

О. Пішійко, д. т. н., професор, ректор,
С. Мямлін, д. т. н., професор, проректор з наукової роботи,
Д. Козаченко, д. т. н., професор, начальник НДЧ,
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна,
В. Алейник, начальник Департаменту,
І. Тревогін, начальник управління технологій перевезень та роботи станцій,
Департамент управління рухом Укрзалізниці, м. Київ

ДОСЛІДЖЕННЯ ВИМОГ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ЩОДО ОПИСУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

КЛЮЧОВІ СЛОВА: інтероперабельність, TSI, стандарти, інфраструктура залізничного транспорту.

УДК 341.1:656.225

Стратегічним напрямком розвитку України є адаптація її нормативно-правової бази до законодавства Європейського Союзу з метою досягнення відповідності правової системи України *Acquis communautaire* з урахуванням критеріїв, що ставляться Європейським Союзом до держав, які мають намір вступити до нього.

ВСТУП. Згідно із «Загальнодержавною програмою адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [1] одним із пріоритетних напрямків адаптації вже на першому етапі виконання програми є транспорт, зокрема залізничний. У зв'язку з цим нормативна база, що стосується організації ринку залізничних перевезень, буде суттєво змінюватись і наблизиться до нормативної бази Європейського Союзу. Тому дослідження питань, які стосуються нормативної бази Європейського Союзу, що регулює діяльність залізничного транспорту, на сьогодні є актуальними для України та вимагають осмислення та прийняття напрямку, якого потрібно дотримуватись у найближчому майбутньому.

АНАЛІЗ ПРОБЛЕМИ. Ринок залізничних перевезень Європейського Союзу в сучасному стані сформувався в результаті реформування, що розпочалося, починаючи з 90-х років ХХ ст. Це реформування мало декілька основних причин. Європейська залізнична мережа розвивалася в умовах існування окремих держав. Унаслідок порівняно малих їх розмірів середня відстань пере-

везення залізничним транспортом в Європі становила 245 км. При таких відстанях залізничний транспорт відчуває значну конкуренцію з боку автомобільного. У результаті з 1970 до 1998 року частка залізниць у загальному вантажообігу скоротилася з 30 до 14%. Зниження частки на транспортному ринку призвело до різкого погіршення фінансових показників залізниць і, як результат, до збільшення державних субсидій на їх підтримку. У той же час залізничному транспорту як найбільш енергоефективному та екологічному в Європі відводиться ключова роль щодо перевезення вантажопотоків. Тому одним з основних завдань європейських залізниць є усунення проблем, що створюють міждержавні кордони для організації залізничних перевезень. Окрім того, залізниці Європейського Союзу в багатьох випадках розвивалися окремо в кожній країні. Вони суттєво відрізняються за технічними параметрами інфраструктури, такими як габарити, довжина приймально-відправних колій, довжина пасажирських платформ, довжина поїздів, принцип дії пристроїв СЦБ і зв'язку тощо. Тому для організації перевезень, особливо в міждержавному

Acquis communautaire (acquis) — правова система Європейського Союзу, яка включає акти законодавства Європейського Союзу (але не обмежується ними), прийняті в рамках Європейського співтовариства, Спільної зовнішньої політики та політики безпеки і Співпраці у сфері юстиції та внутрішніх справ.

сполученні, перевізник повинен знати особливості кожної ділянки.

У результаті Директивою 91/440, яка була першою із так званих директив «Залізничних пакетів», було розпочато реформування залізничної галузі. На сьогодні в більшості країн Європейського Союзу реалізовано принцип повного або часткового вертикального розділення діяльності з управління інфраструктурою та виконання перевезень. Таке рішення, по-перше, дозволяє впроваджувати ринкові механізми в значному секторі ринку перевезень, по-друге, зняти обмеження, що створюють державні кордони для здійснення перевезень.

При повному вертикальному розділенні має місце правове, організаційне та інституційне розділення видів діяльності, коли компанія, що володіє інфраструктурою, надає послуги цієї інфраструктури всім перевізникам на підставі контактів. Прикладами країн, де реалізовано принцип повного розділення діяльності з управління інфраструктурою та перевезень, є Великобританія, Іспанія, Польща та ін. При частковому вертикальному розділенні компанія (холдинг), що володіє інфраструктурою, має підрозділи, які займаються перевізною діяльністю, або інфраструктура передається в оперативне управління одному з перевізників. До таких країн належать Німеччина, Франція, Литва, Латвія та ін. Також необхідно зазначити, що в переважній частині країн магістральна інфраструктура залізничного транспорту знаходиться в державній власності.

У той же час ринок залізничних перевезень у Європейському Союзі є відкритим. Будь-який перевізник, що має відповідну ліцензію та сертифікат безпеки, має право доступу до інфраструктури залізниць загального користування Європейського Союзу як у країнах, де реалізовано повне вертикальне розділення ринку перевезень, так і в країнах, де реалізовано принцип його часткового вертикального розділення.

Одним із завдань, що виникає при такій структурі ринку, є завдання розподілу наявної пропускної спроможності залізничної інфраструктури між різними перевізниками на недискри-

У післявоєнній Європі залізниці були об'єднані під управлінням одного національного підприємства-монополіста, яке й виконувало функції регулятора галузі. Але в середині 1980-х рр., слідом за глобальним трендом лібералізації ринків, Комісія Європейського економічного співтовариства (ЄЕС) оголосила курс на впровадження принципів конкуренції та поділ держмонополій у транспортній сфері.

Залізнична галузь тоді перебувала в складному становищі: доходи населення зростали й все більше людей пересідало на автомобілі, обсяг залізничних пасажирських перевезень знижувався, дефіцит галузі лягав на плечі платників податків. У директиві ЄЕС № 91-440 (так званий Перший залізничний пакет) було зафіксовано нові стандарти, на які повинні були перейти всі країни ЄС. Вертикально інтегровані корпорації мали бути розділені на окремі підприємства з управління різними напрямками: інфраструктурою, рухомим складом і перевезеннями (окремо пасажирськими та вантажними), а функції регулювання ринку мало виконувати окреме державне агентство. Крім того, власник інфраструктури мав допустити до її використання інші компанії, у т. ч. іноземні.

**Д. Горбач, аналітик,
В. Кузик, журналіст,**

Аналітична команда Інформаційної кампанії «Сильніші разом!»

мінаційних умовах. Порядок розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури визначає директива 2001/14/ЄС [2]. Згідно з вимогами статті 3 Директиви 2001/14/ЄС компанія, що керує інфраструктурою, складає та розповсюджує «Умови користування залізницею» (Network statements, далі — NS). Ця ж директива містить мінімальні вимоги до складу NS. У подальшому Директивою 2012/34/ЄС [3] (четвертий залізничний пакет) було дещо переглянуто мінімальні вимоги та порядок публікації NS.

Відповідно до [3] після консультацій із зацікавленими сторонами менеджер інфраструктури розробляє та публікує NS. NS публікується національною та англійською мовами й видається у вигляді книги, що реалізується за вартістю, яка не перевищує вартість публікації. Окрім того, NS розміщується у відкритому доступі в мережі Інтернет на порталі менеджера інфраструктури.

У NS повинна бути відбита така інформація:

- розділ, що вміщує опис характеристики інфраструктури та умов доступу до неї;
- розділ, у якому описуються тарифи й принципи стягування зборів;
- розділ, що стосується принципів і критеріїв розподілу пропускної спроможності;

- розділ з інформацією про ліцензію перевізника та сертифікат безпеки;
- розділ з інформацією про процедуру вирішення спорів та апеляцію;
- інформація про порядок доступу та вартість послуг обслуговуючої інфраструктури;
- типовий договір між менеджером інфраструктури та перевізником.

У 2004 році була заснована некомерційна асоціація RailNetEurope (RNE). Її членами є 35 менеджерів залізничної інфраструктури з 20 країн Європейського Союзу, а також Сербії, Македонії, Боснії і Герцеговини. Із країн Європейського Союзу не є членами RNE залізниці Греції, Ірландії, Литви, Латвії, Естонії та Фінляндії.

Одним із завдань RNE є розробка шаблонів документів із метою забезпечення відповідності законодавству Європейського Союзу нормативних документів країн-членів. Зокрема, RNE у 2006 році було розроблено документ «Умови користування залізницею — загальна структура. Керівництво з розробки». Цей документ змінювався разом зі зміною законодавства Європейського Союзу. На сьогодні останньою версією документа є «Умови користування залізницею — загальна структура» 2014 року [4].

Аналіз NS менеджерів залізничної інфраструктури країн Європейського Союзу показує, що їх структура визначається рекомендаціями RNE. У цілому цих рекомендацій дотримуються як члени асоціації, так і менеджери інфраструктури, що не є членами RNE. За змістом зазначені документи містять усю інформацію, що вимагає директива 2012/34/ЄС та інші директиви, але поділ на розділи дещо відрізняється від визначеного в [3].

Переважаючі NS складаються із шести розділів, що відповідає загальній структурі «Умов користування залізницею», наведеної у [4]:

1. Загальна інформація.
2. Умови доступу.
3. Інфраструктура.
4. Порядок розподілу пропускнув спроможності.
5. Послуги.
6. Тарифи та збори.

Окремі відмінності від загальної схеми побудови NS мають залізничні декількох країн. Так, у Болгарії опис NS виділено з розділу «Загальна інформація» в окремий розділ «Умови користування залізницею». У Польщі додано додатковий розділ «Процедура укладання договору» та змінено порядок слідування розділів. У Швеції з розділу «Загальна інформація» виділено розділ «Терміни та визначення», який надано в кінці документа.

Виконаний аналіз NS показує, що розділи 1, 2, 4, 5 та 6 в узагальненому вигляді становлять національну нормативну базу забезпечення доступу до залізничної інфраструктури та тарифікації її послуг. Для умов України ці розділи на сьогодні не можуть бу-

ти підготовлені через монопольний стан ринку залізничних перевезень. У той же час, після розробки відповідної нормативно-правової бази оформлення цих розділів не викличе суттєвих проблем, оскільки вони фактично становлять собою узагальнення нормативних документів.

Іншим завданням є оформлення розділу 3 «Інфраструктура». Необхідно зазначити, що вітчизняні залізничі за своєю експлуатаційною довжиною поступаються лише залізницям трьох країн Європейського Союзу (Німеччини, Франції та Італії). Тому розробка структури такого документа, організація підтримки його актуальності для умов Укрзалізниці вимагає проведення значного обсягу підготовчих дій.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ. Аналіз розділу опису інфраструктури залізниць Європейського Союзу показує, що в більшості випадків він також має стандартизовану структуру, що визначається [4]. До його складу входять такі підрозділи:

- «Вступ», де наводяться загальні відомості про структуру та зміст розділу;
- «Масштаби мережі», у якому здійснюється характеристика території, що обслуговується залізничною інфраструктурою, указуються залізничні інфраструктури, що з нею межують, та станції стикування з ними, наводиться перелік під'їзних колій та приватних залізничних станцій;
- «Опис мережі», у якому наводяться технічні характеристики залізничної інфраструктури; зокрема інформація про одноколіїні, дво-

коліїні та багатоколіїні ділянки, ширина колії, список станцій, габарити, відомості про допустимі значення навантаження на вісь, довжини поїздів та швидкості їх руху, інформація про системи енергопостачання, СЦБ та зв'язку тощо;

- «Експлуатаційні обмеження», у якому зазначаються обмеження, що накладає спеціалізована інфраструктура, вимоги охорони навколишнього середовища, ділянки із заборонаю перевезення небезпечних вантажів, обмеження щодо здійснення перевезень через мости та тунелі;
- «Час роботи інфраструктури», у якому вказуються обмеження в часі, що накладаються на роботу інфраструктури, наприклад через необхідність виконання робіт із її обслуговування;
- «Обслуговуючі об'єкти», де наводиться опис та умови доступу до пристроїв, споруд, технічних засобів залізничних станцій, депо, вантажних терміналів, що належать менеджеру інфраструктури та примикають до інфраструктури й надають послуги перевізникам;
- «Розвиток інфраструктури», у якому подається опис заходів щодо розвитку та модернізації інфраструктури.

Необхідно зазначити, що залізничні країн Європейського Союзу суттєво відрізняються за потужністю інфраструктури. Так, довжина залізниць Люксембургу — 278 км, Німеччини — 42,0 тис. км. Також ці залізничні суттєво відрізняються за конфігурацією мережі, характером їх роботи та технічним оснащенням. У зв'язку з цим зміст опису інфраструктури в «Умовах користування залізницею» відрізняється в різних країнах.

Як правило, опис інфраструктури надається в додатках до NS, однак є і винятки. Зокрема, технічна характеристика High Speed 1 (Великобританія) наведена безпосередньо в тексті NS, а технічна характеристика Німецьких залізниць (DB Netze) надана у вигляді інтерактивної карти.

Узагальнений аналіз відомостей, які залізничні адміністрації надають у цьому розділі, наведено в таблиці 1.

У 1996 році було поставлено питання досягнення повної інтероперабельності національних систем країн ЄС, для чого передбачалося прийняти ERTMS як систему управління.

Тим не менш, незважаючи на рекомендацію ЄС, одна з ліній між Францією та Німеччиною має 7 різних систем сигналізації й управління, а це означає, що для роботи на цьому маршруті поїзд або повинен мати всі системи в локомотиві (головному вагоні), або замінювати їх на кожній секції.

Іспанія прийняла рішення про впровадження системи ERTMS при побудові нових високошвидкісних ліній, дотримуючись європейських директив.

Саме Іспанія зіграла ключову роль у розгортанні, розвитку та успіху ERTMS та показала іншим країнам ЄС, що технічна сумісність систем від різних постачальників є можливою.

Табл. 1. Відомості, які залізничні адміністрації надають у розділі «Інфраструктура»

Показник	Наявність інформації			Ілюстративний матеріал			
	Так	Ні	%	Таблиці	GIS карти	Схематичні карти	Інше
Кількість колій	33	4	89	16	1	14	6
Ширина колії	33	4	89	13	2	8	11
Габарит навантаження	29	8	78	7	2	10	10
Навантаження на вісь	31	6	84	14	1	10	5
Ухили	26	11	70	16	2	5	2
Максимальна швидкість	28	9	76	14	1	5	3
Максимальна довжина поїзда	26	11	70	14	0	3	6
Енергопостачання	34	3	92	13	2	14	8
Системи управління рухом	32	5	86	10	1	11	6
Системи сигналізації	31	6	84	9	1	6	10
Системи зв'язку	33	4	89	12	1	11	11
Системи автоматичного управління поїздом	26	11	70	8	1	13	6

Для прикладу детально розглянемо опис інфраструктури французьких залізниць менеджером інфраструктури Réseau Ferré de France (RFF) [5]. У Франції реалізовано принцип часткового розділення ринку залізничних перевезень. При цьому залізничною інфраструктурою володіє RFF, однак вона передана в управління перевізнику — Національній компанії французьких залізниць (SNCF). Більше того, зараз здійснюється злиття RFF та SNCF.

SNCF на сьогодні займає домінуюче положення на ринку залізничних перевезень і здійснює близько 85% загального їх обсягу. У той же час на ринку присутні й інші перевізники, такі як Euro Cargo Rail, Europorte та ін.

Опис залізничної інфраструктури RFF подано, в основному, в додатках, зміст яких наведено в таблиці 2.

Інший нормативний документ, метою якого є забезпечення сумісності залізниць Європейського Союзу, — Директива 2008/57/EC [6]. Статтею 35 цієї Директиви встановлено, що країни-члени повинні забезпечити розробку, публікацію та підтримку в актуальному стані «Реєстру інфраструктури» (RINF). Цей реєстр повинен відображати основні риси вказаних у «Технічних специфікаціях інтероперабельності» (TSI) підсистем колійної інфраструктури, енергопостачання та СЦБ.

У RINF залізнична мережа розглядається як параметричний граф.

Вершинам графа відповідають операційні точки, а дугам — секції. Як операційні точки розглядаються елементи транспортної мережі, де виконуються деякі пасажирські, вантажні, комерційні чи технічні операції, де змінюються функціональні параметри основних підсистем залізничної інфраструктури або здійснюється перехід від одного менеджера інфраструктури до іншого. Як секції розглядають ділянки колії між операційними точками. Перелік інформації, що надається в RINF, наведено в [7]. Порівняння змісту опису інфраструктури залізниць у RINF та NS виконано у Фінальному звіті RINF. При цьому зазначено, що RINF та NS мають різне законодавче підґрунтя, їх створення пов'язано з різними цілями й вони не можуть бути поєднані в одному документі. У той же час значний обсяг інформації в них повторюється. У зв'язку з цим доцільним є уніфікація інформації, що наводиться в RINF та NS для уникнення дублювання даних та можливих помилок, пов'язаних із ним.

Принцип узгодження інформації в RINF та NS реалізовано менеджером інфраструктури німецьких залізниць DB Netze. При цьому NS німецьких залізниць містить посилання на інтерактивну карту, що описує залізничну інфраструктуру й організована згідно з вимогами до RINF.

На карті наведено немасштабну схему німецьких залізниць, на якій

виділено станції та ділянки між ними. Загальний вигляд цієї карти подано на рисунку.

При виділенні станції можна переглянути її основні характеристики, а для окремих станцій і файл з її схемою та описом колійного розвитку.

При виділенні ділянки можна переглянути її загальні характеристики, а також опис колійної інфраструктури, системи СЦБ, системи енергопостачання та умов її експлуатації.

Аналіз інформації, що подана в RINF та NS, показує, що вона дозволяє оцінювати експлуатаційну сумісність рухомого складу перевізників та залізничної інфраструктури, а також розробляти маршрути перевезень. Однак указаної інформації недостатньо для виконання тягових розрахунків та технологій обслуговування рухомого складу перевізників на станціях, у депо тощо.

Адаптація нормативної бази, що регулює діяльність залізничного транспорту України до норм Європейського Союзу на початкових етапах, буде вимагати формального виконання вимог Директив «Залізничних пакетів», а в подальшому розробку власних підходів для урахування особливостей функціонування залізниць України.

У сучасних умовах в Україні основну роботу щодо перевезення вантажів і пасажирів виконують шість залізниць, які є як менеджерами інфраструктури, так і перевізниками.

Табл. 2. Зміст додатків, що описують залізничну інфраструктуру RFF

№ додатка	Зміст	Форма подачі матеріалу
4.1	Список основних секцій національної залізничної мережі	Таблиця. Секції в основному відповідають перегонам між станціями. Кожній секції надано п'ятизначний цифровий код. Окрім того, для секції вказується регіон, станція початку та кінця, довжина, категорія, тарифікація тощо
4.2	Основні секції залізничної мережі	Карта. Наводиться графічна інтерпретація поданого в додатку 4.1 матеріалу
4.3	Список прикордонних секцій	Таблиця. Вказуються залізничні інфраструктури або порти, з якими межує інфраструктура Réseau Ferré de France
4.4	Список під'їзних колій, що примикають до залізничної мережі загального користування	Таблиця
4.5	Національна залізнична мережа	Карта. Наведено інформацію про кількість колій на перегонах, спеціалізацію ліній та номери інформаційних документів із їх описом. Інформаційні документи викладені на сайті компанії та є доступними в обмеженому доступі її клієнтам та партнерам
6.1	Габарити навантаження	Карта, де позначені лінії з різними габаритами навантаження
6.2	Допустимі навантаження на вісь	Карта, де позначені лінії з різним навантаженням на вісь
6.3	Суміжність тягового рухомого складу і колії	Карта
6.4	Максимально допустимі швидкості	Карта
6.5	Електрифіковані лінії	Карта. Наведена напруга та сила струму в контактній мережі
6.6, 6.7, 6.8, 6.10	Системи СЦБ та зв'язку	Карти
6.9, 6.11, 6.12, 6.14, 6.15	Спеціалізовані лінії	Карти високошвидкісних ліній, напрямки перевезення великогазових та негабаритних вантажів, напрямки руху поїздів підвищеної довжини, карта міжнародних транспортних коридорів
6.13	Розташування пристроїв контролю нагрівання букс	Карта

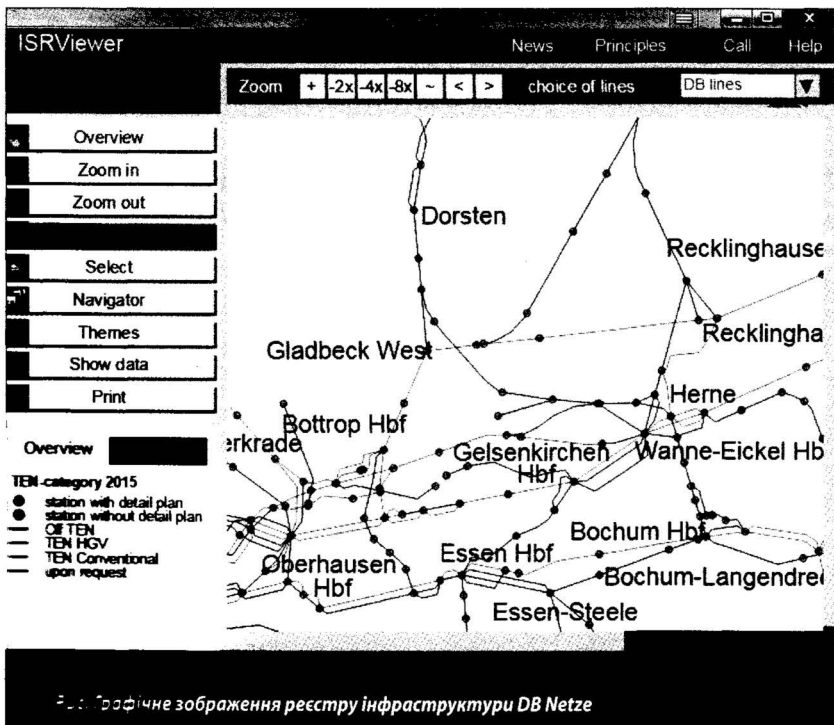
При цьому тяговий рухомий склад переважно використовується в межах залізниць. Питання щодо забезпечення доступу тягового рухомого складу одних перевізників на інфраструктуру інших виникають і сьогодні. Так, локомотиви одних залізниць заходять на територію інших як у внутрішньодержавному, так і міждержавному сполученні. Більше того, у 2012 році у складі Укрзалізниці було створено Державне підприємство «Українська залізнична швидкісна компанія», яке є пасажирським перевізником та використовує для своєї діяльності інфраструктуру інших підприємств, що входять до складу Укрзалізниці. При такій організації інформації, що наводиться залізницями країн Європейського Союзу в NS та RINF, вона переважно систематизована у внутрішніх документах, та доступ до неї регулюється норма-

тивними документами Укрзалізниці. Необхідно також зазначити, що за минуле десятиріччя Укрзалізницею проведено значний обсяг роботи щодо систематизації технологічних документів, переведення їх на електронні носії, створення системи підтримки їх актуальності. Зокрема, розроблено технологічні процеси дирекцій залізничних перевезень та залізниць, що містять описи їх залізничної інфраструктури.

У цих умовах з метою спрощення адаптації нормативної бази Укрзалізниці до вимог Європейського Союзу доцільно узгодити внутрішні та зовнішні вимоги щодо оформлення опису залізничної інфраструктури в нормативних документах, зокрема в технологічних процесах роботи дирекцій залізничних перевезень та залізниць (у майбутньому це може бути технологічний процес Укрзалізниці).

За основу доцільно взяти опис залізничної інфраструктури менеджментом німецьких залізниць DB Netze, що подає реєстр інфраструктури у вигляді інтерактивної карти. Формалізація опису залізничних станцій у цьому реєстрі не буде становити суттєвої проблеми у зв'язку з тим, що інформація, яку надає DB Netze про станції, міститься в технічно-порядкових актах станцій, а інформація, яка описує перегони, — у системі із складання графіку руху поїздів.

ВИСНОВКИ. Європейське законодавство в галузі залізничного транспорту передбачає необхідність опису залізничної інфраструктури й подання її у відкритому доступі у складі «Умов користування залізницею», публікація якого передбачена Директивами 2001/14/ЄС та 2012/34/ЄС, та у вигляді «Реєстру інфраструктури», ведення якого пе-



редбачено Директивою 2008/57/ЄС. Аналіз описів інфраструктури різних менеджерів показує, що вони мають спільну структуру за розділами, у той же час форма подання інформації в розділах може суттєво відрізнятися для різних країн.

На сьогоднішній день опис інфраструктури залізниць України здійснюється переважно у внутрішніх документах, оскільки залізниці одночасно є як менеджерами інфраструктури, так і перевізниками, і потреба розміщення цієї інформації у відкритому доступі відсутня.

Опис інфраструктури залізниць України становить собою складне завдання, оскільки за розміром мережі та обсягом роботи залізниць України посідають провідне місце в Європі. У зв'язку з цим доцільно розробити структуру відповідних документів та методи підтримки їх відповідності, а також узгодити опис залізничної інфраструктури в технологічних процесах роботи залізниць та дирекцій залізничних перевезень

із вимогами до опису інфраструктури, що ставить Європейський Союз. Це суттєво спростить формування «Умов користування залізницею» та «Реєстру інфраструктури» після імплементації норм європейського права до законодавства України.

Надійшло до редакції
23.03.2015 р.

■ Список літератури:

1. Закон України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу»: за станом на 12 березня 2015 р. / Верховна Рада України. — Офіц. портал [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1629-15> — Назва з екрану.
2. Директива 2001/14/ЄС Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року «Про розподілення пропускну здатності

залізничної інфраструктури та стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою»: за станом на 12 березня 2015 р. Переклад українською / Міністерство юстиції України. — Офіц. веб-сайт [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.minjust.gov.ua/file/32884> — Назва з екрану.

3. Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 Establishing a single European railway area : станом на 14 грудня 2012 р. / Official Journal of the European Union [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:EN:PDF> — Назва з екрану.
4. Network Statement Common Structure: Website of RailNetEurope [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.rne.eu/network-statement.html> — Назва з екрану.
5. 2015 Timetable [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.rff.fr/en/media-library/french-reference-texts/rail-network-statement/2014-timetable-854/>
6. Директива 2008/57/ЄС Європейського парламенту та Ради від 17 червня 2008 року «Про оперативну сумісність залізничних систем у межах Співтовариства»: за станом на 12 березня 2015 р. Переклад українською / Міністерство юстиції України. — Офіц. веб-сайт [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.minjust.gov.ua/file/33403> — Назва з екрану.
7. Commission implementing decision of 15 September 2011 on the common specifications of the register of railway infrastructure // Official Journal of the European Union [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011D0633&from=EN>

Під час одинадцятого щорічного засідання Міжурядової Комісії ТРАСЕКА, яке проходило 27–30 січня 2015 року в м. Стамбул, Турецька Республіка, відбулася двостороння зустріч заступника міністра інфраструктури України з питань європейської інтеграції О. Рейтер з міністром транспорту та дорожньої інфраструктури Республіки Молдова В. Бонтарем щодо перспективних напрямків співпраці у сфері розвитку транспортного сполучення між Республікою Молдова та Україною. Під час зустрічі молдавською стороною було запропоновано розглянути перспективу розробки спільного регіонального проекту з будівництва нової швидкісної залізничної лінії Київ – Кишинів – Бухарест.