



*Европейски икономически и социален комитет*

**ССМІ/089**  
**Европейски сектор на**  
**железопътното оборудване**

Брюксел, 27 октомври 2011 г.

**СТАНОВИЩЕ**

на

Европейския икономически и социален комитет

относно

**„Перспективи за устойчива заетост в сектора на железопътния транспорт,  
подвижния състав и производителите на инфраструктура:  
как индустриалните промени ще повлияят на заетостта и уменията в Европа“**  
(становище по собствена инициатива)

Докладчик: г-н **Curtis**

Съдокладчик: г-жа **Hrušecká**

На 475-ата си пленарна сесия, проведена на 26 и 27 октомври 2011 г. (заседание от 27 октомври 2011 г.), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище с 104 гласа „за“ и 1 глас „против“.

\*

\* \*

## 1. **Заклучения и препоръки**

- 1.1 Европейската индустрия за железопътно оборудване е доказала способността си да реализира най-съвременните решения за транспортни средства, които са екологични и лесни за използване и отговарят на високите изисквания за мобилност и намаляване на въглеродния диоксид. Западането на вътрешния пазар и ограниченият достъп до други пазари ще подкопаят водещата позиция на европейската индустрия. Амбициозната програма на ЕС за транспорта не може да бъде изпълнена без наличието на силна индустрия, базирана в Европа. ЕИСК препоръчва следните действия за утвърждаване и укрепване на стратегическата позиция на тази индустрия в Европа.
- 1.2 Необходимо е да се изготви подробен опис на проблематичните пунктове в основните национални и транснационални връзки.
- 1.3 Чрез извършването на сравнение между действащите градски системи в европейските метрополни райони и най-съвременните решения, основаващи се на енергийна и екологична ефективност, следва да се установят стандарти.
- 1.4 Производителите от ЕС следва да имат същия достъп до пазарите извън ЕС, с какъвто разполагат производителите извън ЕС до пазара на ЕС, на взаимна основа.
- 1.5 Необходима е цялостна индустриална политика, която включва значителни инвестиции в конвенционалните системи. Липсата на инвестиции би довела до допълнителна загуба на работни места и на умения в този стратегически сектор. Това от своя страна би означавало опасно отслабване на сектора.
- 1.6 Въпреки че Европейската железопътна агенция (ERA) издаде технически спецификации за оперативна съвместимост (TCOC), изграждането на интегрирана железопътна мрежа е все още далеч от своята реализация, което създава очевидни пречки пред общоевропейския железопътен транспорт. ЕИСК е на мнение, че предвид настоящата ситуация трябва пълноценно да се използва стратегията „Европа 2020“, която, освен всичко друго, предвижда стабилна рамка за координация между Комисията и държавите-членки по въпроси, които не са пряко обхванати от разпоредби или законодателство на ЕС, но са от съществено значение за единния пазар.

- 1.7 Значителното разширяване на транснационалното сътрудничество, включително с участието на университетите, научноизследователските центрове и младите специалисти, получили подходящо образование, е от основно значение, за да се стандартизира разработването, проектирането и производството на нови влакове, които да могат да преминават през различни железопътни и сигнални системи. Само по себе си, това би дало стимул на европейската индустрия. Следва да се насърчават разнообразни мерки за популяризиране и стимулиране на ползването на железопътния транспорт, за да се намалят задръстванията и въглеродните емисии. За да се предизвика промяна в поведението, трябва едновременно с това да се подобрят капацитетът, привлекателността и удобството на ползване на железопътния транспорт в среда на лоялна конкуренция, включително с други видове транспорт.
- 1.8 ЕС и националните правителства следва да насърчават и подкрепят иновациите като фактор за поддържане и засилване на европейската конкурентоспособност, както се предлага в програмата „ЕС 2020“. В тази област могат да се определят приоритетни подходи като опростяване на технологиите, гарантиране на качеството на предлаганите услуги (с оглед на безопасността, удобството, редовността на транспорта, капацитета и т.н.), намаляване на енергийното потребление и на въглеродния отпечатък.
- 1.9 Технологичното развитие е неразривно свързано с развитието на умения и знания в рамките на сектора, както и със способността да се привличат млади инженери (битка за таланти). Изискванията на потенциалните потребители и на другите заинтересовани страни са стимул за технологичното развитие. Следователно е необходимо да се доразвие социалното партньорство и участието на заинтересованите страни.
- 1.10 В средносрочен и дългосрочен план следва да се обмисли създаването на Европейски съвет за отраслови умения, с цел да бъдат определени уменията и работните места, които ще бъдат нужни в железопътния сектор. Ето защо е важно да се извършат актуални проучвания и да се съберат точни данни относно заетостта в този сектор, за да се определят бъдещите му потребности.
- 1.11 Без цялостна индустриална политика и подходящо финансиране, разпокъсването ще продължи и европейският пазар ще загуби своята водеща позиция. Само наличието на растеж в рамките на вътрешния пазар ще позволи на индустрията да запази съществуващите равнища на заетост в Европа.

## 2. Въведение

- 2.1 Пътническият и товарният железопътен транспорт е основен фактор в съвременната икономика; той служи на интереса на обществеността и има стратегическо значение за факторите, определящи политиката, тъй като засилва мобилността и логистичните потоци и същевременно намалява последиците за околната среда. Той осигурява енергийно ефективна мобилност с най-ниски емисии на въглероден диоксид и е един от

отговорите на проблема на задръстените магистрали и градски райони. Железопътните връзки на средни разстояния могат да бъдат алтернатива за въздушния транспорт, а тези на кратки разстояния и на местно равнище биха могли да намалят автомобилния трафик.

- 2.2 Наличието на ефективна мрежа е от основно значение за екологосъобразното и мобилно европейско общество и за по-нататъшната интеграция на европейската общност като цяло и на новите държави-членки в частност. Сегашните мрежи не са готови, нито като капацитет, нито като качество, да привлекат по-голям пазарен дял към железопътния транспорт.
- 2.3 Постоянното увеличение на цените на горивата и зависимостта от петрола, нарастващата загриженост за околната среда и борбата срещу емисиите на въглероден диоксид ще окажат влияние върху начина на използване на различните видове транспорт. Ето защо железопътният транспорт трябва да бъде осъвременен и да се въведе нова, специализирана инфраструктура. Световният пазар е доминиран от Китай, който инвестира значително в разширяването и осъвременяването на своята междуградска и вътрешноградска железопътна мрежа. Други нововъзникващи икономики като Индия, Русия, Бразилия и Саудитска Арабия също осъществяват или планират да осъществят мащабни проекти. Растежът на пазарите извън Европа, западането на европейския пазар, както и липсата на реципрочност в контекста на световния пазар, в крайна сметка ще подкопаят водещата позиция на Европа.
- 2.4 Пазарът на градския обществен транспорт показва значителен потенциал за растеж. Понастоящем в света съществуват 300 големи агломерации с население над 1 милион души, в които не съществува организирана градска транспортна система (метро или трамвай).
- 2.5 В Китай, Съединените щати и други части на света се предвиждат мащабни високоскоростни и конвенционални железопътни проекти. За да може да се конкурира с тях, европейската индустрия се нуждае от равни условия и реципрочен пазарен достъп.
- 2.6 Наличието на ефективна железопътна структура със съвременни инсталации и оборудване е от решаващо значение за успешната промяна на поведението на потребителите, екологичните изисквания и мобилността на пазара на труда. Предпоставка за постигането на всичко това е да се създаде добре функционираща система за териториално планиране и да се осигури подходящо участие на гражданите в процесите на планиране и вземане на решения. Поради сложността на системите и интензивността на инвестициите в тях, периодът до реализирането им на пазара може да продължи няколко десетилетия. Изборът, който направим сега, ще е определящ за транспорта през 2050 г.

- 2.7 Конкуренцията от Азия вече навлиза в Европа, а пазарите извън ЕС са все още защитени чрез регулаторни и законови бариери. За да избегнат тези бариери, европейските производители „купуват“ пазарен дял с технологичен трансфер, като създават индустриална база в приемащата държава, която в крайна сметка ще подкопае базата на европейската заетост.
- 2.8 Нарастващата сила на конкуренцията извън ЕС вероятно ще се почувства най-силно след пет до десет години, например, когато самият китайски пазар достигне зрялост. Това ще се отрази пряко върху перспективите за заетост в европейския железопътен сектор.
- 2.9 В Европа през периода 2007–2013 г. за железопътния транспорт бяха заделени 4,3 милиарда евро по линия на програмите TEM-T. Допълнителното финансиране по линия на европейския Кохезионен фонд се изразходва предимно за пътищата и не се усвоява в пълния си капацитет. Изискванията за съфинансиране представляват възпрепятстващ фактор. Специално внимание следва да се отдели на положението в новите държави-членки. Въпреки че техните железопътни системи са с най-неразвит обхват, капацитет и технически възможности спрямо останалите в ЕС, заделяните средства са относително ограничени. Повечето от сравнително малкото предвидени проекти са все още на проучвателен или на пилотен етап.
- 2.10 Националното и европейското финансиране на автомобилния транспорт, безвъзмездно отпусканите средства и мерките за подкрепа за автомобилната индустрия, благоприятните данъчни условия за въздушния транспорт са все обстоятелства, които контрастират с начина, по който се третира железопътният транспорт. Фактът, че железниците се облагат по отношение на енергопотреблението и приходите от билетите, показва недвусмислено, че те в много отношения са последни по важност. Независимо от тяхната устойчивост в социален и екологичен план, конкурентоспособността на железниците спрямо другите видове транспорт е повлияна отрицателно от несправедливото данъчно облагане.
- 2.11 Конкурентоспособността на железопътния транспорт намалява още повече поради появата на въведените в резултат на дерегулацията, извършена в редица европейски страни, дълги съчленени превозни средства (дизелови автовакове, често наричани с подвеждащото название „еко-комби“), а отскоро и автобуси, обслужващи дълги разстояния.
- 2.12 Търсенето за подвижен състав и железопътна инфраструктура с марка „произведено в Европа“, е видимо отрицателно засегнато от нелоялната конкуренция между различните видове транспорт и от световните търговски бариери.
- 2.13 Европейският сектор за железопътно оборудване е конкурентоспособна индустрия, която заема значителен дял по отношение на заетостта. Въпреки че липсват надеждни

статистически данни, в изграждането на инфраструктура и производството на влакове са пряко заети не по-малко от 113 000 работници. Общата заетост в този сектор в Европа се оценява на 300 000 работници. ЕИСК приветства инициативата на Комисията да извърши обзорен преглед на индустрията за производство на железопътно оборудване и проучване на конкурентоспособността ѝ, което ще ни даде по-ясна представа за нея.

- 2.14 Много държави планират да обновят или да модернизират инфраструктурата си, да разработят нови влакове (крайградски и регионални), да модернизират и/или разширят линиите на метрото и подвижния състав, но финансовата криза застраши много от плановете и ограничи очаквания обем на инвестициите. На дневен ред са отлагането и намаляването на мащаба на проектите.
- 2.15 Вместо да извършват модернизация и да инвестират в нови технологии, много оператори на конвенционални мрежи решиха да ремонтират стария железопътен парк. Заедно със забавянето на плановете за електрифициране (не са електрифицирани 48% от европейските железопътни линии с обща дължина от 230 000 км) технологичното и екологичното развитие намалява своето темпо и може дори да спре.
- 2.16 Нововъзникващият железопътен пазар в другите части на света ще ускори процеса на глобализация и би могъл да се отрази на технологичната база и заетостта в дългосрочен план в Европа. Азия вече надмина Западна Европа като най-голям пазар за железопътно оборудване – тенденция, която доскоро не се очакваше да настъпи преди 2015–2016 г. Само през 2009 г.<sup>1</sup> Китай отдели около 60 милиарда евро за разширяването и подобрието на железопътната си мрежа и планира да инвестира 300 милиарда през следващото десетилетие. За изграждането на трансамериканската мрежа за пътнически превоз са предвидени публични разходи в размер на 50 милиарда в периода до 2050 г.
- 2.17 Европейската комисия е много активна и през 2007 г. публикува Зелена книга за градската мобилност<sup>2</sup>. През 2008 г. в свой наръчник Комисията информира за очакваните външни разходи за транспортния сектор<sup>3</sup>. През 2009 г. Зелената книга, озаглавена „ТЕМ-Т: Преглед на политиката. За по-добре интегрирана трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика“<sup>4</sup>, и Планът за действие за градска мобилност<sup>5</sup> предложиха нови инструменти като проучвания, бази данни и информационни материали. През 2011 г. Комисията най-накрая публикува Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“<sup>6</sup>,

---

1 Boston Consulting 2010:3.

2 COM(2007) 551 окончателен.

3 [http://ec.europa.eu/transport/sustainable/doc/2008\\_costs\\_handbook.pdf](http://ec.europa.eu/transport/sustainable/doc/2008_costs_handbook.pdf).

4 COM(2009) 44 окончателен.

5 COM(2009) 490 окончателен.

6 COM(2011) 144 окончателен.

в която разходите за необходимите инфраструктурни инвестиции се оценяват на над 3 трилиона евро през следващите 20 години и се отрежда ключова роля на железниците. ЕИСК счита, че железниците представляват видът транспорт с най-ниските емисии, приветства много амбициозната визия, очертана в Бялата книга, и с радост би посрещнал изготвянето на политики за осъществяването ѝ.

### 3. **Общи бележки**

- 3.1 Ефектът на забавяне, причинен от финансовата криза, увеличи натиска върху европейските железопътни системи. Много европейски държави и особено държавите, които са засегнати от финансовата и икономическа криза, не са в състояние да осъществят модернизирването на своите железопътни системи. *На амбициозните мегапроекти, като „Rail Baltica“, им се налага да преодоляват множество политически и бюджетни пречки и в настоящата ситуация те могат да бъдат застрашени.*
- 3.2 Въздействието на кризата върху националните бюджети доведе до отлагането на инвестиране в конвенционалните системи. Конвенционалните системи обаче са основно средство за транспорт на средния ползвател на крайградския железопътен транспорт на къси разстояния. Тъй като тези конвенционални системи отдавна съществуват, екологичното им въздействие е минимално в сравнение с високоскоростните връзки. Имайки предвид обема и плътността на транспортните потоци, тези конвенционални системи освен това оказват и по-голямо въздействие върху намаляването на замърсяването и задръстванията, предлагайки алтернатива на автомобилния транспорт.
- 3.3 Въпреки че високоскоростните връзки на средно разстояние се развиха бързо през последните няколко десетилетия, разширяването на обхвата им и обвързването им със съществуващите мрежи ще представлява следващото голямо предизвикателство.
- 3.4 Акцентът върху развитието на високоскоростните връзки доведе до недостатъчни инвестиции в конвенционалните железопътни връзки, което пък доведе до прекалено остарели подвижен състав и инфраструктура по отношение на сигнализацията, енергийната ефективност, капацитета и стандартите за безопасност. Този процес ще продължи, ако продължи и занапред небалансираното отпускане на бюджетни средства за изграждане на високоскоростни връзки.
- 3.5 За период от 150 години конвенционалните системи прераснаха от регионални в национални. Параметрите на системата (ширина на междурелсието, електрическо напрежение, марж за маневриране, максимална скорост, сигнализация и безопасност) са различни за отделните държави, а в някои случаи дори и за отделните региони. Конвенционалната европейска мрежа всъщност е смесица от различни системи. За сближаването на тези различия се използват различни подходи: стандартизация

(например европейски стандарт за безопасност); хибриден подвижен състав (системи за безопасност, електрическо напрежение и регулируема ширина на междурелсието) и технически мерки за компенсиране на ограниченията на инфраструктурата (влакове, оборудвани с наклоняващи се кошове, двуетажни влакове и др.).

- 3.6 Тъй като системата представлява смесица, такива са и политическите решения за кадър. Планирането включва многобройни местни, регионални и национални власти, свързани с политиките в областта на транспорта, устройството на територията, демографията и икономическото и екологичното развитие. Проектите се разработват като публични или публично-частни и се увеличават случаите на възлагане на управлението им на частни дружества. От успехите и неуспехите на проектите могат да се извлекат поуки.
- 3.7 Политическите решения водят до разделяне на високо рентабилните, по-малко рентабилните и пораждащите загуби части от мрежата. В резултат от това се влошава качеството на услугите в периферията на мрежите.
- 3.8 В областта на транспорта на местно равнище по-нататъшното развитие на системите на метрото се забавя и може да спре в резултат на високите разходи и рискове. В много градски райони като алтернатива на метрото се обмисля конверсия на закритите крайградски железопътни линии в „лека“ железопътна връзка и (повторното) откриване на трамвайни линии. Ефектът на доминото, предизвикан от националните планове за икономии, води до отлагането и замразяването на тези проекти.
- 3.9 В сектора на трамвайния транспорт индустрията разработи трамваи с нисък под, енергийно ефективна технология за конверсия на постоянния ток, повторно използване на електроенергията и токозахранване без контактна мрежа (системи Primove и APS), подобри достъпа, намали емисиите на въглероден диоксид и намери отговор на някои възражения от естетическо и практическо естество. Въпреки това много градски оператори все още използват по-късни версии на модела PCC от 1930 г.<sup>7</sup>

#### 4. Специфични бележки

- 4.1 Европа беше някога водещият континент в развитието на железниците, но в момента диалектиката на конкуренцията, засилена от намаляващите публични разходи, ще я постави на последно място.
- 4.2 Нуждата от мобилност води до задръствания, замърсяване и по-продължителни пътувания. Мерките, като таксуване на ползвателите на градски пътища, могат да намалят броя на автомобилите, но трябва да съществува и конкурентоспособна,

<sup>7</sup>

Моделът на трамвай „PCC“ (Комитет на конференцията на председателите) е създаден в Съединените щати през 30-те години на 20-ти век. След успешен дебют в родината си, моделът бива лицензиран за употреба в останалите части на света след Втората световна война.



надеждна, екологосъобразна и удобна алтернатива. Въвеждането на таксуване на ползвателите на градски пътища в Стокхолм и Лондон беше успешно, тъй като тези градове притежават разширена мрежа на метрото, което е гръбнакът на целия обществен транспорт. Насоченият към града трафик, идващ от предградията, би могъл да бъде намален чрез таксуване на ползвателите на градски пътища, ако съществува ефективна алтернатива за придвижване „от врата до врата“.

- 4.3 Участъците с висока интензивност на трафика в сегашните конвенционални железопътни системи са достигнали границите на своя капацитет. В много участъци графикът на движение достигна до лимита за безопасно функциониране на системата, дължината на влаковете – до максималните размери на сегашните перони, а обемите – до лимита на допустимите габарити. Изграждането на допълнителен капацитет ще изисква значителни инвестиции.
- 4.4 Интегрирането на различните видове транспорт все още не е оптимизирано. Макар и влакът да превозва пътниците до центъра на градската зона, те се нуждаят от надеждни връзки от нея до крайната точка на пътуването си, която нерядко е бизнес комплекс в някое от предградията. Метрото, мрежата на отделената „лека“ железница и трамвайната мрежа могат да бъдат допълнително разширени, по-добре интегрирани и подобрени, за да се намали средното време, необходимо за придвижване „от врата до врата“. Това също изисква значителни инвестиции.
- 4.5 Въпреки че разработването на високоскоростни железопътни мрежи протече бързо, повечето мрежи са изолирани. Североизточният коридор, железопътните връзки с Изтока, международните железопътни връзки до и в рамките на Средиземноморието все още не могат да се конкурират с въздушния транспорт. Необходими са значителни инвестиции, за да може високоскоростните железопътни линии да станат конкурентоспособни по по-голям брой трасета.
- 4.6 Въпреки че Комисията представи амбициозна визия в Бялата книга<sup>8</sup>, следва да се изясни стратегическата перспектива за финансирането на трансевропейските железопътни мрежи. Каква е индустриалната политика на всяка европейска държава и на Европейския съюз като цяло и по какъв начин производството на железопътно оборудване се вписва в тази индустриална политика? Доколко са реалистични плановете на фона на икономическата и финансовата криза? Какъв е размерът на бюджета за железопътен транспорт в сравнение с този на други видове транспорт (автомобилен спрямо железопътен транспорт)? Световната търговска политика засяга ли европейската промишлена база и какво можем да направим по този въпрос? Процедурите за възлагане на обществени поръчки създават ли в действителност равни условия за европейската индустрия или предоставят възможности за външни участници, чийто собствен пазар е защитен посредством търговски бариери?

---

8

Вж. бележка под линия № 6.

- 4.7 Ако упадъкът не бъде спрян, поради влошаващата се дългосрочна перспектива секторът ще загуби своята привлекателност за младите инженери и другите квалифицирани работници, специализирани в областта на инфраструктурата, и няма да може да се конкурира на пазара на труда.
- 4.8 Поради дългия период на разработване и производство, намаляващите поръчки ще доведат до спад, намаляващо разнообразие на доставяните продукти и отслабване на конкурентоспособността.
- 4.9 За да оцелеят, дружествата ще трябва да намалят броя на своите представителства, да снижат социалните си стандарти и да разчитат на външна гъвкавост, което ще подкопае базата на дългосрочните умения и ще доведе до още по-голямо намаляване на привлекателността на сектора за квалифицираните кадри.
- 4.10 Без цялостна индустриална политика и подходящо финансиране, разпокъсването ще продължи и европейският пазар ще загуби водещата си позиция. Само наличието на растеж в рамките на вътрешния пазар ще позволи на индустрията да запази съществуващите равнища на заетост в Европа.
- 4.11 Като цяло държавите-членки и тяхната администрация на всички равнища следва да се насърчават, особено в настоящите времена на бюджетни ограничения, да не жертват инвестициите в необходимата транспортна инфраструктура за всички видове транспорт. Тази инфраструктура е от основно значение за една дългосрочна европейска стратегия за развитие, в резултат на която ще бъдат създадени и повече работни места.

Брюксел, 27 октомври 2011 г.

Председател  
на  
Европейския икономически и социален  
комитет

Staffan Nilsson

---