



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.2/2008/6
8 September 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Шестьдесят вторая сессия
Женева, 18-20 ноября 2008 года
Пункт 9 предварительной повестки дня

ДОКЛАД ГД ТРЭН О ГРУЗООРИЕНТИРОВАННЫХ СЕТЯХ И ОСУЩЕСТВЛЕНИИ
ВТОРОГО ПАКЕТА МЕР В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Сообщение Комиссии, препровождаемое Совету и Европейскому парламенту

На пути к созданию железнодорожной сети, предназначенной
для приоритетной перевозки грузов

Записка Европейской комиссии

МАНДАТ

На своей шестьдесят второй сессии (Париж, 20 ноября 2007 года) Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) просила Генеральный директорат по энергетике и транспорту (ГД ТРЭН) Европейской комиссии и впредь представлять на будущих сессиях SC.2 информацию о достигнутом прогрессе в области осуществления инициатив на железнодорожном транспорте. В приведенном ниже сообщении Комиссии дается оценка мероприятий по формированию в Европейском союзе конкурентоспособного грузоориентированного железнодорожного сектора.

СООБЩЕНИЕ КОМИССИИ, ПРЕПРОВОЖДАЕМОЕ СОВЕТУ
И ЕВРОПЕЙСКОМУ ПАРЛАМЕНТУ

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА	4
1.1 Небольшая доля рынка при широких возможностях	4
1.2 Уже принятые Европейским сообществом меры	4
1.3 Общие руководящие указания в отношении транспортной политики	6
2. ЦЕЛИ И ВОЗМОЖНОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ ДЛЯ ПРИОРИТЕТНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ	7
2.1 Цель данного сообщения - формирование устойчивой европейской железнодорожной сети, входящей в ТЕС-Т и обеспечивающей повышенную надежность и эффективность грузового транспорта	7
2.2 Уже реализуемые инициативы формирования железнодорожной сети для приоритетной перевозки грузов	9
2.3 Используемая возможность: принятие новых мер по формированию грузоориентированной сети	10
3. ФОРМИРОВАНИЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ ГРУЗООРИЕНТИРОВАННОЙ СЕТИ: ПРЕДЛАГАЕМЫЕ МЕРЫ	11
3.1 Создание грузоориентированного коридора	11
3.2 Меры по обеспечению качественного обслуживания в коридоре	12
3.3 Пропускная способность коридора	13

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<i>Стр.</i>
3.4 Распределение ниток движения: повышение уровня координации и приоритетности грузовых перевозок	13
3.5 Правила определения приоритетности, применяемые в случае перерывов движения	14
3.6 Вспомогательные железнодорожные области (в частности, терминалы и сортировочные станции)	15
4. КОНТРОЛЬ ЗА РЕАЛИЗАЦИЕЙ ПРЕДЛАГАЕМЫХ МЕР	16

1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1.1 Небольшая доля рынка при широких возможностях грузовых перевозок

В период 1995-2005 годов объем грузовых перевозок ежегодно возрастал на 2,8%, опережая темпы прироста ВВП за тот же период. Значительно изменились транспортные технологии (инфраструктура и транспортные средства), а также подход грузоотправителей, которые стали предъявлять перевозчикам все более высокие требования. Доля грузовых железнодорожных перевозок на рынке неуклонно снижалась, стабилизировавшись к 2005 году на уровне порядка 10%¹, что является самым низким показателем с 1945 года (см. приложение I²).

В настоящее время операторы железнодорожных грузовых перевозок сталкиваются с рядом трудностей, которые отчасти объясняются их неспособностью расширить свое присутствие на рынке. Речь идет прежде всего о надежности этих перевозок, имеющейся пропускной способности, управлении процессами информирования, средней скорости и гибкости перевозок.

Вместе с тем, по всей видимости, возникают и новые возможности. В некоторых государствах-членах сектор железнодорожных грузовых перевозок, который теперь открыт для конкуренции, претерпевает возрождение, обусловленное, в частности, увеличением объема торговли, перегруженностью автомобильных дорог, высокими ценами на нефть и растущим стремлением к сохранению окружающей среды. Продолжается расширение таких сегментов рынка, как контейнерные перевозки и дальние перевозки, в которых железные дороги имеют явные преимущества (см. приложения I и II).

1.2 Уже принятые Европейским сообществом меры

В течение примерно 15 последних лет Европейское сообщество проводит политику, нацеленную на возрождение железнодорожного сектора, на основе нижеследующего трехстороннего подхода.

¹ ЕС-25, объем перевозок (т-км).

² Приложения сведены воедино в подготовленном персоналом Комиссии рабочем документе «Приложение к сообщению "На пути к созданию железнодорожной сети для приоритетной перевозки грузов"».

а) В соответствии с первым³ и вторым⁴ пакетами мер в области железнодорожного транспорта был создан рынок грузовых перевозок общеевропейского масштаба. Постепенное открытие рынка грузовых железнодорожных перевозок, которое было завершено в январе 2007 года, сопровождалось изменением структуры ведущих предприятий. В период 2001-2004 годов затраты на железнодорожные грузовые перевозки снижались на 2% в год, а железнодорожные тарифы в тот же период снижались на 3% в год⁵.

б) Были разработаны технические нормы эксплуатационной совместимости и общие предписания по безопасности. В этом смысле уместно отметить последние инициативы в отношении европейского удостоверения машиниста поезда и представленное Комиссией в конце 2006 года предложение об обмене подвижным составом.

в) Было определено место железнодорожной системы в контексте трансъвропейской транспортной сети (ТЕС-Т). Многие железнодорожные проекты финансировались за счет ресурсов ТЕС-Т. В контексте программы ТЕС-Т Комиссия также инициировала и стимулировала развитие ЕСУЖД (Европейской системы управления железнодорожным движением), которая представляет собой общую систему контроля, управления и сигнализации и должна заменить существующие национальные системы. Сообщество также оказывает железнодорожному сектору значительную финансовую поддержку в рамках политики сплочения ЕС.

Пока эти инициативы не принесли ожидаемых результатов. Государствам-членам необходимо завершить введение европейского железнодорожного законодательства. Процесс обеспечения эксплуатационной совместимости идет медленно, причем по-прежнему возникают трудности на границах. Поэтому сохраняются также некоторые серьезные проблемы в плане осуществления высококачественных железнодорожных грузовых перевозок. Так, согласно данным МСККП, в 2006 году в пункты назначения по

³ Директивы 2001/12, 2001/13 и 2001/14 от 26 февраля 2001 года. См. доклад об осуществлении первого пакета мер - COM(2006)189 от 3 мая 2006 года.

⁴ Директивы 2004/49/ЕС, 2004/50/ЕС, 2004/51/ЕС и положение 881/2004/ЕС от 29 апреля 2004 года.

⁵ СЕЖД "The Future of Rail Freight in Europe" ("Будущее железнодорожных грузовых перевозок в Европе").

расписанию прибывало лишь 53% составов, совершавших интермодальные перевозки по железным и автомобильным дорогам^{6,7}.

В целом анализ принятых Сообществом мер свидетельствует о том, что они более результативны на национальном, чем на транснациональном уровне. Пока инициативы ЕС не способствовали надлежащему решению проблемы раздробленности европейского рынка железнодорожных перевозок.

1.3 Общие руководящие указания в отношении транспортной политики

В целях перераспределения перевозок с автомобильного на железнодорожный транспорт в "Белой книге" о европейской транспортной политике на 2010 год предусмотрено создание "мультимодальных коридоров для приоритетной перевозки грузов". В ходе проведенного в 2006 году пересмотра "Белой книги" была отмечена задача ЕС по развитию комодальности, т.е. по "эффективному использованию различных видов транспорта в отдельности и в сочетании друг с другом"⁸, и выдвинута идея стимулирования "железнодорожной грузовой сети" (см. приложение III).

Необходимость принятия мер по поощрению формирования железнодорожной сети для приоритетной перевозки грузов указывалась также в опубликованном в июне 2006 года сообщении Комиссии "Логистика грузовых перевозок в Европе: средство обеспечения устойчивой мобильности"⁹. Создание такой сети является также составной частью процесса формирования единого рынка, как это предусмотрено в Договоре, и достижения целей в области экономического роста и занятости, изложенных в "Лиссабонской повестке дня". Кроме того, ее создание будет способствовать осуществлению стратегии устойчивого развития, реализуемой европейскими властями.

⁶ На интермодальные перевозки приходится примерно 15% грузовых перевозок железнодорожным транспортом.

⁷ МСККП (Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам) допускает опоздание не более чем на 30 минут.

⁸ Определение комодальности приведено в среднесрочном пересмотре "Белой книги" по транспортным вопросам.

⁹ СОМ(2006) 336, окончательный вариант.

2. ЦЕЛИ И ВОЗМОЖНОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ ДЛЯ ПРИОРИТЕТНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

2.1 Цель данного сообщения - формирование устойчивой европейской железнодорожной сети, входящей в ТЕС-Т и обеспечивающей повышенную надежность и эффективность грузового транспорта

По мере неуклонного повышения эффективности автомобильного транспорта должна возрастать конкурентоспособность железнодорожных перевозок, в частности в том, что касается их качества. С точки зрения потребителей логистических услуг под их качеством подразумеваются, в частности, конкурентоспособные сроки доставки груза, надежность грузовых перевозок и пропускная способность, соответствующая существующим потребностям. Для достижения этой цели необходимо мобилизовать несколько факторов, включая использование подхода, позволяющего добиться интеграции методов работы и координации рабочих процессов в рамках Европейского союза. Еще один фактор сводится к наличию надлежащей инфраструктуры.

Цель данного сообщения состоит в стимулировании формирования устойчивой европейской железнодорожной сети, которая обеспечит более качественные грузовые перевозки, чем в настоящее время, с точки зрения сроков доставки, надежности и пропускной способности. Повышение качественного уровня перевозок в этой сети должно оказать позитивное воздействие на все сегменты рынка грузовых перевозок, включая улучшение показателей повагонной отправки. Это непосредственно связано с инициативами Комиссии по повышению качества грузовых перевозок в Европе. После отклонения предложения Комиссии о принятии постановления в контексте третьего пакета мер в области железнодорожного транспорта Комиссия обязалась пристально следить за прогрессом в этой сфере и по возможности предлагать новые меры по поддержке и стимулированию этого сектора.

Преставление о том, как эта сеть может выглядеть, дает анализ функционирующих трансъевропейских сетей, в том числе сети грузовых перевозок, описанной в директиве 2001/12/ЕС, и тех коридоров, которые были обозначены как приоритетные для развития ЕСУЖД или были определены в контексте европейских исследовательских проектов ("Eufranet", "Trend", "Reorient" и "New Opera"). Из приведенной ниже карты можно получить первоначальное представление о тех коридорах, которые могли бы быть включены в эту сеть.



2.2 Уже реализуемые инициативы формирования железнодорожной сети для приоритетной перевозки грузов

Функционирующие в этом секторе субъекты и государства-члены уже приступили - в некоторых случаях при поддержке со стороны Комиссии - к проведению ряда мероприятий по созданию международных железнодорожных маршрутов, обеспечивающих оптимальные условия перевозки грузов, или по усилению координации действий управляющих инфраструктуры в деле планирования капиталовложений и совершенствования процедур управления международными грузовыми перевозками.

Эти инициативы предусматривают следующее (см. приложение IV):

a) повышение эксплуатационной совместимости, в частности на основе "технических спецификаций по обеспечению эксплуатационной совместимости в области перевозок и управления" (TOM TSI), внедрение "технических спецификаций по обеспечению эксплуатационной совместимости в области прикладных телематических программ грузовых перевозок" (TAF TSI)¹⁰, в целях совершенствования процесса управления информацией о железнодорожных перевозках на всем континенте;

b) внедрение программы "Eurotrails"¹¹, позволяющей ее пользователям в ряде государств-членов получать в режиме реального времени информацию о местонахождении составов и их возможном опоздании;

c) создание структуры "Рейл Нет Юроп" (RNE)¹², которая, в частности, позволяет ее пользователям получать информацию о международных нитках движения и служит полезным механизмом координации для большинства управляющих инфраструктуры;

¹⁰ Спецификации TAF TSI и их план внедрения нацелены на создание систем управления информацией об эксплуатационной совместимости в области железнодорожных грузовых перевозок.

¹¹ "Eurotrails" - это программное обеспечение, разработанное группой управляющих инфраструктуры при содействии Сообщества. Оно позволяет отслеживать движение международных составов в режиме реального времени.

¹² RNE, созданная по инициативе управляющих инфраструктуры, позволяет, в частности, получать информацию о "готовых" международных нитках движения и дает операторам возможность централизованного распределения этих ниток движения.

d) строительство таких важных объектов инфраструктуры сети ТЕС-Т, как Бетувская линия;

e) создание государствами-членами и управляющими инфраструктурой механизмов эксплуатации коридоров в рамках развития ЕСУЖД на шести основных европейских маршрутах¹³, имеющих важное значение для грузовых перевозок. Эта инициатива, в контексте которой для каждого коридора на уровне министров было подписано письмо о намерениях, осуществляется при поддержке европейского координатора, назначенного Комиссией. Основные меры, предлагаемые в данном сообщении, разработаны на основе именно этих инициатив.

Все эти инициативы наряду с программой ТЕС-Т реально способствуют созданию европейской железнодорожной сети для приоритетной перевозки грузов. Комиссия намеревается следить за их осуществлением, стимулировать их более широкое использование и разрабатывать дополнительные инициативы такого рода.

2.3 Используемая возможность: принятие новых мер по формированию грузоориентированной сети

С целью создания европейской железнодорожной сети для приоритетной перевозки грузов было изучено несколько возможностей, а именно: предоставление субъектам этого сектора и государствам-членам возможности действовать без какого-либо дополнительного вмешательства со стороны Сообщества; принятие ряда новых мер по созданию грузоориентированной сети, включающей участки как исключительно грузовых перевозок, так и смешанных грузо-пассажирских перевозок; осуществление конкретной программы создания европейской грузоориентированной сети.

Последний из упомянутых выше вариантов, по-видимому, в наибольшей степени соответствует целям Комиссии. Однако существует опасность его превращения в излишне громоздкий, дорогостоящий и долгосрочный проект. Первый же вариант, который сводится к сохранению существующего в Сообществе положения, с учетом результатов уже принятых мер представляется неадекватным.

Второй вариант, объединяющий инициативы, направленные, в частности, на усиление координации между управляющими инфраструктурой и различными государствами-

¹³ Шесть коридоров ЕСУЖД: А (Роттердам - Генуя), В (Стокгольм - Неаполь), С (Антверпен - Базель - Лион), D (Валенсия - Лион - Любляна - Будапешт), Е (Дрезден - Прага-Будапешт), F (Дуйсбург - Берлин - Варшава).

членов и формирование основы для создания коридоров, в среднесрочном плане, как представляется, мог бы обеспечить принятие сбалансированных мер в контексте поставленных задач. Он будет дополнять инициативы, которые уже реализуются в рамках законодательных, финансовых и политических программ. В этом случае также потребуются менее значительные финансовые обязательства, чем при создании специализированной сети. С учетом всего этого существует надлежащее понимание необходимости выявления возможных источников финансирования. В долгосрочной перспективе эта деятельность способствовала бы созданию такой железнодорожной сети, которая была бы отчасти или даже полностью ориентирована на грузовые перевозки.

3. ФОРМИРОВАНИЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ ГРУЗООРИЕНТИРОВАННОЙ СЕТИ: ПРЕДЛАГАЕМЫЕ МЕРЫ

Один из возможных подходов к созданию европейской грузоориентированной сети - это формирование транснациональных коридоров, дополняющее уже осуществляемые мероприятия по развитию ЕСУЖД, посредством сосредоточения внимания на управленческих и эксплуатационных проблемах. Отобранные коридоры характеризовались бы наличием инфраструктуры необходимых размеров и принятием мер по управлению ими и их эксплуатации. Задачи отбора и реализации требуют усилий со стороны управляющих инфраструктурой, а также государств-членов и Сообщества. Предполагается создать соответствующий механизм для эксплуатации каждого коридора, предназначенный для скоординированного управления пропускной способностью инфраструктуры, с уделением первостепенного внимания грузовым перевозкам, которые будут иметь приоритет при любых нарушениях движения; облегчить доступ к вспомогательным железнодорожным перевозкам; и наладить систему оценки эффективности перевозок (см. также приложение V), в котором указаны вопросы и текущие цели в контексте каждой из упомянутых ниже тем). На данном этапе Комиссия намерена отразить ряд законодательных мер, упомянутых в этой программе действий, в своем предложении по видоизменению первого пакета мер в области железнодорожного транспорта, которое планируется представить в 2008 году.

3.1 Создание грузоориентированного коридора

Чрезмерная раздробленность управления инфраструктурой, обусловленная различиями национального мышления, ограничивает эффективность капиталовложений и управления международными перевозками. Уже реализуемые в рамках программы ТЕС-Т инициативы и развитие ЕСУЖД заслуживают надлежащего контроля и развития. Использование концепции механизмов эксплуатации коридоров, функционирующих под эгидой государств-членов и управляющих инфраструктурой, позволит значительно

усилить координацию, по сравнению с нынешней системой управления эксплуатацией инфраструктуры, в том числе по аспектам взимания платы за ее использование, движения составов и определения инвестиционных потребностей. Создание механизмов эксплуатации коридоров позволит оптимизировать использование финансовых ресурсов для капиталовложений, упростить административные и технические процедуры на границах, обеспечить непрерывность перевозок в рамках инфраструктуры во всех государствах-членах и в целом облегчить доступ к услугам операторов международных железнодорожных грузовых перевозок.

Комиссия предложит юридическое определение механизма эксплуатации грузоориентированного коридора, в частности определив основные правила, применимые к коридору такого вида.

Она настоятельно призвет государства-члены и управляющих инфраструктуры создавать транснациональные грузоориентированные коридоры. Каждое государство-член к 2012 году должно будет участвовать в работе по крайней мере одного механизма, отвечающего за эксплуатацию коридора.

Комиссия изучит возможности финансирования деятельности по созданию таких механизмов в рамках существующих программ.

3.2 Меры по обеспечению качественного обслуживания в коридоре

Как представляется, слабым местом в области железнодорожных грузовых перевозок по-прежнему является качество обслуживания, и потребители требуют более высокой степени приверженности и открытости в этой связи. Комиссия считает, что обслуживание в рамках европейской грузоориентированной железнодорожной сети должно быть образцовым. Более качественное функционирование этой сети должно оказать положительное воздействие на железнодорожные грузовые перевозки в целом. Качественный уровень обслуживания, достигнутый в грузоориентированных коридорах, мог бы стать примером для всего этого сектора в Европе.

После оценки результатов осуществления Комиссия внесет предложение по законодательной мере, касающейся опубликования показателей качества.

В целом, Комиссия будет и впредь оказывать содействие в реализации всех мер по повышению транспарентности информации о качестве железнодорожных грузовых перевозок.

До 2008 года Комиссия опубликует доклад о шагах, предпринятых операторами железнодорожных грузовых перевозок с целью повышения качества предоставляемых ими услуг.

3.3 Пропускная способность коридора

В настоящее время некоторые из участков основных грузовых маршрутов, в основном в отдельных центральных регионах Союза, перегружены. По прогнозам, содержащимся в различных исследованиях, посвященных грузовым перевозкам в Европе, в перспективе до 2020 года вероятно возникновение дополнительных узких мест, которые станут причиной весьма серьезных проблем. Если не принять необходимые меры для исправления этой ситуации, то она может еще больше обостриться под воздействием увеличения объема перевозок по грузоориентированным коридорам. Кстати говоря, конкурентоспособность грузовых перевозок можно повысить посредством увеличения объема груза, перевозимого каждым составом. Это предполагает повышение пропускной способности инфраструктуры, в частности с учетом длины и габаритов составов, нагрузки на ось и максимальной скорости. Все это свидетельствует о необходимости скоординированных и целенаправленных капиталовложений для развития грузоориентированных коридоров и обеспечения как можно более беспрепятственного сообщения в них, а также более высокой конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Комиссия обратится к механизмам эксплуатации коридоров с просьбой подготовить программу капиталовложений, направленную на устранение узких мест и гармонизацию и повышение пропускной способности инфраструктуры, особенно с учетом длины и габаритов составов.

Она изучит вопрос о целесообразности расширения правовой базы Сообщества путем включения технических характеристик, которые должны будут соблюдаться при эксплуатации грузоориентированных коридоров.

Комиссия рассмотрит возможности финансирования таких капиталовложений в рамках существующих программ.

3.4 Распределение ниток движения: повышение уровня координации и приоритетности международных грузовых перевозок

В настоящее время распределением ниток движения занимаются управляющие инфраструктурой в соответствии с правилами, которые в различных государствах-членах

неодинаковы. Несоответствия между этими правилами могут касаться процедур такого распределения или определения приоритетности грузовых перевозок по сравнению с другими видами перевозок. Одним из полезных решений, возможно, стало бы согласование правил распределения ниток движения по каждому коридору (для превращения того или иного коридора в по-настоящему ориентированный на грузовые перевозки маршрут) и распределение пропускной способности таким образом, чтобы грузовые перевозки, особенно международные, осуществлялись по эффективным и надежным ниткам движения. Для этого может потребоваться, например, совместное планирование распределения пропускной способности всеми управляющими коридоров, которые должны учитывать местные и национальные ограничения, действующие в отношении пассажирских перевозок, и одновременно оптимизировать управление пропускной способностью на основе развития международной координации. Наряду с этим для повышения привлекательности железнодорожных грузовых перевозок для потребителей право запрашивать нитки движения в грузоориентированной сети может быть предоставлено не только железнодорожным операторам, но и другим субъектам. Нынешнее законодательство Сообщества уже предусматривает меры в данной связи. Для усиления координации действий между управляющими инфраструктурой и совершенствования управления международными перевозками такие меры следует конкретизировать или ужесточить.

Комиссия внесет предложения по дополнительным законодательным положениям, касающимся международного распределения ниток движения и приоритетности международных грузовых перевозок.

Она внесет предложение о том, чтобы разрешить уполномоченным заявителям запрашивать нитки движения в рамках грузоориентированной сети.

Она настоятельно призвет управляющих инфраструктурой предлагать дополнительные эффективные международные нитки движения и активизировать деятельность, которая уже начата в рамках проекта "Рейл Нет Юроп".

Комиссия конкретно укажет полномочия нормативных органов в отношении международного сообщения и призвет к развитию сотрудничества между ними.

3.5 Правила определения приоритетности, применяемые в случае перерывов движения

Как указано в разделе 2, на ряде участков сети периодически достигается максимальная загрузка. Вполне возможно, что в ближайшие годы это будет происходить

и на других ее участках. Что касается тех маршрутов, которые будут приоритетными для грузовых перевозок, то необходимо будет ужесточить действующее законодательство, определяющее приоритетность составов в случае нарушения движения по линии. Эффективность и качество железнодорожных грузовых перевозок можно будет повысить только в том случае, если удастся преодолеть трудности, создаваемые иногда другими видами перевозок, особенно вблизи основных городских агломераций. Для этого грузовому транспорту потребуется получить более надежные нитки движения, что невозможно без более эффективного согласования правил приоритетности, действующих в грузоориентированных коридорах.

Комиссия предложит ужесточить действующее законодательство в области определения приоритетности международных грузовых перевозок на случай перерывов движения в сети.

Она предложит механизмам эксплуатации коридоров и управляющим инфраструктурой согласовать правила определения приоритетности на своих объектах.

3.6 Вспомогательные железнодорожные объекты (в частности, терминалы и сортировочные станции)

Вспомогательные железнодорожные объекты, в первую очередь терминалы и сортировочные станции, служат важными звеньями современной производственной цепочки железнодорожного грузового сообщения. По этой причине меры, направленные на координацию и совершенствование использования грузоориентированных коридоров, необходимо дополнять инициативами по увеличению пропускной способности терминалов и сортировочных станций во всей грузоориентированной сети. Для этого необходимо поощрять капиталовложения в целях повышения пропускной способности терминалов и сортировочных станций, обеспечивать и облегчать доступ к ним для всех операторов железнодорожных перевозок, использующих коридоры. Особое внимание должно уделяться также аспектам доступности железнодорожных инфраструктур в портах и управления ими.

Комиссия будет поощрять усилия механизмов эксплуатации коридоров и управляющих инфраструктурой, предпринимаемые совместно с заинтересованными сторонами, по формированию подходящей эффективной сети терминалов и сортировочных станций.

Она рассмотрит возможности финансирования мероприятий по созданию такой инфраструктуры в контексте существующих программ.

Она изучит возможность включения в действующее законодательство новых положений для более транспарентной эксплуатации вспомогательных железнодорожных объектов и облегчения доступа к ним.

4. КОНТРОЛЬ ЗА РЕАЛИЗАЦИЕЙ ПРЕДЛАГАЕМЫХ МЕР

Все указанные меры будут изучены в рамках структурно оформленной дискуссии в одной из стратегических групп, например совместно с представителями государств-членов и управляющими инфраструктуры и ее пользователями. К сфере компетенции такой группы будет относиться, в частности, определение и указание характеристик коридоров, разработка необходимых законодательных и оперативных мер, а также закрепление полномочий и обязанностей за механизмами эксплуатации коридоров. Она должна будет завершить свою работу в первой половине 2008 года.

Деятельность в области развития ЕСУЖД на европейских железнодорожных маршрутах с приоритетной перевозкой грузов будет продолжена при активном участии европейского координатора в соответствии с предложенными в настоящем сообщении инициативами.

Следует отметить, что настоящее сообщение является частью программы работы Комиссии, объединяющей ряд различных видов деятельности, некоторые из которых в той или иной степени способствуют непосредственному формированию грузоориентированной европейской железнодорожной сети. К их числу относятся:

- a) законодательное предложение об обмене подвижным составом;
- b) инициатива о снижении уровня шума в ходе железнодорожных перевозок;
- c) рассмотрение вопроса о заключении многолетних договоров между управляющими инфраструктуры и государствами-членами;
- d) подготовка сообщения о плане действий в области логистики в Европе;
- e) подготовка сообщения о Системе наблюдения за рынком железнодорожных перевозок (РММС);
- f) разработка европейского плана развития ЕСУЖД;

- g) завершение работы по формированию сети ТЕС-Т, в том числе по приоритетным проектам, перечисленным в решении № 884/2004/ЕС;
- h) текущая работа по интернализации внешних издержек.

Многие из предложенных мер предусматривают выдвижение государствами-членами и всеми заинтересованными сторонами инициатив в железнодорожном секторе, причем успех в деле осуществления предлагаемого плана действий зависит от их присоединения к проекту для создания грузоориентированной сети и активного участия в его реализации. Успех зависит также от продолжения уже предпринимаемых усилий, в частности в области обеспечения эксплуатационной совместимости на техническом уровне и упрощения административных и технических операций на границах между государствами-членами. И наконец, инициативы государств, регионов и других государственных или частных субъектов, направленные на развитие железнодорожных грузовых перевозок на региональном и местном уровнях, должны будут дополнять действия Сообщества по формированию устойчивой европейской железнодорожной сети.
