изменения, которые будут происходить после реорганизации железнодорожного сектора, с уделением особого внимания созданию новых железнодорожных компаний:

В ноябре 1999 года НОЖДБ получило лицензию железнодорожного предприятия на предоставление следующих услуг:

- международные перевозки пассажиров - сверхскоростные железнодорожные линии;
- международные перевозки пассажиров - традиционные железнодорожные линии;
- международные перевозки грузов;
- международные комбинированные перевозки грузов.

В феврале 2001 года НОЖДБ получило также сертификат безопасности на предоставление услуг того же типа, действительный на всех линиях железнодорожной сети Бельгии.

Еще одна лицензия была выдана в сентябре 2000 года компании "B.V.B.A. D&L Cargo" на предоставление следующих услуг:

- международные перевозки грузов;
- международные комбинированные перевозки грузов.

В настоящее время рассматривается третья заявка о выдаче лицензии, поданная в апреле 2001 года компанией "Интерконтейнер-Интерфриго" (НКФ).

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

В нижеследующей таблице приведены данные об осуществленных за последние три года капиталовложениях, объемы (в млрд. бельгийских франков) которых указаны отдельно для ТЖВ и для внутренней железнодорожной сети.

	1998 год	1999 год	2000 год
<b>Традиционные перевозки</b>	<b>36,8</b>	<b>37,8</b>	<b>37,0</b>
Инфраструктура	16,4	19,0	25,8
Подвижной состав	16,2	16,7	9,5
Прочее	4,2	2,1	1,7
<b>ТЖВ</b>	<b>9,3</b>	<b>11,8</b>	<b>15,0</b>
Инфраструктура	9,3	11,8	15,0
Подвижной состав	-	0,1	-
<b>Итого</b>	<b>46,1</b>	<b>49,8</b>	<b>52,0</b>
Финансирование со стороны НОЖДБ	37,5%	36,8%	47,6%

Отмечается небольшой рост капиталовложений в ТЖВ, между тем как объем капиталовложений во внутреннюю сеть сохраняется на прежнем уровне.

В последней строке этой таблицы указана доля НОЖДБ в общем объеме капиталовложений (собственные средства и финансирование по линии ГЖВ); дополнительное финансирование этих капиталовложений обеспечивается главным образом министерством связи и инфраструктуры, а также - менее чем на 2% - другими сторонами (провинциями, коммунами, органами, отвечающими за проведение общественных работ, и т.д.).

## ЛЮКСЕМБУРГ

- а) Данные о произошедших и будущих изменениях в области пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок:

Привлекательность Великого Герцогства обусловлена экономическими факторами и стимулирует существенный рост занятости; несмотря на непрерывное увеличение численности населения, спрос на рабочую силу не может быть в полной мере удовлетворен за счет постоянно проживающих в стране работников. Следствием этого является весьма значительный рост трансграничной миграции, в результате чего численность трансграничных работников возрастает более быстрыми темпами, чем численность работников, постоянно проживающих в стране. Концентрация экономической деятельности в столице страны и ее окрестностях служит причиной постоянных заторов в сети автомобильных перевозок. Это стимулирует развитие железнодорожного пассажирского транспорта, и статистические данные, приведенные в таблице, озаглавленной "Изменение объема пассажирских перевозок общественным транспортом (национальных и трансграничных)", свидетельствуют об увеличении пассажирооборота. Исследовательское бюро, не входящее в структуру ЖДЛ, проанализировало ситуацию, сложившуюся в Великом Герцогстве, и предполагает, что к 2020 году число пассажиров, перевозимых железнодорожным транспортом, возрастет на 50%.

Благоприятная конъюнктура, существовавшая в 2000 году, привела к росту объема перевозимых железными дорогами грузов, который достиг 20 млн. тонн. Из таблицы, посвященной изменению объема грузовых перевозок, следует, что этот показатель является максимальным за весь период существования благоприятной конъюнктуры с начала 70-х годов. Уместно отметить, что рост объема комбинированных перевозок превышает аналогичный показатель по традиционным перевозкам. В 1996-2000 годах доля комбинированных перевозок выросла с 17% до 22,3%. Поскольку через Люксембург проходит весьма значительный объем транзитных грузов, можно считать, что это изменение соответствует изменениям в сфере комбинированных перевозок на общеевропейском уровне. Что касается грузовых перевозок в целом, то группа экспертов от ЖДЛ, НОДЖБ и НОЖДФ спрогнозировала увеличение объема транзитного грузооборота через Великое Герцогство Люксембург на 60% к 2020 году.

- b) Изменения, которые будут происходить после реорганизации железнодорожного сектора, с уделением особого внимания созданию новых железнодорожных компаний:

В соответствии с европейскими директивами в Люксембурге приняты законы, регламентирующие лицензирование железнодорожных компаний и выдачу сертификата безопасности. В 2000 году никаких новых железнодорожных компаний создано не было.

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

В нижеследующей таблице приведены данные о предусмотренных капиталовложениях в железнодорожную инфраструктуру Люксембурга.

ЖДЛ приняли решение о вводе в эксплуатацию 20 контактно-аккумуляторных локомотивов (25 кВ при переменном токе и 3 кВ при постоянном токе) и 6 автомотрис Х73500. В настоящее время осуществляется поставка последних из указанных выше единиц подвижного состава. В ближайшие годы ЖДЛ будут осуществлять капиталовложения, направленные на приобретение автомотрис для перевозки растущего числа пассажиров. Предусматриваются также капиталовложения с целью приобретения дизельных локомотивов большой и средней мощности. Кроме того, ЖДЛ уже приобрели и планируют приобретать в будущем вагоны различных типов с целью замены подвижного состава, срок эксплуатации которого завершается, и введения в эксплуатацию техники, которая в большей степени соответствует потребностям клиентов.

#### Анализ положения на железных дорогах в странах-членах

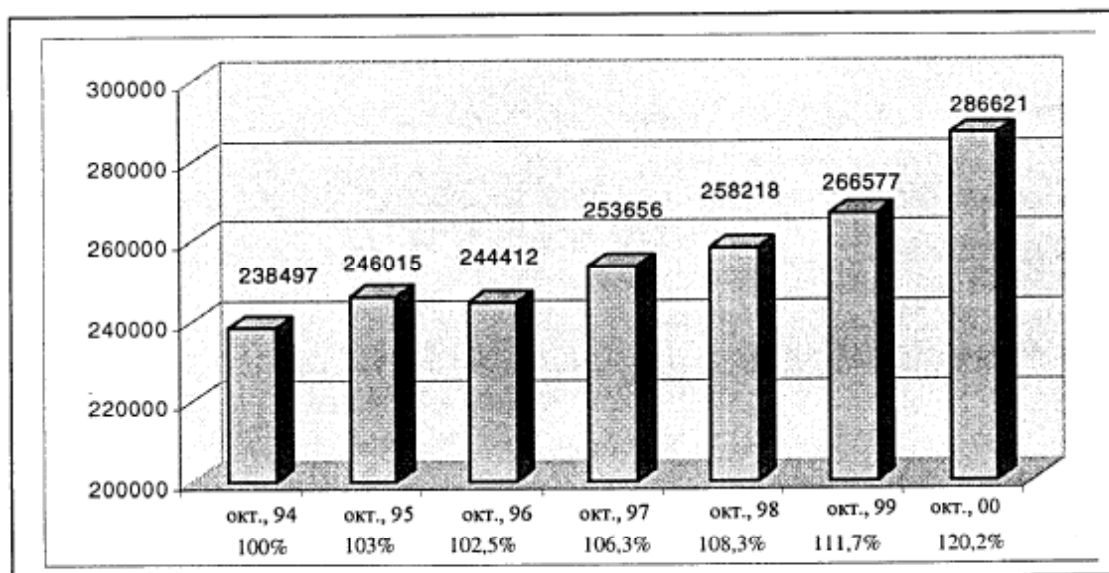
**Законом от 24 июля 2000 года предусмотрены нижеследующие капиталовложения**

<b>Проект</b>	<b>Название</b>	<b>Сумма в люксембургских франках</b>
<b>1a</b>	Линия Зуффтген - Люксембург Полное обновление существующих путей на участке Беттембург/граница - Люксембург	505 000 000
<b>1b</b>	Линия Зуффтген - Люксембург Прокладка третьего пути в Фантанжском треугольнике, повышение пропускной способности линии на основе оптимизации блокировки участков, объединение станции Бершем с основной станцией Люксембург	546 000 000

Проект	Название	Сумма в люксембургских франках
2	Прокладка второго пути на отдельных участках линии Петанж - Люксембург и Петанж - Роданж/граница, а также обновление и модернизация стационарных объектов на этих линиях, в частности в зонах вокзалов Петанж и Роданж	1 992 547 000
3	Полное обновление железнодорожных путей и инфраструктуры на линии Люксембург - Гуви, называемой "Северной линией", в частности на участке Вальферданж - Лоренцвайлер, и увеличение пропускной способности этой линии	584 834 000
4	Обновление путей, путевого оборудования и модернизация главной станции Вассербиллиг	828 500 000
5	Обновление и модернизация постоянных объектов на линиях Нерцанж - Румеланж и Тетанж - Ланженгрюнд, в частности в зонах вокзалов	322 684 000
6	Вокзал Эш/Альзетт: модернизация и обновление постоянных объектов; завершение всех работ	894 000 000
7	Строительство резервных путей для подвижного состава на вокзале Люксембурга	1 000 000 000
8	Прокладка третьего пути через путепровод "Пульфермюль" на вокзале Люксембурга	1 000 000 000
9	Установка устройств автоматической остановки составов, а также системы контроля за скоростью в рамках всей сети	995 000 000
10	Оборудование новых перронов для пассажиров	400 000 000
11	Обеспечение железнодорожной сети Люксембурга тяговой электроэнергией с учетом объема железнодорожного движения в начале XXI века	1 416 011 000
12	Обновление и ликвидация пересечений в одном уровне в рамках всей сети	498 000 000
13	Модернизация и обновление линии Люксембург - Кляйнбеттинген	900 000 000
14	Обновление путей и путевого оборудования, обустройство новых путей и установка нового оборудования на второстепенных путях, а также использование специальных устройств на стрелочных переходах, исключающих необходимость смазки оборудования	350 000 000
	<b>ИТОГО:</b>	<b>12 232 576 000</b> <b>люксембургских</b> <b>франков</b> <b>303 237 638,17 евро</b>

**Изменение объема грузовых перевозок в период 1972-2000 годов**

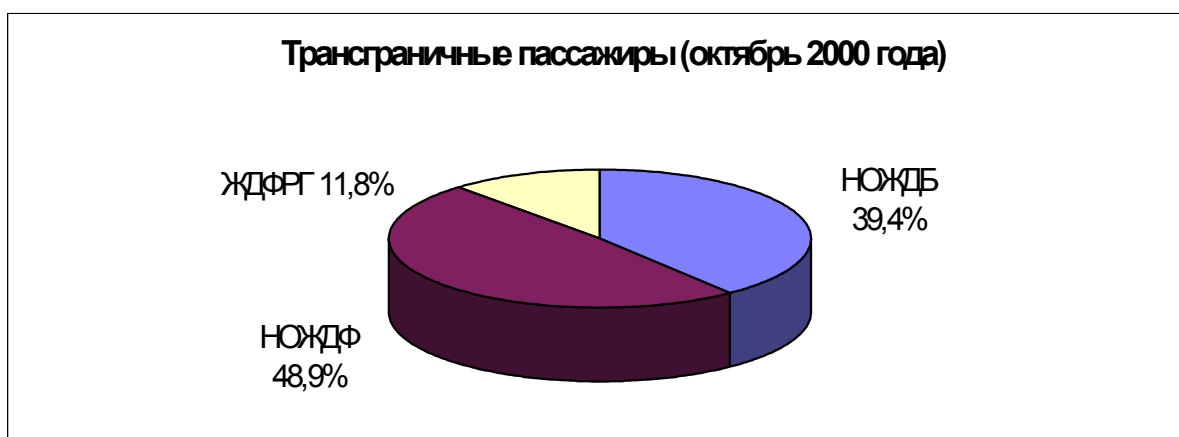
1972	21 958
1973	22 534
1974	23 098
<b>1975</b>	<b>16 828</b>
1976	15 681
1977	14 394
1978	15 669
1979	18 736
<b>1980</b>	<b>17 401</b>
1981	15 151
1982	13 802
1983	12 976
1984	15 581
<b>1985</b>	<b>16 743</b>
1986	15 656
1987	14 801
1988	16 587
1989	17 874
<b>1990</b>	<b>17 586</b>
1991	17 376
1992	16 826
1993	17 365
1994	19 213
<b>1995</b>	<b>16 582</b>
1996	16 500
1997	17 701
1998	18 237
1999	19 300
2000	20 000

**Изменение объема пассажирских перевозок общественным транспортом (национальных и трансграничных)**



В целом в настоящее время отмечается существенный рост объема железнодорожных перевозок. Среднегодовой показатель его роста за период 1994-2000 годов составил +2,9%, причем в 1999-2000 годах он достиг +7,5%.

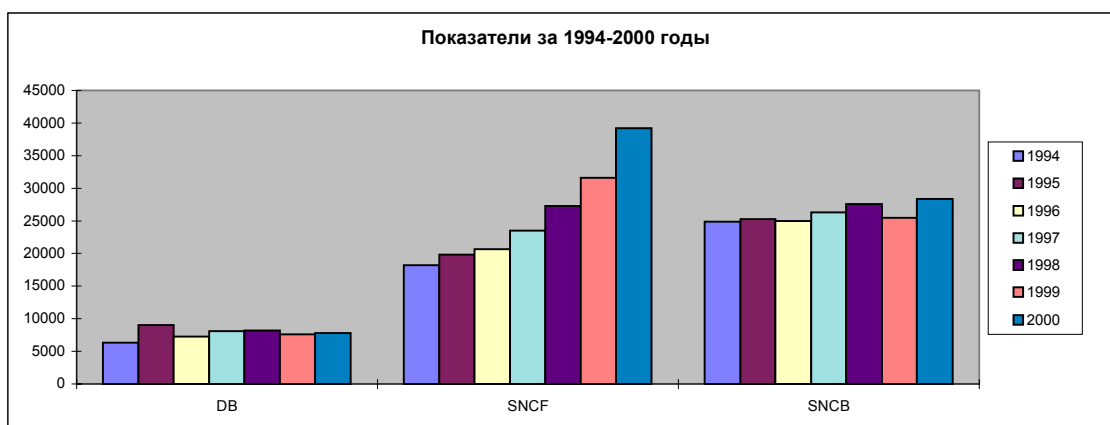
### Распределение трансграничных пассажирских перевозок общественным транспортом



(источник: ЖДЛ)

Из приведенной ниже диаграммы, отражающей рост пассажирооборота, следует, что в случае улучшения предложения доля трансграничных пассажиров из Франции, которая и без того составляет около 50%, может возрасти еще больше.

### Изменение объема трансграничных пассажирских перевозок общественным транспортом



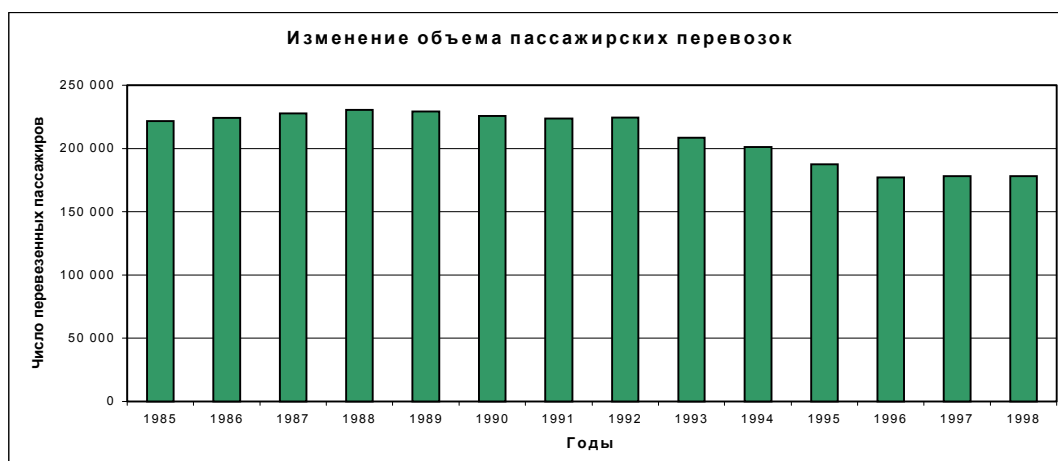
В пропорциональном отношении рост объема приграничных пассажирских перевозок является более значительным, чем общий рост объема таких перевозок. Среднегодовой показатель за 1994-2000 годы составляет +7,5%, причем в 1999-2000 годах он достиг +16,5%.

## ПОРТУГАЛИЯ

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

На диаграммах 1, 2, 3 и 4 и в таблицах 1 и 2 ниже показана динамика роста пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом.

**Диаграмма 1: Изменение объема пассажирских перевозок  
(число перевезенных пассажиров)**



**Источник: Отдел статистики транспорта и связи - НИС.**

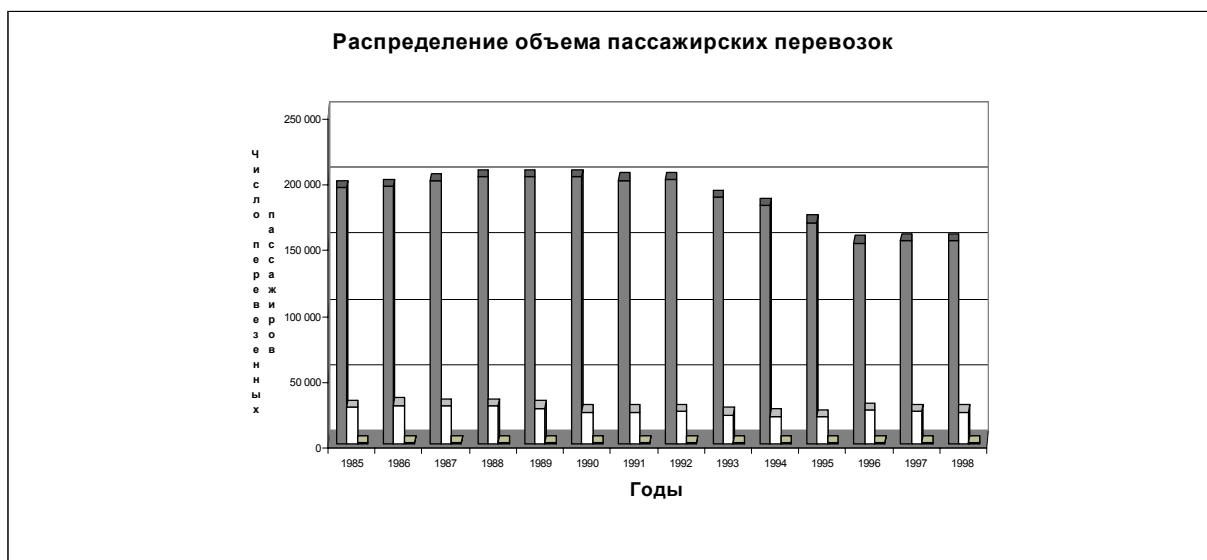
**Единица измерения:  $10^3$ .**

Диаграмма 2: Изменение объема пассажирских перевозок (пассажиры-км)



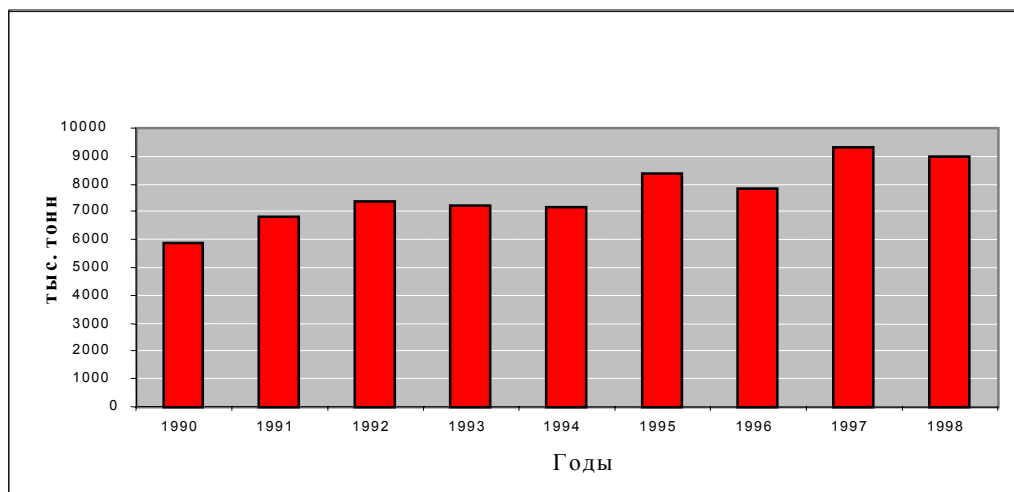
Источник: Отдел статистики транспорта и связи - НИС.  
Единица измерения:  $10^6$ .

Диаграмма 3: Распределение объема пассажирских перевозок по годам



Источник: Отдел статистики транспорта и связи - НИС.  
Единица измерения:  $10^3$ .

**Диаграмма 4: Изменение объема национальных и международных грузовых перевозок**



**Источник: UTML, CP E.P.**

**Единица измерения: перевезенные тонны,  $10^3$ .**

**Таблица 1: Пассажирские перевозки в 1985-1998 годах**

ВИД И ПОКАЗАТЕЛИ ПЕРЕВОЗОК	Единица	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<b>ВСЕГО</b>															
Число перевезенных пассажиров	10 <sup>3</sup>	221 517	224 479	227 996	230 728	229 430	225 882	223 631	224 641	208 588	201 356	187 533	177 094	178 130	177 965
Число пассажиро-км	10 <sup>6</sup>	5 726	5 803	5 907	6 036	5 908	5 664	5 692	5 694	5 397	5 149	4 840	4 503	4 563	4 602
<b>ПРИГОРОДНОЕ СООБЩЕНИЕ</b>															
Число перевезенных пассажиров	10 <sup>3</sup>	194 022	195 034	199 218	201 704	202 261	201 831	199 324	199 665	186 739	180 631	167 482	151 778	153 485	153 675
Число пассажиро-км	10 <sup>6</sup>	3 375	3 391	3 424	3 490	3 509	3 493	3 480	3 499	3 354	3 147	2 952	2 689	2 731	2 706
<b>ПОЕЗДА ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ</b>															
Число перевезенных пассажиров	10 <sup>3</sup>	26 993	28 922	28 300	28 530	26 686	23 509	23 733	24 470	21 511	20 471	19 875	25 136	24 447	23 648
Число пассажиро-км	10 <sup>6</sup>	2 248	2 305	2 389	2 445	2 303	2 067	2 094	2 076	1 958	1 892	1 812	1 745	1 757	1 815
<b>МЕЖДУНАРОДНОЕ СООБЩЕНИЕ</b>															
Число перевезенных пассажиров	10 <sup>3</sup>	502	523	478	494	483	542	574	486	338	254	175	180	198	642
Число пассажиро-км	10 <sup>6</sup>	102	107	94	101	96	104	118	119	85	110	75	69	75	81

**Источник:** Отдел статистики транспорта и связи - НИС.

**Таблица 2: Грузовые перевозки в 1990-1998 годах**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Повагонные отправки и маршрутные поезда	5 892	6 839	7 398	7 231	7 139	8 406	7 867	9 308	8 966
Экспресс-грузы	10	11	-	-	-	-	-	-	-
Мелкие грузы и прочее	43	39	30	-	-	-	-	-	-
<b>Всего</b>	<b>5 945</b>	<b>6 889</b>	<b>7 428</b>	<b>7 231</b>	<b>7 139</b>	<b>8 406</b>	<b>7 867</b>	<b>9 308</b>	<b>8 966</b>

**Источник:** УТМІ, СР Е.Р.

**Единицы измерения:** перевезенные тонны, тыс.

- b) Изменения, которые будут происходить после реорганизации железнодорожного сектора, с уделением особого внимания созданию новых железнодорожных компаний:

В настоящее время в духе реформы законодательства Сообщества в Португалии осуществляется **юридическая и институциональная реорганизация** железнодорожного сектора. В этом процессе можно выделить следующие этапы:

- i) **разделение функций управления железнодорожной инфраструктурой и предоставления услуг по перевозкам** в рамках этой инфраструктуры посредством создания в 1997 году Национальной сети железных дорог (НСЖДП);
- ii) **создание в 1998 году подразделения, в обязанности которого входят регулирование, контроль и развитие этого сектора, - Национального института железнодорожного транспорта (НИЖДТ);**
- iii) **передача в 1999 году в концессию сети обслуживания в пригородном сообщении на оси Север-Юг частному оператору - компании "ФЕРТАГУС";**
- iv) **создание в 2000 году компании "РАВЕ С.А." - Железнодорожной сети сверхскоростного движения С.А., ответственной за подготовку решений, касающихся строительства сети сверхскоростного движения.**

Вертикальное распределение функций по управлению инфраструктурой и предоставлению услуг по железнодорожным перевозкам позволяет создать рынок услуг, связанных с управлением инфраструктурой и распределением ее пропускной способности. Структура этого рынка должна быть в обязательном порядке монопольной с единым управляющим - НСЖДП, поскольку повышение динамичности этого сектора зависит от увеличения числа конкурентов на рынке услуг по перевозкам и от определения надлежащих регулирующих механизмов контроля цен, устанавливаемых управляющим инфраструктурой, а также от повышения эффективности налогообложения в рамках его функционирования.

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

В таблице 3 приводятся данные о капиталовложениях в подвижной состав в период 1995-1998 годов (только для оператора ПЖД).

**Таблица 3: Капиталовложения в подвижной состав**

<b>Вид капиталовложений</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>
<b>Тяговые мощности</b>	3 357	320	324	275
<b>Пассажирские перевозки</b>	7 274	16 363	12 722	13 078
<b>Грузовые перевозки</b>	2	103	587	
<b>Прочее</b>	1 845	2 122	1 142	4 170
<b>ВСЕГО</b>	<b>12 479</b>	<b>18 908</b>	<b>14 774</b>	<b>17 522</b>

**Источник: Отдел статистики транспорта и связи - НИС.**

**Денежная единица: млн. эскудо.**

В таблицах 4 и 5 приводятся данные о капиталовложениях в инфраструктуру за период 1995-2000 годов, которые указаны в текущих ценах. За 1999 и 2000 годы имеются данные о капиталовложениях по категориям (см. таблицу 5).

**Таблица 4: Капиталовложения в инфраструктуру**

<b>ГОД</b>	<b>Капиталовложения</b>
1995	37 836
1996	52 125*
1997	95 523**
1998	107 468
1999	68 559
2000	80 473

**Источник: ПЖД и НСЖДП.**

**Денежная единица: млн. эскудо.**

\* В том числе капиталовложения, осуществленные железнодорожными сетями Лиссабона и Порту.

\*\* В том числе капиталовложения, осуществленные НСЖДП (62 996 000 000 эскудо), Бюро железнодорожных сетей Лиссабона и Порту и Управлением работ по строительству железных дорог на мосту им. 25 апреля (15 143 000 000 эскудо) и ПЖД (17 384 000 000 эскудо).

Таблица 5: Капиталовложения в инфраструктуру по категориям

КАТЕГОРИЯ - ВИД КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЙ	1999	2000
Контактная сеть	3 124 823 486	2 922 811 047
Гражданское строительство и дорожные сооружения	7 015 104 696	15 885 015 692
Прочие здания и сооружения	1 265 434 194	3 154 025 363
Вокзалы	12 150 869 988	6 016 817 745
Линии питания	1 064 887 494	74 021 816
Железнодорожные переезды	1 473 113 584	2 322 421 200
Сигнализация	9 430 256 691	6 922 896 845
Подстанции	1 215 735 054	600 989 939
Телекоммуникации	2 599 774 805	2 495 371 545
Земляное полотно	3 448 041 433	5 481 357 835
Железнодорожные пути	16 448 864 672	20 508 642 150
Прочее	9 322 928 687	14 089 601 397
<b>Общий объем капиталовложений</b>	<b>68 559 834 744</b>	<b>80 473 972 574</b>

Источник: НСЖДП.

Денежная единица: тыс. эскудо.

## ШВЕЙЦАРИЯ

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

В Швейцарии поставлена цель изменить структуру распределения перевозок между различными видами транспорта - в секторе как пассажирских, так и грузовых перевозок - в пользу железнодорожного транспорта. В целях повышения степени привлекательности транспорта общественного пользования Швейцария решила принять ряд мер, направленных на модернизацию существующей инфраструктуры ("Железная дорога 2000": новая железнодорожная линия через Альпы, которая соединит Швейцарию с европейской сетью сверхскоростных железных дорог). Кроме того, Конфедерация и кантоны компенсируют непокрытые затраты, связанные с осуществлением региональных перевозок, и обеспечивают высокое качество услуг, предоставляемых общественным транспортом. Такая политика содействия развитию транспорта общественного пользования привела к следующим результатам:



Пассажирские перевозки:

1997 год: 16 237 млн. пассажиро-километров;  
1998 год: 16 373 млн. пассажиро-километров;  
1999 год: 16 481 млн. пассажиро-километров.

Грузовые перевозки

1997 год: 8 688 млн. тонно-километров;  
1998 год: 9 060 млн. тонно-километров;  
1999 год: 9 847 млн. тонно-километров.

- b) Изменения, которые будут происходить после реорганизации железнодорожного сектора, с уделением особого внимания созданию новых железнодорожных компаний:

Первый этап реформы железнодорожного транспорта начался 1 января 1999 года. В частности, этот процесс позволил включить в национальное законодательство положения директивы ЕС 91/440.

Поставленные цели стратегического характера предусматривают повышение производительности и эффективности общественного транспорта и соответственно железнодорожных перевозок, а также улучшение соотношения затрат и выгод для государственного сектора.

Реформа железнодорожного транспорта позволила, в частности, принять следующие меры:

- ликвидировать задолженность Федеральных железных дорог (ФЖД) и преобразовать это предприятие в акционерное общество, работа которого будет регламентироваться нормами частного права;
- предоставить свободный доступ к сети грузовых перевозок. Высокий уровень обслуживания на пассажирском железнодорожном транспорте поддерживается за счет концессий. Концессии могут предоставляться на конкурентной основе;
- разделить сектор путевого хозяйства и сектор перевозок в плане организации работ и бухгалтерского учета.

В случае возникновения разногласий по вопросам доступа к сети или тарифов, устанавливаемых в зависимости от величины пробега, эти разногласия рассматриваются независимой арбитражной комиссией.

В настоящее время правом доступа к сети обладают 22 предприятия.

Уже начались работы по осуществлению второго этапа реформы железнодорожного транспорта. Основная задача этого этапа будет заключаться в согласовании порядка финансирования инфраструктуры ФЖД и частных железнодорожных предприятий. Предполагается также рассмотреть вопрос о характере отношений собственности между Конфедерацией и кантонами в том, что касается предприятий общественного транспорта.

Количество железнодорожных предприятий не увеличилось, поскольку в Швейцарии уже и так насчитывается большое число независимых частных компаний. Кроме того, реформа железнодорожного транспорта позволила некоторым из них расширить область своей деятельности.

с) Капиталовложения в:

i) железнодорожную инфраструктуру

1997 год:	2 460,2 млн. франков;
1998 год:	2 408,6 млн. франков;
1999 год:	2 566,4 млн. франков.

ii) подвижной состав:

см. "Budget Mittelfristplan 2000-2003".

-----