



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.2/2007/7
12 September 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Шестьдесят первая сессия

Париж, 20-21 ноября 2007 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

ИЗУЧЕНИЕ СИТУАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ СТРАН-ЧЛЕНОВ

Доклад правительства Сербии

1. В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы, принятой на его шестьдесят восьмой сессии (ECE/TRANS/166/Add.1, пункт 2.5), Рабочей группе по железнодорожному транспорту надлежит осуществлять наблюдение за работой по согласованию требований, касающихся международных железнодорожных перевозок, включая вопросы безопасности на железнодорожном транспорте, и их облегчения. Настоящий документ представляется на рассмотрение Рабочей группой в соответствии с этим мандатом.

I. ДАННЫЕ О ДИНАМИКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ЗА ПРОШЕДШИЙ ПЕРИОД И В БУДУЩЕМ

А. Транспортная деятельность в 2006 году

2. Доля пассажирских и грузовых перевозок в общем объеме перевозок:
 - a) пассажирские перевозки: 17%;
 - b) грузовые перевозки: 83%.

3. Доля национальных и международных перевозок в общем объеме перевозок:
 - a) национальные перевозки: 28%;
 - b) международные перевозки: 72%.

4. Осуществление транспортной деятельности в 2006 году:
 - a) объем пассажирских перевозок увеличился на 17,2%;
 - b) объем грузовых перевозок увеличился на 12,5%.

Таблица 1. Показатели транспортной деятельности в 2006 году с планами на 2007 год

| Показатели | Единица измерения | 2005 (в млн.) | 2006 (в млн.) | Динамика (4/3) | 2007-план (в млн.) | Динамика (6/4) |
|-----------------------|-----------------------|------------------|------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Общий объем перевозок | п-т-км | 4 334 | 5 078 | 117,2 | 5 510 | 108,5 |
| Пассажирские | | | | | | |
| Перевезено пассажиров | Количество пассажиров | 13,46 | 14,11 | 104,9 | 12,05 | 85,4 |
| Пассажиро-километры | п-км | 852 | 846 | 99,3 | 860 | 101,7 |
| Грузовые | | | | | | |
| Перевезено грузов | тонны | 12,57 | 14,14 | 112,5 | 15,28 | 108,1 |
| Тонно-километры нетто | т-км нетто | 3 482 | 4 232 | 121,5 | 4 650 | 109,9 |

В. Планируемая транспортная деятельность в 2007 году

5. Доля пассажирских и грузовых перевозок в общем объеме перевозок:

- a) пассажирские перевозки: 16%;
 - b) грузовые перевозки: 84%.
6. Доля национальных и международных перевозок в общем объеме перевозок:
- a) национальные перевозки: 26%;
 - b) международные перевозки: 74%.
7. Осуществление транспортной деятельности в 2007 году:
- a) объем пассажирских перевозок сократился на 14,4%;
 - b) объем грузовых перевозок увеличился на 8,1%.

II. НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ, КОТОРЫЕ БУДУТ ПРОИСХОДИТЬ ПОСЛЕ РЕОРГАНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЕКТОРА, С УДЕЛЕНИЕМ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ СОЗДАНИЮ НОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ

8. Государственное предприятие "Сербские железные дороги" полностью принадлежит государству, которое распоряжается всем эксплуатируемым имуществом. В соответствии с Постановлением об учреждении государственного предприятия "Сербские железные дороги" и в целях создания условий для более независимого функционирования на рынке транспортных услуг в секторе сформировано два управления: Управление по вопросам инфраструктуры и Управление по вопросам перевозок, а также специальная структура, включающая совместные службы (финансы, закупки, юридические вопросы и т.д.). Такая организационная структура позволяет планировать распределение расходов между различными подразделениями предприятия и создать систему внутренней отчетности. Процесс структурной реорганизации государственного предприятия "Сербские железные дороги" продолжается по сей день.

9. В железнодорожном секторе уже проведены некоторые ключевые изменения, наиболее значительными из которых являются следующие:

- a) 1 марта 2005 года вступил в силу новый Закон о железных дорогах, принятый 17 февраля 2005 года¹;

¹ "Официальный вестник Республики Сербия" № 18/2005, 24 февраля 2005 года.

- b) 17 мая 2005 года в Реестр коммерческих предприятий включено новое предприятие - государственное предприятие "Сербские железные дороги";
- c) создан регулирующий орган - Управление железных дорог, которое начало работу в середине 2005 года;
- d) согласно Указу о создании государственного предприятия "Сербские железные дороги", предприятие будет выполнять свою деятельность по отдельным направлениям в соответствии с принципами разделения деятельности между управлением инфраструктурой государственных железных дорог, выполнением пассажирских и грузовых перевозок и содержанием железнодорожного подвижного состава; соответственно Устав предусматривает, что в рамках предприятия должны быть созданы структурные подразделения: Управление по вопросам инфраструктуры и Управление по вопросам перевозок²;
- e) предприятие является членом различных организаций или имеет при них статус наблюдателя (МСЖД, СЕЖД и другие международные железнодорожные и финансовые организации и учреждения);
- f) в соответствии с положениями нового Закона о железных дорогах принят ряд подзаконных актов (в частности, инструкции, касающиеся условий выдачи и содержания свидетельств безопасности для управления железнодорожной инфраструктурой и выполнения железнодорожных операций, которые вступили в силу 17 мая 2006 года);
- g) осуществляется подготовка проекта стратегии и политики развития транспортного сектора в Сербии.

10. В соответствии с новым Законом о железных дорогах создана институциональная основа для введения в действие механизма финансирования обязательных услуг по перевозкам транспортом общего пользования. Ожидается, что такие обязательные услуги будут финансироваться государством - из бюджета Республики и бюджетов местных органов власти.

11. Будет определен, т.е. скорректирован статус, национального оператора с учетом его возможностей функционирования в рыночных условиях. В связи с этим необходимо в кратчайшие возможные сроки провести консолидацию технологического и финансового

² Для нужд Управления по вопросам инфраструктуры и Управления по вопросам перевозок общие вопросы решаются на уровне предприятия.

потенциала железных дорог, с тем чтобы после вступления государства в Европейский союз железные дороги были готовы к конкуренции на рынке железнодорожных транспортных услуг. Ожидается, что в юридических основах будет учтен нынешний статус национального оператора на рынке железнодорожных перевозок и будут найдены соответствующие решения, с тем чтобы он смог как можно быстрее действовать в рыночных условиях.

12. Министерство инфраструктуры занимается осуществлением проекта по разработке режима доступа к инфраструктуре для железнодорожного сектора, который финансируется ККОИ при содействии Всемирного банка. Проект включает составление документа с описанием сети, а также доклада о тарифных ставках сборов за доступ к путевой инфраструктуре, в котором излагается методология определения ставок сборов за доступ к инфраструктуре. Осуществление проекта началось в марте 2007 года и продлится 8 месяцев. Задачи проекта состоят в следующем:

а) определение основы для использования инфраструктуры и установление цен с учетом соответствующих директив ЕС в интересах стимулирования международных перевозок, конкуренции и частных инвестиций;

б) составление описания сети для государственного предприятия "Сербские железные дороги" в соответствии с определениями ЕС, включая техническую и экономическую информацию для пользователей в отношении эксплуатации сети, которая будет в общих чертах согласована с соседними странами;

в) разработка плана действий для скорейшего установления четко определенного режима использования, включая институциональные и организационные изменения, а также рекомендации, сметы расходов и потенциальные практические меры в целях укрепления режима, где это возможно и целесообразно.

III. СТРУКТУРНАЯ РЕОРГАНИЗАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ "СЕРБСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

13. В ходе структурной реорганизации государственных предприятий некоторые необходимые аспекты этого сложного процесса обычно упускаются из виду. Судя по опыту западноевропейских стран, в случае железнодорожных компаний этот процесс длится от пяти до семи лет или даже больше. В процессе структурной реорганизации государственного предприятия "Сербские железные дороги" можно выделить следующие аспекты:

- a) законодательная основа;
- b) организационная структура;
- c) рационализация функционирования нерентабельных участков сети;
- d) отделение побочных видов деятельности;
- e) сокращение числа работников;
- f) отношения между государством и железными дорогами.

Каждый из вышеупомянутых видов деятельности имеет определенную степень значимости, и позитивная отдача от процесса структурной реорганизации возможна лишь в том случае, если все виды деятельности будут давать конкретные результаты.

A. Законодательная основа

14. 24 февраля 2005 года Национальная ассамблея приняла Закон о железных дорогах ("Официальный вестник Республики Сербия", № 18/2005), который вступил в силу 1 марта 2005 года. Этот закон регламентирует порядок управления инфраструктурой государственных железных дорог и осуществления перевозок.

15. 26 февраля 2005 года сербским правительством принято решение о создании государственного предприятия для управления инфраструктурой железных дорог и осуществления перевозок ("Официальный вестник Республики Сербия", № 78/04 и 19/05).

16. Закон о железных дорогах и решение о создании государственного предприятия "Сербские железные дороги" предусматривает в основном следующее:

- a) создание условий для свободного и справедливого доступа к инфраструктуре государственных железных дорог для всех заинтересованных перевозчиков;
- b) функционирование независимых железнодорожных компаний, предполагающее свободное установление цен;
- c) разделение железнодорожной системы на две части: одна часть занимается управлением железнодорожной инфраструктурой, а также организацией и

регулированием перевозок, а вторая отвечает за осуществление пассажирских и грузовых перевозок;

d) специальное финансирование деятельности управляющего железнодорожной инфраструктурой и перевозчика из бюджетов Республики и местных органов самоуправления в форме предоставления недостающих средств для проведения ремонтно-эксплуатационных работ на объектах инфраструктуры государственных железных дорог, организации и регулирования железнодорожного движения, а также строительства, реконструкции и модернизации железнодорожной инфраструктуры, осуществляемых государственным предприятием, и субсидирование нерентабельных линий пассажирских перевозок Республикой Сербия и местными органами самоуправления;

e) введение обязательных услуг по перевозкам транспортом общего пользования на определенных линиях;

f) введение платы за использование железнодорожных линий перевозчиками;

g) создание управления железных дорог как отдельной организации.

В. Организационная структура

17. Государственное предприятие "Сербские железные дороги" полностью принадлежит государству, которое распоряжается всем эксплуатируемым имуществом. В соответствии с Постановлением об учреждении государственного предприятия "Сербские железные дороги" и в целях создания условий для более независимого функционирования на рынке транспортных услуг в секторе сформировано два управления: Управление по вопросам инфраструктуры и Управление по вопросам перевозок, а также специальная структура, включающая совместные службы (финансы, закупки, юридические вопросы и т.д.). Такая организационная структура позволяет планировать распределение расходов между различными подразделениями предприятия и создать систему внутренней отчетности. В ходе следующего этапа процесса реорганизации Управление по вопросам перевозок будет разделено на структуры, отвечающие за грузовые перевозки, пассажирские перевозки и эксплуатацию подвижного состава как независимые направления деятельности практически с полным набором юридических полномочий (аналогично холдинговой модели в некоторых странах ЕС).

18. Вышеуказанные преобразования планируется провести в течение 2008 года, и они найдут отражение в Законе о преобразовании государственного предприятия "Сербские железные дороги".

19. Процесс структурной реорганизации продлится от 3 до 5 лет в зависимости от эффективности его осуществления в первые несколько лет начиная с текущего года. Преобразования планируется провести в первые два года (2006 и 2007), а пятилетний срок предусмотрен на случай возникновения возможных непредвиденных обстоятельств.

С. Рационализация эксплуатации нерентабельных линий железнодорожной сети

20. В целях более эффективного осуществления процесса структурной реорганизации государственного предприятия и при поддержке ЕБРР была привлечена консультационная компания "Буз Аллен и Гамильтон", которая занималась реализацией проекта "Институциональное исследование". Решения, составленные по итогам этого исследования, были частично реализованы на практике. Одним из намеченных и реализованных решений является прекращение движения на нерентабельных линиях. С 2005 года, т.е. в 2005 и 2006 годах, прекращены пассажирские перевозки на 543,1 км железнодорожных линий (по коммерческим соображениям). Это составляет около 14% общей протяженности линий, находящихся в ведении государственного предприятия "Сербские железные дороги". Кроме того, в целях рационализации обслуживания сокращено 300 официальных должностей: 140 - в секторе пассажирских перевозок и 160 - в секторе грузовых перевозок.

21. Рационализация сети линий и систем услуг является предварительным условием для обеспечения функционирования железных дорог в соответствии с рыночными принципами. Это значит, что соображения рентабельности требуют учета прибыли и эксплуатационных расходов. До сих пор решения принимались лишь исходя из потребностей в перевозках и объема прибыли, а затраты не принимались во внимание. К числу необходимых мер относятся прекращение пассажирских и грузовых перевозок на определенных линиях, закрытие нерентабельных станций, перенаправление транспортных мощностей с нерентабельных на рентабельные линии, а также предоставление транспортных услуг на основе обязательного финансирования из бюджетов соответствующего региона, города или экономического субъекта.

Д. Отделение побочных видов деятельности

22. Меморандум финансово-экономической программы правительства Республики Сербия и МВФ предусматривает обязательную передачу побочных видов деятельности в ведение правительства Сербии к началу июня 2005 года, а также начало процедуры приватизации вновь созданных независимых компаний.

23. Правительство решило, что государственное предприятие "Сербские железные дороги" как учредитель дочерних компаний может передать Республике Сербия учредительские права в отношении следующих десяти дочерних компаний:

- a) вагоностроительный завод "Желвоз", Смедерево;
- b) туристическое агентство "КСР Белградтурс", Белград;
- c) предприятие по ремонту и эксплуатации железнодорожного подвижного состава и оборудования "Нега кола и ДДД", Белград;
- d) завод по производству транспортного оборудования "Фасо", Белград;
- e) акционерное общество "Ферспед" - международные и внутренние экспедиторские услуги, Белград;
- f) железнодорожное информационно-издательское агентство "Желнид", Белград;
- g) агентство "Желтурист" - железнодорожное снабжение и туризм, Белград;
- h) предприятие по ремонту и эксплуатации зданий, Белград;
- i) предприятие по обеспечению противопожарной и физической охраны зданий и имущества, Белград;
- j) "Прон инвест", Белград.

24. Передача учредительских прав Республике Сербия завершена в отношении всех десяти дочерних компаний. Сформированы органы управления (управляющие и исполнительные советы), и внесены поправки в учредительные документы в соответствии с Законом о предпринимательской деятельности. Все эти компании готовятся к приватизации, а по некоторым из них Агентство по приватизации уже выпустило информационно-рекламные проспекты. Общее число работников в этих компаниях составляет 3 822 человека. Вопрос о дальнейшем отделении подведомственных компаний будет решен в рамках стратегии деятельности компании на 2007 год и бизнес-плана на 2006-2010 годы.

Е. Сокращение числа работников

25. За последние пять лет компания добилась значительных результатов, особенно в отношении сокращения штата, о чем свидетельствуют данные о числе работников по состоянию на следующие даты:

- a) 31 декабря 2000 года - 32 823 человека;
- b) 31 декабря 2004 года - 26 211 человек;
- c) 31 декабря 2005 года - 22 271 человек.

26. В процессе сокращения поддерживалось очень конструктивное сотрудничество с профсоюзами, что способствовало позитивному осуществлению этого процесса.

27. Целевой показатель численности работников в конце процесса структурной реорганизации составляет от 17 000 до 19 000 человек в зависимости от следующих факторов:

- a) технического и технологического уровня, который будет достигнут компанией в предстоящий период;
- b) объема обязательных перевозок транспортом общего пользования, установленного государством или местными органами самоуправления, т.е. уровня готовности государства субсидировать нерентабельные пассажирские перевозки.

28. Структурная реорганизация кадрового состава и повышение производительности - к концу 2006 года предприятие планирует сократить численность персонала до 21 000, а к концу 2007 года - до 19 400 человек; в соответствии с Планом действий по сокращению нерентабельных услуг, т.е. в рамках процесса осуществления этого документа, который начнется к концу 2007 года, в частности, будет проведена дальнейшая структурная реорганизация кадрового состава; в течение 2000-2005 годов СЖД повысили производительность на 82%. В то же время необходимо достичь следующих целевых показателей производительности (п-т-км в расчете на одного служащего), которые должны составлять не менее: 180 000 в 2006 году, 210 000 в 2007 году, 240 000 в 2008 году и 270 000 в 2009 финансовом году, однако предприятие будет стараться достичь этих целевых показателей даже ранее.

Г. Отношения между государством и железнодорожной компанией

29. В соответствии с Законом о государственном имуществе в настоящее время государство владеет всем имуществом, находящимся в распоряжении государственного предприятия "Сербские железные дороги". Сегодня деятельность субсидируется государством в объеме около 100 млн. евро. Номинальный объем субсидий сократился с 10 млрд. сербских динаров в 2002 году до 8 млрд. сербских динаров в 2006 году.
30. Предусматривается, что содержание инфраструктуры будет финансироваться государством, а перевозки как коммерческая деятельность не подлежат субсидированию.
31. Согласно Постановлению об учреждении государственного предприятия "Сербские железные дороги", прежде чем вступят в силу закрепленные в законе решения по либерализации транспортной деятельности, необходимо разработать и реализовать план укрепления финансовой основы, поскольку эти решения предусматривают равный доступ на равных условиях для отечественных и иностранных перевозчиков. В первую очередь это предполагает урегулирование статуса внешних долгов, общий объем которых составляет более 600 млн. евро. Сроки осуществления этой деятельности зависят от способности государства и готовности ряда министерств приложить серьезные усилия для ее реализации.
32. Укрепление финансовой основы необходимо для обеспечения того, чтобы государственное предприятие "Сербские железные дороги" могло функционировать в рыночных условиях. Опыт европейских железнодорожных компаний показывает, что большинство из них получают определенные выгоды в процессе структурной реорганизации, главным образом в связи с решением вопросов задолженности. Это облегчит функционирование предприятия в плане привлечения инвестиций и урегулирования задолженности на рынке долгосрочного ссудного капитала.
33. Введение государством или местными органами самоуправления обязательных услуг по перевозкам транспортом общего пользования на определенных линиях является одним из новых элементов в Законе о железных дорогах, который должен начать действовать уже в 2007 году, но не позднее 2008 года. В практическом плане это означает, что перевозчики будут обязаны выполнять перевозки на определенных нерентабельных линиях, которые государство тем не менее считает важными для железнодорожного транспорта, но оно будет в то же время субсидировать такие перевозки до их полной стоимости. В ближайшие годы начнет также действовать система платного использования инфраструктуры. Управление по вопросам инфраструктуры (структурное подразделение государственного предприятия "Сербские железные дороги") будет

взимать плату за доступ к инфраструктуре и пользование ею со всех перевозчиков, заинтересованных в использовании железнодорожной инфраструктуры и отвечающих установленным в законе условиям.

1. Заключение

34. В некоторых аспектах структурной реорганизации (сокращение числа работников, законодательная основа) достигнут больший прогресс, чем в других (организационная структура, отношения между государством и железнодорожной компанией и т.д.), но тем не менее можно сказать, что для проведения структурной реорганизации данной компании потребуется еще три-пять лет в зависимости от трудностей, которые возникнут на этом пути.

35. Главными проблемами, препятствующими процессу структурной реорганизации, на данный момент являются: недостаточное покрытие затрат за счет собственных доходов, недостаточное бюджетное субсидирование капиталовложений в содержание инфраструктуры, недостаточная готовность всех управленческих структур к необходимым реформам, большой объем обязательств по международным кредитам, нехватка современных локомотивов и подвижного состава, неудовлетворительное состояние инфраструктуры, являющееся причиной низкой скорости движения на многих линиях.

36. Процесс структурной реорганизации до сих пор осуществлялся при поддержке со стороны профсоюза работников государственного предприятия "Сербские железные дороги", который вносит свой вклад в этот процесс, участвуя в деятельности рабочих групп.

2. Система учета

37. Финансовые отчеты предприятия за 2004 год впервые были подготовлены в соответствии с международными стандартами бухгалтерского учета (МСУ).

38. Особое значение имеет тот факт, что в начале 2006 года СЖД приняли новое руководство по вопросам учета и принципам составления отчетности, тем самым определив основы управленческого учета на уровне предприятия, а новая система оценки имущества, основных производственных средств и оборудования дополнительно облегчит задачу применения МСУ в ходе подготовки финансовых отчетов.

3. Будущая организационная структура

39. Государственное предприятие "Сербские железные дороги" будет подвергнуто реорганизации в целях обеспечения его четкой рыночной ориентации в будущем. Организационная структура, т.е. организационный формат, будет и далее адаптироваться к реальным потребностям, возможностям и позитивному опыту международных железнодорожных администраций и будет зависеть от действующей правовой основы. При необходимости эти мероприятия будут уточняться и разъясняться в последующих планах. На переходный период (в ходе которого в качестве одного из главных условий для создания намечаемого организационного формата будет проведено укрепление финансовой основы), т.е. к 31 декабря 2009 года, когда должен быть определен возможный организационный формат предприятия (холдинг), при условии выполнения установленных для него предварительных требований намечена организационная структура, включающая два организационных подразделения (управления). Этот организационный формат может быть создан даже ранее, если будут выполнены установленные условия, и это будет конкретизировано в последующих плановых документах. Не позднее 31 июля 2008 года правительство Республики Сербия представит в Национальную ассамблею соответствующий законопроект, в котором будут указаны намечаемые организационный формат и структура в соответствии с планом, а не позднее 2009 года будут проведены все мероприятия по подготовке к разделению части операций на три организационных компонента. В зависимости от действующей правовой основы переход от нынешнего к намечаемому организационному формату предприятия будет, вероятно, возможным лишь посредством принятия постановления правительством Республики Сербия; юридическая процедура для реализации этой задачи будет освещена более подробно в последующих плановых документах.

40. В течение переходного периода предприятие проведет наиболее важные мероприятия в области структурной реорганизации. Вместе с тем в рамках процесса децентрализации оно будет продолжать функционировать как комплексное предприятие, делегируя часть ответственности вновь созданным управлениям по вопросам операций и инфраструктуры. Таким образом, предприятие будет постепенно становиться независимым в плане предпринимательской деятельности. Переходный период позволит СЖД и правительству Республики Сербия принять ряд необходимых мер по созданию условий для формирования долгосрочной целевой организационной структуры.

41. По завершении переходного периода, т.е. когда будут выполнены требуемые предварительные условия (укрепление финансовой основы, внедрение механизма финансирования услуг по перевозкам транспортом общего пользования, введение сбора за доступ к инфраструктуре, принятие соответствующего закона Национальной ассамблеей

Республики Сербия и/или принятие постановления правительством Республики Сербия, в котором будет установлен намечаемый организационный формат, т.е. структура предприятия), предприятие может перейти к функционированию в намеченном организационном формате, включающем четыре или пять отдельных организационных подразделений. Этот формат будет определяться соответствующими решениями учредителя и зависеть от технических, технологических и экономических возможностей конкретных подразделений нынешнего предприятия с точки зрения функционирования на независимой основе.

42. Ожидается, что численность штата работников в соответствии с намечаемой организационной структурой государственного предприятия "Сербские железные дороги" составит приблизительно 19 000 человек.

4. Инициатива создания союза компаний по осуществлению комбинированных перевозок

43. В течение 2005/2006 годов Департамент по железнодорожным и интермодальным перевозкам установил контакты с членами Международного союза компаний по комбинированным железнодорожным перевозкам (МСККП) в целях получения их рекомендаций относительно создания союза компаний комбинированных перевозок в Сербии. В качестве последующего шага государственное предприятие "Сербские железные дороги" сформировало рабочую группу, перед которой была поставлена задача проведения анализа потребности в такой структуре и проработки модели для "Сербиякомби". После того, как рабочая группа представила свой доклад по вопросу о потребности в создании "Сербиякомби", государственное предприятие "Сербские железные дороги" продолжило свою работу над вопросом о создании "Сербиякомби". Благодаря этим усилиям Республика Сербия в ближайшее время будет иметь оператора комбинированных перевозок, который станет партнером других европейских операторов комбинированных перевозок и который, помимо своей коммерческой роли, будет активно стимулировать дальнейшее развитие комбинированных перевозок.

IV. ИНВЕСТИЦИИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

44. Возможными источниками финансирования инвестиционных проектов являются:

а) займы ЕИБ, ЕБРР и Всемирного банка, а также займы, предоставляемые странами - членами ЕС и другими кредиторами;

- b) субсидии и другие средства, выделяемые для финансирования проектов, имеющих региональное значение;
- c) средства, выделяемые Республикой Сербия, - капитальные субсидии;
- d) средства Национального инвестиционного плана;
- e) ресурсы предприятий, а также местных органов власти, вкладываемые в использование железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава;
- f) прочие источники.

45. Инвестиционный план государственного предприятия "Сербские железные дороги" на 2006-2010 годы предусматривает общий объем инвестиций порядка 231 млрд. сербских динаров, в том числе приблизительно 22 млрд. сербских динаров, или приблизительно 10%, относятся к программам в сфере инфраструктуры и перевозок, для которых были определены источники финансирования. Объем инвестиций, планируемых для других проектов развития, в отношении которых источники финансирования еще не определены, составляет приблизительно 209 млрд. сербских динаров, в том числе приблизительно 64 млрд. сербских динаров предусматривается для проектов в области инфраструктуры, приблизительно 42 млрд. сербских динаров - для проектов в сфере перевозок, и приблизительно 3 млрд. сербских динаров - для проектов, связанных с модернизацией и прочими задачами материально-технического обеспечения.

46. Потенциальными источниками финансирования, в частности, могли бы стать также субсидии из фондов Европейского союза для целей развития железнодорожных мощностей, которые позволят добиться более быстрой интеграции в единую европейскую транспортную систему. СЖД ожидают, что ЕС выделит субсидии на обновление железнодорожных коридоров, и в частности коридора X, а также на подвижной состав и модернизацию других линий, прежде чем будет открыт доступ к инфраструктуре, поскольку Сербские железные дороги не могут участвовать на равной основе в предстоящей либерализации европейского железнодорожного рынка. Это позволило бы СЖД ускорить уже начавшееся постепенное применение важнейших норм и документов ЕС, т.е. конкретных положений директив, регулирующих отношения в сфере железнодорожных перевозок.

А. Займы ЕИБ и ЕБРР

1. ЕИБ-1

47. Завершается освоение средств кредита ЕИБ-1, объем которого составляет 70 млн. евро и который предназначен для реконструкции железнодорожной инфраструктуры, и в частности важнейших участков коридора 10 и его ответвлений (участки Димитровград - государственная граница, Кусадак - Велика - Плана, Словац - Валево, Ресник - Лазаревац, Кортановцы - Петроварадин: расширение туннелей и реконструкция мостов между станциями Ниш и Димитровград, а также работы на путевых объектах станции Димитровград). **Результат:** помимо выполнения запланированных работ, после завершения реконструкции 6 туннелей и 19 мостов ЕИБ-1 позволил существенно увеличить пропускную способность линии Ниш - Димитровград (коридор 10) вследствие приведения ширины колеи в соответствие со стандартом С МСЖД, что обеспечило возможность движения всех типов интермодальных транспортных единиц по коридору 10. Вышеупомянутая реконструкция была также предварительным условием для последующей электрификации железных дорог.

2. ЕБРР-1

48. Кредит Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР-1) в объеме 57 млн. евро предназначен для закупки и восстановления подвижного состава, обеспечения механизации путевых ремонтно-эксплуатационных работ и осуществления социальной программы. **Результат:** благодаря ЕБРР-1 удалось улучшить положение и добиться существенного синергического взаимодействия с правительственной социальной программой, связанной с сокращением числа работников Сербских железных дорог в период с 31 декабря 2000 года по 31 декабря 2006 года на 11 832 человека.

3. ЕИБ-2

49. В рамках нового кредита ЕИБ-2 в объеме 80 млн. евро, решение о выделении которого подписано 8 декабря 2006 года, должны быть реконструированы и модернизированы следующие участки: Батайница - Стара - Пазова - Голубинци (линия Белград - Шид), Йовац (Гиле) - Чуприя (линия Белград - Ниш), Челе - Кула - Станичене (линия Ниш - Дмитровград).

а) Линия Белград - Шид: 22 млн. евро. Реконструкция и модернизация железнодорожной линии для движения со скоростью 160 км/ч, участок между станциями Батайница и Голубинци, от 21-го километра до 45-го километра. Работы охватывают

участок от станции Батайница до станции Нова-Пазова и включают капитальный ремонт на одном участке левого пути и на всем правом пути двухпутной линии, а также реконструкцию существующей системы централизации и контактной сети на перегоне между станциями. Станция Нова-Пазова: реконструкция основных и соединительных путей, строительство станционных платформ, включая подземный переход, реконструкция привокзальной площади, реконструкция существующей системы централизации и контактной сети в соответствии с новой конфигурацией пути. Станция Стара-Пазова: реконструкция основных и соединительных путей, строительство станционных платформ, включая завершение строительства подземного перехода, реконструкция существующей системы централизации и контактной сети в соответствии с новой конфигурацией пути. Участок от станции Стара-Пазова до станции Голубинци: завершение работ по строительству правого пути (основание и верхнее строение пути), приобретение и установка оборудования для контактной сети, а также систем сигнализации, централизации и связи.

б) Линия Белград - Ниш: 28 млн. евро. Работы по модернизации будут включать реконструкцию, т.е. строительство нового двухпутного участка Йовац - Чуприя протяженностью 7,2 км в связи с плохим состоянием однопутного моста через реку Велика-Морава.

с) Линия Ниш - Димитровград: 30 млн. евро. Работы по модернизации будут включать обновление участка линии Челе-Кула - Станичене протяженностью 59,0 км от 5-го до 64-го километра. Работы включают: экстренные работы на нижнем строении пути (корректировка элементов приблизительно на 40% кривых, укрепление слабых участков земляного полотна, установка подстилающих опорных элементов на участках железнодорожной линии с грунтовым земляным полотном, установка защитных ограждений на участках, проложенных в скальных породах и по полувыемкам - полунасыпям, дренаж земляного полотна и станционных зон, модернизация дренажных систем, расширение колеи на определенных участках пути, проложенных в скальных выемках, укрепление склонов, регулирование водотоков и гидроинженерные работы, все другие работы, требующиеся для повышения устойчивости и несущей способности земляного полотна). Реконструкция станций: увеличение длины приемочных и отправочных путей в целях обеспечения наличия полезной длины в 635 м для поездов со 120 осями, обеспечение наличия одного обгонного пути, полезная длина в 750 м на станции Островица. Экстренные работы на верхнем строении пути: полная замена верхнего строения пути на перегонах и станционных путях, включающая укладку новых рельсов на бетонных шпалах с гибкими скреплениями и новыми стрелками, использование сварных рельсов для создания бесстыкового пути.

4. ЕБРР-2

50. В рамках нового кредита ЕБРР-2 в объеме 60 млн. евро, решение о выделении которого было подписано 14 июля 2006 года, должно быть закуплено до 1 100 грузовых вагонов.

5. ЕБРР-3

51. Переговоры продолжаются. На средства этого займа предлагается закупить новые пассажирские поезда на электрической тяге.

6. Кредит Испании

52. Королевство Испания предоставило Республике Сербия, т.е. государственному предприятию "Сербские железные дороги", кредит в объеме 32 млн. евро на закупку подвижного состава. Кредит будет использован для приобретения 10 новых дизельных поездов, реконструкции и модернизации по меньшей мере 20 пассажирских вагонов для внутренних перевозок, а также для ремонта и модернизации по меньшей мере 10 спальных вагонов для международных перевозок.
