



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.5/2002/1/Add.3  
31 May 2002

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта  
(Пятнадцатая сессия, 2-4 сентября 2002 года,  
пункт 5 повестки дня)

**ОТВЕТЫ НА ВОПРОСНИК ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА**

Добавление 3

Передано правительством Чешской Республики

Примечание: На своей пятьдесят девятой сессии Комитет по внутреннему транспорту в соответствии с решением, принятым ранее на его сороковой сессии (ECE/TRANS/42, пункт 45), решил распространить вопросник о наиболее значительных критериях для определения новых важных изменений в области внутреннего транспорта в странах-членах, которые представляют общий интерес для правительства (ECE/TRANS/119, пункт 52).

\* \* \*

## **A. Общие аспекты транспортной политики**

1. Чешская Республика занимает выгодное положение в Центральной Европе. На территории государства имеются относительно плотные сети железных и автомобильных дорог, которые, однако, требуют модернизации и повышения технических стандартов.

Около 1,8 миллиона жителей страны заняты деятельностью, связанной с перемещением людей, материалов и продукции (включая перевозки за собственный счет, управление системой складирования и т.д.), и используют в то же время основные фонды в объеме более 350 млрд. чешских крон (в ценах 1989 года). За последние годы транспортный сектор - кроме железных дорог - подвергся приватизации.

Что касается плотности транспортной инфраструктуры, то она сопоставима с инфраструктурой стран ЕС, хотя в остальных отношениях не выдерживает сравнения с инфраструктурой этих стран по причине недостаточно высокого качества функционирования, задержки в техническом развитии и ограниченности соединений с европейской транспортной системой. Объем средств, инвестируемых в течение последних лет в транспортную инфраструктуру, не соответствует рекомендованной средней величине расходов на цели строительства, которая была определена на уровне 1,5-2% ВВП. В период 1992-1994 годов доля инвестиционных расходов колебалась в пределах 0,720-0,789% ВВП. Только в 1995 году удалось превысить уровень 1%, и в 1997 году объем этих средств приблизился к 1,5%, но в 1999 году понизился до примерно 1,285%. Вместе с тем на этом уровне доля субсидий из государственного бюджета составляет 0,815%. Оставшаяся часть - это, помимо собственных ресурсов, долгосрочные кредиты. Согласно оценкам Всемирного банка и ЕС, величина задолженности на 1998 год составила 350 млрд. чешских крон и продолжает возрастать ввиду недостатка средств.

**Грузовые перевозки:** После 1990 года были приняты новые законы, которые в максимальной степени способствовали либерализации доступа на рынок. В секторе грузовых автомобильных перевозок в 2000 году было зарегистрировано в общей сложности 36 236 государственных транспортных предприятий. На внутреннем водном транспорте грузовые перевозки осуществляют семь перевозчиков. За период, прошедший после 1990 года, число грузовых транспортных средств всех категорий возросло почти на 100%. В 2000 году насчитывалось в общей сложности 275 617 грузовых транспортных средств и 22 669 тягачей.

Согласно общегосударственной транспортной переписи за 1995 год интенсивность перевозок в автотранспортной сети возросла на 26% по сравнению с 1990 годом, причем основной рост приходится на автомагистрали (до 34%). Данная тенденция продолжалась вплоть до 1999 года. В 2000 году произошло некоторое сокращение объема перевозок в автодорожной сети из-за роста цен на топливо.

На новых магистралях и скоростных дорогах, а также в сети смежных автодорог тенденции в области грузовых автомобильных и индивидуальных пассажирских перевозок характеризуются резким повышением интенсивности дорожного движения, что требует соответствующих усилий для надлежащего перераспределения перевозок на экологически чистые виды транспорта.

Существенно возросли также объем транзитных перевозок и интенсивность движения автомобильного транспорта в пунктах пересечения границ. В период 1990-1999 годов доля автомобильного транспорта в общем объеме перевозок значительно - почти в три раза - возросла. В 1999 году почти 65% от общего объема перевозок приходилось на грузовой автомобильный транспорт и перевозки за собственный счет, а в 2000 году их доля возросла до 79%. В 2000 году доля железнодорожного транспорта составляла менее 19%. Доля перевозок по водным путям уменьшилась почти на 48% (однако на транспортном рынке она составляет лишь около 2,4%). После резкого сокращения интенсивности грузовых перевозок в 1997-1998 годах происходил непрерывный рост их объема, позволивший достичь уровня 1997 года. Более значительные тенденции к росту отмечаются на воздушном транспорте, где перевозочный коэффициент коммерческих операций достиг 1,27 в 1999-2000 годах. Медленно, но непрерывно возрастает объем комбинированных перевозок. Объем грузов, транспортируемых в контейнерах по железной дороге, ежегодно возрастает, причем перевозочный коэффициент с учетом этого роста равняется в среднем 1,1%. В 2000 году было перевезено в общей сложности 2 901 тысяча тонн грузов (включая массу контейнеров).

По экологическим соображениям на участке Ловосице - Дрезден была внедрена система перевозок грузовых транспортных средств "Ро-Ла". Число ежегодно перевозимых транспортных средств колеблется в пределах 90-100 тысяч. В настоящее время создаются возможности для стимулирования предпочтительного отношения к этому виду транспорта и его использования для перевозок через центральную часть Чехии даже после введения в эксплуатацию автомагистрали D 8. Отмечается минимальный рост числа железнодорожных вагонов со съемными кузовами. В 1999 году было перевезено

19 098 съемных кузовов, а в 2000 году - 26 576, тогда как в 1996 году - 663 съемных кузова. По общему признанию, доля комбинированного транспорта в общем объеме железнодорожных перевозок в западноевропейских странах примерно на 10-30% выше, хотя в этих странах перевозится менее значительный объем грузов. Это означает, что с учетом численности населения объем комбинированных перевозок в Чешской Республике выше, чем, например, во Франции.

Что касается пассажирских перевозок, то в течение 1990-1997 года спрос на перевозки общественным транспортом сократился примерно на 48%. Дальнейшее сокращение этого спроса произошло в 2000 году, когда перевозочный коэффициент за 1999-2000 годы составил 0,97. Объем городских массовых перевозок сократился в 1997 году примерно на 17%, а перевозочный коэффициент за 1997-1998 годы составил 0,97. Некоторое оживление данной деятельности произошло в 1999 году, когда коэффициент роста по сравнению с 1997-1998 годами составил 1,04, а численность перевезенных пассажиров практически достигла уровня 1997 года. Что касается эффективности перевозок, то результаты 2000 года сопоставимы с результатами 1999 года. В период 1990-1999 годов количество пассажирских транспортных средств возросло почти на 50% и достигло 3,44 миллиона (источник: министерство внутренних дел). Особенно сложная ситуация сложилась в Праге, где на двух жителей приходится один легковой автомобиль. В области регулярного автобусного сообщения коэффициент эффективности перевозок в пасс.-км за 1990-1997 годы сократился до 0,538, а в 1997-1998 годах составил 0,98. По сравнению с прошедшими годами существенно сократилась также интенсивность автобусных перевозок; в рабочие дни 87% автобусных перевозок являются нерентабельными. В дни государственных праздников и в выходные дни этот показатель колеблется в пределах 80%, однако число автобусных маршрутов существенно сократилось. Что касается железнодорожного транспорта, то в 2000 году объем пассажирских перевозок сократился почти на 22% по сравнению с 1995 годом. Количество пассажиров, перевезенных воздушным транспортом, непрерывно возрастает; в 2000 году оно достигло 5,9 млн. человек, а перевозочный коэффициент за 1999-2000 годы составил 1,35. Основные изменения в отношениях собственности повлекли за собой также изменение структуры занятости, а также характера распределения ресурсов по районам и транспортных потоков по направлениям. Цены на пассажирские перевозки изменяются; их рост сопровождается сокращением субсидий, что приводит, в частности, к косвенному стимулированию развития перевозок частными транспортными средствами.

2. На основании резолюции № 413/98 правительства Чешской Республики была утверждена транспортная политика страны в качестве стратегического документа транспортного сектора Чешской Республики. Это послужило основой для принятия ряда

необходимых мер, включая дальнейшую разработку этого рамочного документа после необходимых корректировок, обусловленных программным заявлением правительства, и использования содержащихся в нем положений применительно к транспортному сектору. Транспортная политика Чешской Республики является составной частью общей стратегии страны, нацеленной на обеспечение ее вступления в Европейский союз (ЕС), а также одним из программных документов, необходимых для ее вступления в ЕС. В рамках последующей деятельности в контексте осуществления этого основного стратегического документа были разработаны и другие документы, а именно: концепция развития транспорта и средств связи Чешской Республики, предложение относительно развития транспортной сети на период до 2010 года, среднесрочная стратегия для транспортного сектора, связи и почтовых услуг, государственная политика Чешской Республики в области связи. Некоторые документы, например два последних из упомянутых выше документов, были подвергнуты оценке на основе положений Закона № 244/1992 Coll. об оценке воздействия на окружающую среду (стратегическая ОВОС - СЭО). В феврале 2001 года правительство Чешской Республики обсудило вопрос о графике и финансовых условиях выполнения предложения о развитии транспортных сетей в Чешской Республике на период до 2010 года.

В течение среднесрочного периода предстоит рассмотреть следующие основные цели комплексной транспортной системы:

- осуществление транспортной политики как комплексной системы;
- обеспечение безопасности на транспорте;
- обеспечение высококачественных соединений между транспортными сетями Чешской Республики и Европы;
- обеспечение перевозок надлежащего качества также в рамках второстепенных транспортных сетей;
- обеспечение поддержки в эффективном распределении перевозок по индивидуальным видам транспорта для применения механизма стимулирования распределения перевозок в соответствии с целями государственной администрации и согласно законодательству и практике ЕС;
- согласованное осуществление задач в области развития транспорта, охраны окружающей среды и здравоохранения;

- полное согласование законодательства Чешской Республики с законодательством ЕС.

Начиная с 2000 года осуществляется реорганизация государственной администрации и органов самоуправления. Пока завершился первый этап этой реорганизации; второй ее этап начнется в 2003 году.

На первом этапе было создано промежуточное административное звено (обеспечивающее связь между государственной администрацией и органами самоуправления). Речь идет о регионах, относящихся к так называемой категории НАТС-3. Всего существует 14 регионов. Для проведения региональной политики ЕС и получения финансовых средств из фондов инфраструктуры были сформированы так называемые сводные регионы, включающие от одного до трех регионов. В общей сложности существует восемь сводных регионов, относящихся к категории НАТС-2; в состав их руководящей структуры входят представители соответствующих региональных органов (региональных советов).

На втором этапе существующие в настоящее время районы (в общей сложности 74 района) будут упразднены. Их полномочия будут переданы отчасти регионам и отчасти общинам, в основном общинам, относящимся к третьей категории, т.е. мелким районам, которые будут представлены не новым органом, а муниципальным органом соответствующей общины, причем эти полномочия будут расширенными.

### **Воздействие на реформу транспортного сектора:**

В области транспортной инфраструктуры будут предусмотрены следующие полномочия:

Министерство транспорта и связи будет отвечать за техническое обслуживание и развитие автомагистралей и сетей дорог класса I, инфраструктуры общегосударственной железнодорожной сети и сети внутренних водных путей.

Региональные органы будут отвечать за развитие дорог класса II и III.

Общинные органы будут отвечать за развитие и техническое обслуживание местных дорог и инфраструктуры городского массового транспорта.

Ответственность за предоставление на территории страны услуг по государственным массовым пассажирским перевозкам и за обеспечение пассажирских перевозок

общественным транспортом будет возложена на региональные органы власти. Общинные органы будут отвечать за эксплуатацию городского массового транспорта. Система субсидий предназначена для поддержки перевозчиков, обеспечивающих государственные массовые перевозки. В 2001 году был разработан государственный план развития, одним из элементов которого служит отраслевая программа перевозок. После представления Комиссией замечаний указанные стратегические документы будут обновлены в 2002 году.

3. **Новые законы:** Парламент Чешской Республики принял Закон № 247/2000 Coll. о подготовке и повышении профессиональной квалификации водителей автотранспортных средств (программа новых экзаменов для школ вождения, водительские удостоверения); Закон № 361/2000 Coll. об эксплуатации автодорожных коммуникаций (пешеходные перекрестки); Закон № 56/2001 Coll. об условиях эксплуатации транспортных средств на автодорогах (техническая пригодность к использованию на дорогах и регистрация ввозимых на индивидуальной основе в страну транспортных средств, как правило, с большим сроком эксплуатации).

Была принята "Системная программа повышения безопасности дорожного движения". Эта программа включает меры в следующих областях: организация и законодательство, человеческий фактор, транспортные средства, автомобильные дороги.

Одним из приоритетных направлений транспортной политики Чешской Республики является безопасность дорожного движения. В силу своей резолюции № 681/97 правительство приняло "Программу действий по повышению безопасности на автомобильном транспорте".

На основе правительственной резолюции № 505 от 21 мая 2001 года министром транспорта и связи был учрежден координационный совет министра транспорта и связи с целью обеспечения транспортной безопасности на автомобильных дорогах. Этот Совет (БЕСИП) служит координационным, инициативным и консультативным органом министра транспорта и связи Чешской Республики, на который возложена задача по рассмотрению проблем транспортной безопасности на автодорогах.

#### **Отбор наиболее важных мероприятий:**

Воспитательная программа, принятая Советом министров:

- программа систематического обучения детей на транспортных площадках, после завершения которой дети могут получить свидетельство, дающее право на управление велосипедом;

- подготовка рабочих тетрадей и в сотрудничестве с Чешским радио трансляция воспитательной программы "Золотая зебра", посвященной проблемам транспорта;
- проведение общенационального семинара с целью подготовки районных лекторов системы воспитательной работы по проблемам транспорта и других воспитателей;
- организация курсов безопасного вождения на скользкой дороге;
- демонстрация эффективности ремней безопасности (с использованием устройств, имитирующих лобовое столкновение) и других удерживающих приспособлений в легковых автомобилях;
- проведение десятого семинара по повышению безопасности дорожного движения;
- интенсивная воспитательная работа по проблемам транспорта в детских летних лагерях (изучение теории и получение практических навыков);
- проведение конкурсов по транспортной тематике "Безопасные дороги" с участием автомобилистов, являющихся инвалидами, и автомобилистов с нарушенным слухом.

4. В Чешской Республике, как и в государствах - членах ЕС, высокая интенсивность движения частных автомобилей в крупных городских агломерациях, особенно в Праге, создает существенные проблемы, хотя доля массовых перевозок в общем объеме пассажирских перевозок и остается высокой (около 70%). По этой причине в рамках автодорожной инфраструктуры было начато строительство новых городских и загородных окружных автодорог в Праге. Вместе с тем принимаются недостаточные меры по повышению пропускной способности существующей инфраструктуры при помощи телематических средств. В числе принимаемых мер уместно отметить следующее:

- взимание платы за стоянку в центре города;
- введение полосы, предназначенной для движения автобусов;
- отделение трамвайных путей от других участков дороги;



- закрепление преимущественного права проезда за трамваями на перекрестках;
- строительство новых линий метро и новых трамвайных линий;
- субсидирование городских массовых перевозок и пригородных перевозок;
- введение системы постановки транспортных средств на стоянку с последующим использованием общественного транспорта;
- внедрение комплексных транспортных систем в агломерациях;
- стимулирование езды на велосипеде и ходьбы пешком (пока велосипед недостаточно часто используется в качестве транспортного средства).

#### 5. Меры по содействию рациональному использованию энергии на транспорте

Одним из основных принципов транспортной политики Чешской Республики является ориентация на развитие таких видов транспорта, эксплуатация которых связана с меньшим потреблением энергии, и на оказание поддержки этим видам транспорта. Данные об общем энергопотреблении на транспорте, об энергопотреблении на отдельных видах транспорта и тенденции на период 1990-2001 годов отражены в таблице 1. Меры по стимулированию более рационального использования энергии на транспорте можно подразделить на следующие категории: технические меры (снижение потребления топлива и использование альтернативных источников энергии), меры в рамках транспортной инфраструктуры (строительство дорог с двумя проезжими частями и автомагистралей) и организационные меры (стимулирование более рационального использования общественного транспорта, взаимодействие с отдельными транспортными системами, комплексные транспортные системы и развитие комбинированных перевозок). К числу весьма важных мер относятся поддержка научных исследований и разработок, нацеленных на ограничение энергопотребления транспортными средствами. Первостепенная задача этих исследований состоит в ограничении энергопотребления силовыми установками на основе усовершенствования контроля за циклом сгорания топлива и использования для этого электронных средств, сокращения механических потерь с возможной разработкой новых видов силовых установок (работающих на водороде, предназначенных для электромобилей) и использования альтернативных видов топлива. Эти меры могут способствовать не только экономии энергии на транспорте, но и улучшению качества окружающей среды.

**Таблица: Энергопотребление на транспорте (тыс. дж)**

Год	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Пассажирские автомобильные перевозки на частном транспорте	51 286	74 011	78 713	80 698	77 539	84 485	85 518	86 141
Пассажирские автомобильные перевозки на общественном транспорте	17 626	15 556	13 588	11 357	12 306	11 157	11 670	8 319
Автомобильные грузовые перевозки	25 010	21 156	42 361	55 118	49 810	53 423	52 894	55 544
Массовые городские перевозки - автобусы	8 040	8 333	7 961	7 904	8 541	8 106	8 096	8 569
Железнодорожные перевозки	15 951	11 031	8 093	5 454	5 898	5 191	7 166	7 480
Перевозки по водным путям	2 029	1 858	1 871	891	1 090	1 083	870	1 176
Воздушные перевозки	11 483	8 098	6 938	6 624	7 133	7 438	7 742	8 133
Итого	131 425	140 043	159 525	168 047	162 317	170 883	173 956	175 363

## **I. Экономические, технические и эксплуатационные аспекты**

### **6. Регулярное автобусное сообщение в рамках общественного транспорта**

Законом № 111/94 Coll. об автомобильном транспорте, в который внесены поправки на основании Закона № 150/2000 Coll., определяются обязательства по осуществлению перевозок общественным транспортом в рамках системы предоставления базовых транспортных услуг и транспортных услуг других типов, а также в связи с возмещением доказуемого ущерба. Определение и метод исчисления доказуемого ущерба предусмотрены в указе министра транспорта и связи № 50/98 Coll. о доказуемом ущербе.

Договоры, регулирующие обязательства по перевозкам в рамках общественного транспорта, заключаются между перевозчиками и районными органами, причем в этих договорах предусматривается также сумма, возмещаемая в случае нанесения доказуемого ущерба, которая выплачивается из бюджета районных органов власти.

Что касается предоставления транспортных услуг иных типов, то между перевозчиками и отдельными общинами либо (в соответствующих случаях) объединениями общин устанавливаются договорные отношения, предусматривающие возмещение доказуемого ущерба из бюджетов этих общин.

Возмещение доказуемого ущерба (в млн. чешских крон):

	1997	1998	1999	2000	2001
Районные органы власти	1 210	1 632	1 844	2 062	2 050
Общины	493	418	508	429	558
<b>Итого</b>	<b>1 703</b>	<b>2 050</b>	<b>2 352</b>	<b>2 491</b>	<b>2 608</b>

На территории страны эксплуатируется около 6 100 автобусов, причем средний срок их эксплуатации составляет 9,6 лет. Для оказания поддержки в реорганизации автобусного парка правительство - на основании резолюции № 499/97 и № 632/2000 - приняло решение относительно участия государства в его реорганизации.

Одобренное решение об участии государства в этих мероприятиях выполняется на основе бюджета министерства транспорта и связи, причем соответствующие субсидии предоставляются конкретно отдельным перевозчикам.

Информация о выделенных средствах и о числе автобусов, приобретенных при участии государства:

	1997	1998	1999	2000	2001
Общая сумма в млн. чешских крон	150	150	150	150	363
Число приобретенных автобусов	311	299	300	300	430

### **Пассажирские железнодорожные перевозки на общественном транспорте**

До 2000 года эксплуатационные потери компенсировались через государственный бюджет с использованием бюджета министерства транспорта и связи, в частности с целью возмещения затрат, связанных с эксплуатацией железнодорожной инфраструктуры.

В 2001 году задача по возмещению затрат, связанных с эксплуатацией железнодорожной инфраструктуры, была возложена на Государственный фонд транспортной инфраструктуры.

Принципы возмещения эксплуатационных потерь в силу Закона № 266/1994 Coll. о рельсовых путях с поправками, внесенными на основании Закона № 23/2000 Coll., были подразделены на принципы возмещения за доказуемый ущерб, связанный с обязательством общественного транспорта обеспечить базовые транспортные услуги (эксплуатация пассажирских и скоростных составов), и на принципы возмещения за доказуемый ущерб, связанный с обязательством общественного транспорта выполнять

транспортные требования государства в общественных интересах (эксплуатация следующих без остановки составов и экспресс-поездов).

Возмещение доказуемого ущерба, связанного с обеспечением базовых транспортных услуг, должно осуществляться районными органами власти посредством определения масштабов обязательств по эксплуатации, перевозкам и тарифам на общественном транспорте. Вопрос о тарифных обязательствах общественного транспорта должен решаться на уровне министра транспорта и связи.

Возмещение доказуемого ущерба, связанного с выполнением транспортных требований государства в общественных интересах, осуществляется на уровне министерства транспорта и связи.

Величины индивидуальных возмещений не указываются, поскольку они пока не имеют отношения к реальным суммам, подлежащим выплате, и неполная величина возмещения доказуемого ущерба накапливается в качестве расчетных потерь.

7. Экономическая оценка функционирования транспортного сектора производится с учетом главным образом того обстоятельства, что грузовые перевозки являются эффективными в экономическом отношении и даже прибыльными, тогда как массовые пассажирские перевозки в большинстве случаев связаны с экономическими потерями ввиду их высокой стоимости. Однако если для обеспечения рентабельности придется повысить тарифы на перевозки, то это неизбежно приведет к тому, что пассажиры будут в большей степени использовать индивидуальные автомобили. Таким образом, система субсидирования, функционирующая в Чешской Республике, стимулирует развитие массовых перевозок и сохранение тарифов в пределах их доступности для населения в целом.

Перевозчики изыскивают возможности для повышения рентабельности на основе более эффективного использования парка транспортных средств и рабочей силы. На автомобильном транспорте проблема повышения рентабельности относится к ведению частного сектора. Иная ситуация сложилась на государственных железных дорогах, где реорганизация сектора железнодорожных перевозок будет способствовать совершенствованию управления транспортными средствами и рабочей силой, а также повышению эффективности управления в других сферах, в частности на основе обеспечения транспарентности затрат. Уместно отметить также усилия по повышению производительности труда, например на основе сокращения времени работы локомотивных и поездных бригад при сохранении объема перевозимых грузов на прежнем уровне.

8. Пассажирские перевозки: см. пункт 9

### **Грузовые перевозки**

#### Осуществление интермодальных грузовых перевозок в Чешской Республике:

Сопровождаемые комбинированные перевозки "Ро-Ла" по маршруту Ловосице - Дрезден: вопрос об их осуществлении рассматривается лишь в перспективе периода до введения в эксплуатацию автомагистрали D8/A17 (ФРГ). Строительство этой линии субсидируется Саксонским правительством (на две трети) и правительством Чехии (на одну треть). В настоящее время готовится исследование по вопросу о, по крайней мере, частичном перераспределении перевозок за счет использования несопровождаемых комбинированных перевозок по железной дороге или по водным путям (по Эльбе). Решение о строительстве второй линии "Ро-Ла" на маршруте "Ческе-Будеёвице - Виллах" отменено, и обновления этой линии не предусматривается.

Объем несопровождаемых комбинированных перевозок возрастает главным образом за счет роста объема морских перевозок из Праги в западноевропейские порты (Роттердам, Гамбург, Бремерхафен). В настоящее время проводятся подготовительные работы с целью строительства нового терминала комбинированных перевозок в Лизе-над-Лабем. Существует тенденция к сокращению интенсивности комбинированных перевозок на короткие расстояния и к сокращению числа операций по перевалке контейнеров.

Недостаточно эффективно используются съемные кузова и возможности железнодорожного транспорта для обслуживания логистических центров. Большинство логистических центров, как правило, не связаны с железнодорожной сетью; это касается отраслевых логистических центров, сосредоточенных на единой отраслевой цепи либо на узком диапазоне предприятий. Было бы целесообразно создать сеть государственных логистических центров, обслуживающих транспортный сектор и финансируемых заинтересованным частным капиталом либо поддерживаемых местными органами государственной власти.

Одним из существенных недостатков считается отсутствие соединения основного аэропорта Чехии Прага-Рузне (на который приходится 95% всех воздушных перевозок в Чешской Республике) с сетью железнодорожного транспорта. В данной связи строительство нового железнодорожного соединения должно на первом этапе обеспечить связь сети пригородных перевозок с центром Праги, а на втором этапе - эксплуатацию более качественных составов дальнего следования.

9. Необходимость интеграции городских и пригородных перевозок нашла отражение в транспортной политике Чешской Республики в качестве одной из ее важных целей. Несомненный прогресс достигнут в области координации использования индивидуальных видов транспорта для пассажирских перевозок на основе создания комплексной транспортной системы.

Линии комплексной транспортной системы (КТС) были построены вокруг Праги, а также в районах Брно, Остравы, Злина, Пльзень и Карловых Вар. Аналогичные проекты подготавливаются также и в других городах. Упомянутая выше система КТС включает линии пригородных перевозок, и линии, не используемые железнодорожным транспортом, причем основные линии КТС эксплуатируются, как правило, на регулярной основе. Процесс интеграции охватывает тарифы, расписания движения поездов и в соответствующих случаях аспекты строительства. Внедрение КТС сопряжено с определенными проблемами, в силу которых полная интеграция достигается весьма редко. Следовательно, в некоторых случаях действующая система не обеспечивает полной интеграции индивидуальных видов транспорта. Вместе с тем предусмотренный процесс объединения различных интегрированных систем уже начался. Необходимо отметить, что введение действующей КТС зачастую обуславливается необходимостью капиталовложений в области транспортных средств, инфраструктуры и в соответствующих случаях в других сферах, в частности в сфере обеспечения так называемой "базовой интеграции", достигаемой в первую очередь при помощи железнодорожного транспорта.

Что касается законодательной поддержки в деле формирования КТС, то необходимо реализовать концепцию государственных обязательств как на автомобильном, так и на железнодорожном транспорте в рамках осуществления региональных транспортных стратегий и реорганизации Чешских железных дорог.

Координация расписаний движения городского и пригородного транспорта сопряжена решением важной проблемы целостности транспортных сетей, поскольку неспособность обеспечить их адекватную целостность может привести к нарушению установленных норм и, следовательно, разрушить всю КТС со всеми вытекающими из этого негативными последствиями. Активный преференциальный режим действует в отношении городских перевозок, в частности на трамваях. Пражское метро как независимая система находится в относительно благоприятном положении. В пригородных перевозках прослеживаются определенные параллели с перевозками на дальние расстояния; пригородные и грузовые перевозки осуществляются по однопутным

железнодорожным линиям. Различия в скорости индивидуальных составов могут привести к нарушению принципа целостности таких линий.

Система постановки транспортного средства на стоянку с последующим использованием общественного транспорта служит одним из важных механизмов, повышающих привлекательность пригородных транспортных систем. Такие системы постепенно внедряются на станциях метро Праги и в некоторых случаях на железнодорожных станциях. Их использование зависит от многих факторов. Водители, пользующиеся этими системами, имеют право на приобретение льготных билетов с учетом стоимости стоянки.

### **Городские массовые перевозки**

Городские массовые перевозки осуществляются в более крупных городах независимыми транспортными компаниями, которым на экономической основе открыт доступ к городскому бюджету. Функционируют 19 транспортных компаний такого типа, на долю которых приходится около 85% от общего числа перевезенных пассажиров.

В менее крупных городах массовые перевозки осуществляются в рамках договоров по обязательствам общественного транспорта в соответствии с Законом об автомобильном транспорте.

Государственный бюджет не используется для возмещения потерь, связанных с упомянутыми выше перевозками; эти потери покрываются соответствующими городами.

Что касается проблемы морального устаревания транспортных средств, то правительство на основе своих резолюций № 499/97 и 632/2000 решило оказать следующую поддержку в модернизации транспортных средств:

	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>
Объем средств (млн. чешских крон)	513	550	550	565	150
Число приобретенных трамваев	36	16	12	6	2
Число приобретенных троллейбусов	38	31	22	31	7
Число приобретенных автобусов	239	109	183	182	51

С 1998 года оказывается поддержка в приобретении транспортных средств с низкой посадкой кузова, особенно в виде активизировавшегося участия государства в приобретении таких транспортных средств.

10. Для выявления и локализации помех движению транспорта требуется нижеследующее:

Оценка пропускной способности и качества транспортных путей с учетом обозначенных требований в зависимости от вариантов реализации, если они предусмотрены, и состояния транспортной инфраструктуры в контексте международных обязательств Чешской Республики;

- техническое состояние транспортной инфраструктуры (технические параметры; использовавшиеся до настоящего времени рациональные транспортные системы, включая результаты научных исследований и разработок в этой области по аспектам использования возможностей рациональных транспортных систем в рамках транспортной инфраструктуры);
- предложение по устранению задержек в транспортной сети и предложение о разработке графика проведения индивидуальных ремонтных работ с учетом результатов сопоставления пропускной способности и соответствующих требований в отношении пропускной способности (как на качественном, так и на количественном уровнях);
- перечисление финансовых потребностей, которые необходимо удовлетворить для устранения задержек в транспортной сети.

Для выявления и локализации транспортных проблем, возникающих в отдельных случаях, необходимо следующее:

- выявление узкого места;
- определение степени опасности для дальнейшего движения;
- уточнение эксплуатационных проблем;
- предложение по организационным, инвестиционным и другим мерам, направленным на устранение данного узкого места.

Указанные выше проблемы изучаются, и принятые в этой связи решения будут впоследствии реализованы в зависимости от наличия финансовых ресурсов, необходимых для принятия конкретных мер, либо в соответствующих случаях с учетом организационных возможностей.



11. Научно-исследовательские учреждения, занимающиеся транспортными проблемами, участвуют в реализации пятой Рамочной программы, проекта КОСТ, программы "Леонардо" и т.д. В числе важных проектов уместно отметить следующее:

Пятая Рамочная программа:

- наблюдение за активами и их защита;
- реальное сокращение расходов на интермодальные перевозки "от двери до двери";
- мероприятия по внедрению современной системы оказания содействия водителям и поддержания контроля за транспортными средствами; стандартизация; оптимальное использование автодорожной сети и безопасность;
- стратегии управления мобильностью на последующие десятилетия;
- устойчивые перевозки в Европе и соединения с Американским континентом;
- осознание проблем усовершенствования процесса принятия решений и реализации стратегий участия GRD-2000-30128;
- усовершенствование интермодальных грузовых начальных и конечных перевозок на терминалах в местах пересечения границы;
- анализ проблем, связанных с автомобилистами, находящимися в состоянии алкогольного опьянения; методы проверки параметров дороги и оценка знаний для выдачи водительского удостоверения;
- дорожная безопасность и экологические преимущества: анализ эффективности затрат, используемый в процессе принятия решений;
- преимущества, связанные с созданием городских экологически чистых зон;
- альтернативы воздушным перевозкам на короткие расстояния, создаваемые на основе принятия организационных мер;

- научные исследования по транспортной проблематике в Европе;
- оценка ситуации в городах и демонстрация передовых методов транспортировки;
- создание равных возможностей для совершенствования усилий по устойчивой охране окружающей среды в городах;
- управление городскими перевозками и планирование мероприятий по энергопотреблению и охране окружающей среды;
- связь с подвижными объектами для регионального развития в сельских районах;
- использование имеющихся знаний в местных транспортных компаниях;
- рентабельные, устойчивые и новаторские методы обеспечения пожарной безопасности в эксплуатируемых туннелях;
- формирование технической инфраструктуры и виды ее использования в течение всего срока эксплуатации;
- директивы в отношении безопасного использования автодорог в течение всего срока их эксплуатации;
- воздействие экономических факторов на транспортный сектор;
- выявление излишних средств, поступающих в результате применения механизмов ценообразования, и их мобилизация на капиталовложения в транспортный сектор;
- институциональные механизмы и недостатки, связанные с осуществлением транспортной политики;
- современный контроль за обеспечением рентабельности перевозок;
- обширные варьирующиеся данные о легковых автомобилях;
- использование сети воздушных перевозок для проверки достоверности АТМ;

- сетевая оптимизация управления международными перевозками;
- наиболее эффективные решения в области городских грузовых перевозок;
- эксплуатация сети в пунктах и терминалах, используемых для перевалки грузов;
- интеграция научно-исследовательских учреждений Чехии, занимающихся проблемами транспорта, в систему европейских научно-исследовательских учреждений;
- новые средства стимулирования пешеходного движения в городах;
- жизнь граждан преклонного возраста с учетом их мобильности;
- обширные варьирующиеся данные о легковых автомобилях "IST-2001-37804";
- обеспечение доступа к сетям перевозок;
- организация туристских поездок и досуга, а также рациональное использование энергии.

Мероприятия в контексте проекта КОСТ:

- участие в создании европейской сети интермодальных перевозок;
- разделение территории с учетом наличия транспортной инфраструктуры;
- меры по организации стоянки и их последствия с точки зрения мобильности и экономики;
- улучшение методов технического обслуживания проезжей части и отказ от практики закрытия дорог;
- улучшение контроля за наличием снега и льда на дорогах и мостах Европы;
- процедуры, необходимые для оценки состояния конструкций на автомагистралях;

- выбросы загрязняющих веществ из транспортных средств большой грузоподъемности и потребление ими топлива;
- более эффективные исследования в области дорожного покрытия на основе испытаний с применением более значительной нагрузки;
- укрепление дорожного покрытия при помощи стальных решеток и геосинтетических материалов;
- возможности доступа в городские и международные автобусы для лиц с ограниченной способностью к передвижению;
- комплексная оценка воздействия транспорта и транспортной инфраструктуры на окружающую среду.

### **III. Аспекты инфраструктуры**

12. Анализ ситуации в транспортном секторе позволяет сделать нижеследующие выводы:

Резкое увеличение интенсивности движения автомобильного транспорта в стране и за ее пределами (как грузового, так и пассажирского), начавшееся в 1989 году, наряду с возникновением новых направлений транспортных потоков, появлением новых ресурсов и постановкой новых задач обуславливает новые требования в отношении пропускной способности и качественного уровня транспортной сети, нуждающейся в обслуживании и развитии в соответствии с нынешними стратегиями в данной области.

Резкое увеличение интенсивности движения частного транспорта создает серьезные проблемы, выражающиеся в недостаточной подготовке транспортной сети и соответствующего оборудования, загрязнении воздуха, зашумленности и возникновении различных препятствий (сдерживание дорожного движения, нормативные ограничения, касающиеся движения транспорта в населенных пунктах, территории, отличающиеся красотой пейзажа и представляющие ценность в качестве природного богатства и т.д.), включая заторы в городских центрах (стандарты автодорог и используемого на них оборудования, качество общественного транспорта); кроме того, расчет числа дорожно-транспортных происшествий с серьезными последствиями.

В соответствии с изложенными в "Белой книге" рекомендациями относительно разработки в будущем общей транспортной политики ЕС осуществляется подготовка к обновлению этой политики в Чешской Республике на период после ее вступления в Европейский союз.

Пока не удалось достичь полного согласования условий функционирования рынка перевозок в рамках отдельных видов транспорта, в частности железнодорожного и автомобильного.

Ограничения в развитии общественного транспорта и снижение его привлекательности оказывают синергическое воздействие на региональную политику.

Существующая транспортная сеть Чешской Республики не позволяет обеспечить надлежащего высококачественного соединения страны с европейской транспортной сетью и сетями соседних государств.

В большинстве жилых районов не имеется надлежащим образом разработанной транспортной системы и отсутствуют возможности для снижения интенсивности дорожного движения либо для направления движения транзитного транспорта по объездным маршрутам.

Парк транспортных средств, используемых для перевозок общественным транспортом, является устаревшим (это касается городского общественного транспорта, автобусных и железнодорожных перевозок).

Рассматриваемые аспекты развития транспортной сети были проанализированы в контексте отдельных стратегий развития данного сектора без учета потребности в комплексном согласовании транспортной системы в целом.

Скудные ресурсы государственного бюджета и частного капитала существенно ограничивают возможности для преодоления отставания, возникшего за последние годы.

Доля железнодорожного и водного транспорта в общем объеме международных и внутригосударственных перевозок существенно сократилась; относительно низкой является и доля комбинированных перевозок.

Отмечается устойчивая тенденция к росту интенсивности воздушных перевозок, которые постепенно становятся наиболее прогрессивным видом транспорта.

Существенно повысился потенциал грузового автомобильного и железнодорожного транспорта.

Технические условия эксплуатации транспортной инфраструктуры и возможности ее содержания и текущего ремонта (недостаточно высокий технический уровень конструкции мостов) не соответствуют европейским стандартам и положениям заключенных международных соглашений; кроме того, значительная часть технической базы и парк транспортных средств являются устаревшими и неудобными для использования.

Комплексной реорганизации железных дорог и преобразования Чешских железных дорог в современную компанию пока обеспечить не удалось. Стимулирование велосипедного движения в качестве составной части транспортной системы и полезного для здоровья вида транспорта только начинается.

Необходимо создать условия для введения телематических средств во всех областях, связанных с транспортом. Необходимо принять решение относительно единообразной политики финансирования тарифов на пассажирские перевозки.

Планируются и осуществляются крупные проекты в области инфраструктуры и предоставления субсидий на транспорте из государственного бюджета; правительство утвердило, в частности, следующие программы капиталовложений:

- строительство автомагистралей протяженностью 450 км и скоростных дорог протяженностью 890 км, модернизация дорог класса I протяженностью 1 520 км, а также модернизация и реконструкция дорог класса II и класса III протяженностью 777 км;
- модернизация и реконструкция железнодорожных линий протяженностью 1 876 км;
- модернизация и реконструкция внутренних водных путей протяженностью 334 км;
- мобилизация средств из государственного бюджета для реконструкции и модернизации международного аэропорта Прага - Рузине, т.е. для обеспечения соблюдения шенгенских стандартов в соответствии с директивами ЕС; речь идет о разделении пассажирских потоков ЕС и третьих стран и о проведении раздельной таможенной очистки, с выделением субсидий, направленных на

приобретение земель с целью строительства железнодорожной линии, обеспечивающей связь с аэропортом Прага - Рузине, и субсидий для осуществления программы преобразования механизмов управления воздушным движением, его осуществления и контроля за ним над территорией Чешской Республики;

- обеспечение субсидий из государственного бюджета на цели строительства Пражского метро, реконструкции существующих или строительства новых трамвайных и троллейбусных линий, а также станций, включая автобусные станции;
- обеспечение субсидий из государственного бюджета для ремонта транспортных средств, эксплуатируемых в рамках наземного общественного транспорта в городах, и регулярного автобусного сообщения общественного пользования;
- обеспечение субсидий из государственного бюджета для строительства или укрупнения действующих объектов, используемых для перевалки грузов в рамках системы комбинированных перевозок, для приобретения техники, предназначенной для перевалки грузов, и других средств в рамках комбинированных перевозок;
- субсидирование из государственного бюджета для стимулирования использования тех видов транспорта, которые не связаны с применением автотранспортных средств.

В рамках индивидуальных видов транспорта планируется реализовать следующие предложения и меры:

**Развитие инфраструктуры автомобильного транспорта:**

- строительство автомагистралей;
- строительство скоростных дорог;
- развитие сети дорог класса I;
- развитие сети дорог класса II и III.

**Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта:**

- реконструкция четырех железнодорожных транзитных коридоров Чешской Республики в соответствии с предписаниями ЕС для обеспечения требующихся технических параметров; во-первых, повышение скорости движения поездов до 160 км/ч, обеспечение статистического габарита единиц подвижного состава МСЖД GC для поездов с нагрузкой на ось, составляющей 22,5 тонны - класс погрузки D4. Модернизация железнодорожных коридоров страны предполагает, помимо этого, комплексную реконструкцию земляного полотна и верхних строений железнодорожных путей, включая искусственно созданные структуры, реконструкцию или в соответствующих случаях новое строительство системы проводов, используемых для обеспечения тягового усилия, модернизацию оборудования, обеспечивающего связь и безопасность, реконструкцию переездов или строительство объектов, разделяющих уровни пересечения железнодорожных путей с автомобильными дорогами, строительство противозумовых стен, реконструкцию или строительство платформ на железнодорожных вокзалах и станциях, включая разделение уровней пересечения путей, и т.д.;
- программа электрификации железнодорожных линий (в первую очередь имеющих международное значение);
- реконструкция линий, включенных в международные соглашения и сеть ТИНА (после 2005 года);
- модернизация железнодорожных узлов и станций, имеющих решающее значение для обеспечения перевозок и расположенных в коридорах I и II, в соответствии с техническими параметрами, обеспечивающими доступ к таким узлам и станциям;
- реконструкция железнодорожной линии Прага - Кладно, включая строительство участка, обеспечивающего соединение аэропорта Прага - Рузине с центром Праги (железнодорожный вокзал Прага - Масарык).

**Развитие инфраструктуры внутренних водных путей:**

- на существующем водном пути Эльба - Влтава,



- обеспечение судоходства по Эльбе на участке до Пардубице посредством объединения уже используемых для судоходства участков между Хвателицей и Пржелучем и строительство порта в Пардубице.

**Развитие инфраструктуры воздушного транспорта:**

- реконструкция и модернизация международного аэропорта Прага - Рузине, программа преобразования механизмов управления воздушными перевозками, их осуществления и контроля за ними.

**Развитие инфраструктуры городского общественного транспорта и регулярного автобусного сообщения общественного пользования:**

- обновление парка транспортных средств.

**Развитие инфраструктуры комбинированных перевозок:**

- строительные работы и введение технических новшеств;
- использование передвижного оборудования (машин и приспособлений).

13. Процесс определения приоритетных направлений реализации будущих инвестиционных программ предполагает использование стандартных методов. В основе прогнозирования будущих отношений в рамках транспортного сектора лежат прогнозы, касающиеся экстраполяции социально-экономических показателей (ВВП, численность населения, сельскохозяйственное и промышленное производство) и модели спроса/предложения.

Для разъяснения преимуществ, связанных с осуществлением будущих капиталовложений, используется анализ затрат и результатов, включающий финансовый анализ (чистые финансовые поступления) и экономический анализ (экономические преимущества для всего населения).

Оценка и сопоставление проектов осуществляются на основе следующих параметров:

- ЧНС (чистая текущая стоимость);
- ВКО (внутренний коэффициент окупаемости);

- соотношение затрат/результатов;
- реагирование или анализ рисков.

14. Финансирование транспортной инфраструктуры осуществляется за счет нескольких источников. До недавнего времени основная часть этого финансирования обеспечивалась за счет государственного бюджета; с 2000 года - в соответствии с Законом № 104/2000 Coll. - в этих целях используется Государственный фонд транспортной инфраструктуры (ГФТИ). 8 июня 2000 года Палата депутатов Парламента Чешской Республики приняла бюджет ГФТИ на 2001 год в объеме 34,8 млрд. чешских крон. Этот бюджет должен быть сформирован за счет поступлений в рамках взимания сборов за эксплуатацию автодорог, а также акцизных сборов за использование углеродно-водородного топлива и смазочных материалов, определенной доли поступлений в счет оплаты пользования автомагистралями и поступлений из Национального фонда собственности либо в соответствующих случаях из государственного бюджета.

Еще одним источником финансирования служат займы международных финансовых учреждений и, в частности, поступления по линии финансовых механизмов ЕС. Например, в 1999 году Банку консолидации было предоставлено два займа Европейским инвестиционным банком (ЕИБ), предназначенные для осуществления проектов в области строительства и реконструкции автомобильных дорог и автомагистралей. Речь идет о долгосрочном займе на срок от 15 до 20 лет в соответствии с обычными условиями ЕИБ. Аналогичные займы используются Чешскими железными дорогами для развития транспортной инфраструктуры. За период с 1993 года до настоящего времени ЕИБ предоставил займы для развития инфраструктуры в объеме 2,1 млрд. евро (76 млрд. чешских крон), из которых 1,3 млрд. евро (48 млрд. чешских крон) было выделено в качестве кредитов. Эти займы гарантируются государством.

Программа модернизации транспортной инфраструктуры в Чешской Республике поддерживается также Европейским союзом посредством субсидирования по линии государственной программы PHARE, трансграничной программы PHARE и многонациональной программы PHARE в области транспорта. За период, прошедший после 1995 года, объем капиталовложений в железнодорожную и автодорожную инфраструктуру составил в общей сложности 112,7 млн. евро (4,05 млрд. чешских крон). В последующий период одним из наиболее существенных источников иностранной финансовой помощи будет служить финансовый механизм ИСПА, а после вступления Чешской Республики в ЕС эту роль будет выполнять Фонд сплочения и Европейский фонд регионального развития, базирующийся на отраслевых фондах ЕС.

Бесспорным источником финансирования железнодорожного, водного и воздушного транспорта являются также собственные ресурсы страны. Их значение будет возрастать после предусмотренной реорганизации Чешских железных дорог.

С учетом общей задержки в развитии транспортной инфраструктуры и недостатка средств необходимо изыскать другие ресурсы. Одним из таких ресурсов является частный капитал, задействованный в рамках системы "планирования-финансирования-строительства-эксплуатации-передачи", или "СЭП" с целью обеспечения максимально эффективного использования вкладываемых средств за счет распределения рисков между государственным и частным секторами. В настоящее время разрабатывается экспериментальный проект "СЭП-D 47", который впервые за все время предусматривает принятие в Чешской Республике необходимых мер по использованию альтернативных методов капиталовложений с целью реализации эксплуатационных и строительных процедур в рамках формирования и использования автодорожной сети. Этот экспериментальный проект направлен на строительство автомагистрали D 47 в зоне Границе-на-Мораве - Острава.

В.

#### Численность занятых на транспорте

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
железнодорожный транспорт	101 874	100 687	98 395	93 261	90 479	87 215
предприятия, осуществляющие грузовые автомобильные перевозки	133 581	139 359	140 817	143 713	144 107	141 820
перевозки по внутренним водным путям	826	578	471	481	599	712

#### Общие расходы по капиталовложениям в транспортную инфраструктуру в текущих ценах (в млн. чешских крон)

тип инфраструктуры	1995	1996	1997	1998	1999	2000
железнодорожная	3 897,0	5 507,0	10 058,0	10 938,0	9 909,9	13 200,3
автомобильная	9 802,0	10 537,0	13 720,0	14 466,0	12 217,0	11 737,0
внутренние водные пути	47,8	15,5	87,4	202,4	114,8	402,2
воздушная	2 523,2	2 769,0	2 565,9	802,4	613,8	992,8
трубопроводная	1 308,0	1 989,0	374,0	171,9	425,0	399,2

**Общий объем капиталовложений в транспортную инфраструктуру из  
государственного бюджета и Государственного фонда транспортной  
инфраструктуры (в млн. чешских крон)**

тип инфраструктуры	1995	1996	1997	1998	1999	2000
железнодорожная - ГБ	2 321,2	2 456,1	3 201,5	3 928,5	5 553,9	3 813,4
железнодорожная - ГФТИ						1 460,8
автомобильная - ГБ	8 957,0	9 596,0	10 689,0	6 434,0	9 230,2	4 938,0
автомобильная - ГФТИ						2 774,9
внутренние водные пути - ГБ	0,0	0,0	87,4	170,9	106,2	93,0
внутренние водные пути - ГФТИ						161,8
воздушная - ГБ	297,6	387,3	314,5	125,4	93,1	200,0
воздушная - ГФТИ						0,0

**Провозная способность пассажирского транспорта**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b><i>Пассажирский транспорт (в млн.)</i></b>	<i>4 982,0</i>	<i>4 934,5</i>	<i>4 925,3</i>	<i>4 868,7</i>	<i>4 982,6</i>	<i>4 925,8</i>
Железнодорожный транспорт без IDS	222,6	212,0	195,2	174,2	168,4	174,1
Автобусные перевозки на общественном транспорте	644,2	527,4	465,0	456,0	446,9	451,0
Воздушный транспорт	1,8	2,0	2,2	2,4	2,9	3,5
Перевозки по внутренним водным путям	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6	0,8
Городской общественный транспорт	2 412,5	2 397,5	2 412,2	2 350,4	2 433,8	2 320,5
<b><i>Всего по общественному транспорту</i></b>	<i>3 282,0</i>	<i>3 139,5</i>	<i>3 075,3</i>	<i>2 983,7</i>	<i>3 052,6</i>	<i>2 949,8</i>
Индивидуальный пассажирский автомобильный транспорт	1 700,0	1 795,0	1 850,0	1 885,0	1 930,0	1 976,0
<b><i>Провозная способность пассажирского транспорта (в млн. пассажиро/км)</i></b>	<i>90 880,2</i>	<i>93 588,2</i>	<i>93 727,3</i>	<i>94 733,7</i>	<i>97 147,6</i>	<i>101 521,7</i>
Железнодорожный транспорт IDS	8 022,9	8 110,8	7 720,8	7 017,8	6 956,8	7 299,4
Автобусные перевозки общественным транспортом	10 963,0	9 735,0	8 804,0	8 680,9	8 649,0	9 552,3
Воздушный транспорт	2 857,5	3 170,0	3 524,5	3 680,0	4 335,2	5 854,7
Перевозки по внутренним водным путям	11,9	7,8	7,8	7,6	7,5	7,7
Городской общественный транспорт	14 524,9	14 664,6	14 670,2	14 547,5	14 949,1	14 967,5
<b><i>Всего по общественному транспорту</i></b>	<i>36 380,2</i>	<i>35 688,2</i>	<i>34 727,3</i>	<i>33 933,7</i>	<i>34 897,6</i>	<i>37 681,7</i>
Индивидуальные пассажирские автомобильные перевозки	54 500,0	57 900,0	59 000,0	60 800,0	62 250,0	63 840,0

(в процентах)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>Пассажирский транспорт (в млн.)</b>	100	99,05	98,86	97,73	100,01	98,87
Железнодорожный транспорт без IDS	100	95,24	87,69	78,26	75,65	78,21
Автобусные перевозки на общественном транспорте	100	81,87	72,18	70,79	69,37	70,01
Воздушный транспорт	100	111,11	122,22	133,33	161,11	194,44
Перевозки по внутренним водным путям	100	77,78	77,78	77,78	66,67	88,89
Городской общественный транспорт	100	99,38	99,99	97,43	100,88	96,19
<b>Всего по общественному транспорту</b>	100	95,66	93,7	90,91	93,01	89,88
Индивидуальный пассажирский автомобильный транспорт	100	105,59	108,82	110,88	113,53	116,24
<b>Провозная способность пассажирского транспорта (в млн. пассажир/-км)</b>	100	102,98	103,13	104,24	106,9	111,71
Железнодорожный транспорт IDS	100	101,10	96,23	87,47	86,71	90,98
Автобусные перевозки общественным транспортом	100	88,8	80,31	79,18	78,89	87,13
Воздушный транспорт	100	110,94	123,34	128,78	151,71	204,89
Перевозки по внутренним водным путям	100	65,55	65,55	63,87	63,03	64,71
Городской общественный транспорт	100	100,96	101,00	100,16	102,92	103,04
<b>Всего по общественному транспорту</b>	100	98,1	95,46	93,28	95,92	103,58
Индивидуальные пассажирские автомобильные перевозки	100	106,24	108,26	111,56	114,22	117,14

### Провозная способность грузового транспорта

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>Грузовые перевозки - всего (в тыс. т)</b>	686 429	805 206	643 920	586 582	548 978	523 249
Железнодорожный транспорт	108 871	107 235	111 379	104 788	90 734	98 253
Автомобильные перевозки, осуществляемые на арендованных транспортных средствах или за вознаграждение	356 591	325 817	222 642	201 933	207 763	199 565
Автомобильные перевозки за собственный счет	209 426	359 927	298 840	268 954	240 537	215 159
Перевозки по внутренним водным путям	4 441	3 214	1 828	1 678	1 877	1 906
Воздушные перевозки	18	14	14	13	17	19
Транспортировка нефти по нефтепроводам	7 083	8 999	9 217	9 217	8 050	8 346
<b>Провозная способность - всего (в млн. т-км)</b>	40 977	55 802	64 566	55 669	56 415	58 955
Железнодорожный транспорт	22 623	22 338	21 010	18 709	16 713	17 496
Автомобильные перевозки, осуществляемые на арендованных транспортных средствах либо за	10 555	24 470	30 781	24 489	26 039	31 363

вознаграждение						
Автомобильные перевозки за собственный счет	4 142	5 582	9 859	9 423	10 925	7 673
Перевозки по внутренним водным путям	1 348	1 115	783	915	913	773
Воздушные перевозки	33	26	27	56	30	38
Транспортировка нефти по трубопроводам	2 276	2 271	2 106	2 078	1 795	1 612

### Транспортная инфраструктура

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Общая протяженность построенных путей	16 884	16 876	16 714	16 714	17 025	16 494
Протяженность эксплуатируемых путей	9 430	9 430	9 430	9 430	9 444	9 444
Общая протяженность сети автодорог и автомагистралей	55 500	55 511	55 394	55 394	55 432	55 408
Протяженность внутренних водных путей Лаба-Влтава	303	303	303	303	303	303
Общее число аэропортов	73	67	74	85	84	86
Общая протяженность трубопроводов (км)	581	736	736	736	736	736
Общее число объектов по перевалке грузов в рамках комбинированных перевозок	23	22	21	20	14	14

### Транспортное оборудование

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>Железнодорожный транспорт</b>						
Локомотивы	2 968	2 961	2 973	2 923	2 851	2 829
Электро- и дизельные автотрисы	960	970	980	972	983	973
Пассажирские вагоны	5 996	5 953	5 896	5 778	5 607	5 284
Число сидячих и спальных мест (в тыс.)	397	387	395	382	374	363
Товарные вагоны	745	741	780	568	606	720
Вагоны-платформы	74 728	74 312	73 109	71 678	67 110	60 681
<b>Автомобильный транспорт</b>						
<b>Мотоциклы, зарегистрированные в Чешской Республике</b>	915 229	918 159	929 627	927 080	799 647	748 140
Пассажирские автомобили, зарегистрированные в Чешской Республике	3 043 316	3 192 532	3 391 541	3 492 961	3 439 745	3 438 870
Миниавтобусы и автобусы дальнего следования, зарегистрированные в Чешской Республике	19 756	20 489	20 755	19 960	18 981	18 259

Грузовые транспортные средства, зарегистрированные в Чешской Республике	202 929	225 477	246 621	260 276	268 259	275 617
Автотягачи, зарегистрированные в Чешской Республике	16 382	17 482	18 751	20 035	21 151	22 669
Полуприцепы, зарегистрированные в Чешской Республике	22 074	23 284	18 997	20 283	21 483	22 780
Прицепы, зарегистрированные в Чешской Республике	630 697	646 924	72 876	83 645	93 207	104 073
<b>Число электромобилей, используемых для городских перевозок общественным транспортом в Чешской Республике</b>						
Троллейбусы	718	711	721	708	721	727
Трамваи	1 913	1 929	1 947	1 982	1 899	1 888
Метро	532	528	504	504	504	504
<b>Перевозки по внутренним водным путям</b>						
Самоходные суда	80	53	75	79	76	67
Несамходные и толкаемые суда	292	194	309	294	291	176
Буксиры и буксиры-толкачи	341	160	212	206	151	105
Пассажирские суда	74	42	40	41	54	67
Воздушный транспорт						
<b>Число самолетов с удостоверенной взлетной мощностью не менее 9 000 кг</b>						
Общее число самолетов	47	41	49	47	47	44
Общее число самолетов с неподвижными крыльями	41	33	41	42	41	38
<b>Число самолетов с удостоверенной взлетной мощностью менее 9 000 кг</b>						
Общее число самолетов	735	696	725	709	722	732
Общее число самолетов с неподвижными крыльями	712	670	701	680	695	700