



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.2/2002/1  
4 July 2002

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по железнодорожному транспорту  
(Пятьдесят шестая сессия, 16-18 октября 2002 года,  
пункт 4 повестки дня)

**ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ, ВКЛЮЧАЯ АСПЕКТЫ, СВЯЗАННЫЕ СО СБОРАМИ  
ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРОЙ**

Доклад специального совещания по распределению пропускной способности  
железнодорожной инфраструктуры для международного железнодорожного  
сообщения и управления инфраструктурой (22 апреля 2002 года, Женева)

**1. УЧАСТНИКИ**

На совещании присутствовали г-н Дж. Эванс (Управляющие европейской инфраструктурой - УЕИ), г-н К.-Х. Лундстрём (Сообщество европейских железных дорог - СЕЖД), г-н П. Джегги (Европейский форум железнодорожных компаний - ЕФЖК). На нем не смог присутствовать представитель Европейской комиссии (ЕК).

## **2. МАНДАТ**

В соответствии с просьбой, изложенной Рабочей группой по железнодорожному транспорту на ее пятьдесят пятой сессии (TRANS/SC.2/196, пункт 22), секретариат созвал неофициальное совещание для рассмотрения i) организационных проблем, связанных с распределением пропускной способности и управлением инфраструктурой на международном уровне, ii) правовой основы и существующей практики в государствах-членах, iii) технических аспектов оптимизации расписаний железнодорожного движения и их эффективного использования и iv) ограничений с точки зрения регламентирования правительствами работы по установлению расписаний движения на международном уровне с учетом их социальной роли и круга ответственности, а также коммерческой роли железнодорожных предприятий.

## **3. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА О ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРОЙ**

Цель данного совещания состояла в определении областей, где дополнительные усилия правительств могли бы содействовать дальнейшему облегчению процесса распределения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры с точки зрения общеевропейского международного железнодорожного сообщения, в обзоре нынешней практики в странах-членах и формулировании предложений, которые могут стимулировать интеграцию стран, не являющихся членами ЕС, и стран, претендующих на вступление в ЕС, в систему распределения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры.

Участники совещания отметили, что значительная часть нормативной основы, а также подробные технические аспекты распределения пропускной способности уже разработаны в рамках ЕС, но данный вопрос по-прежнему актуален для ряда других государств - членов ЕЭК ООН, не входящих в ЕС.

Европейский форум железнодорожных компаний (ФТЕ) является единственной общеевропейской организацией, осуществляющей комплексное международное планирование в области предоставления соответствующих услуг, координацию расписаний движения поездов и согласование возможностей для эксплуатации железнодорожных путей при осуществлении пассажирских и грузовых перевозок. Процесс международного планирования не ограничивается железными дорогами стран ЕС и охватывает государства, не являющиеся членами ЕС, т.е. может распространяться на все

европейские страны. Он осуществляется в соответствии с действующими директивами ЕС и с надлежащими национальными предписаниями. В настоящее время в организацию входят около 70 членов из 35 европейских стран. В нее могут вступить все европейские операторы железнодорожных перевозок и управляющие инфраструктурой, а также все организации и компании, участвующие в обеспечении международного железнодорожного движения. В рамках структуры ФТЕ четко распределены задачи, компетенция и ответственность между железнодорожными операторами и управляющими инфраструктурой. Цель ФТЕ состоит в упрощении и ускорении всего процесса планирования разработки расписаний движения поездов в европейских странах для более оперативного и качественного удовлетворения потребностей клиентов.

Помимо планирования возможностей по обеспечению железнодорожных соединений на международном уровне, ФТЕ занимается также такими общими вопросами, как i) определение правил разработки и планирование использования железнодорожных маршрутов; ii) совершенствование эксплуатационной совместимости; и iii) определение дат изменения расписания.

В директиве 2001/14 ЕС обозначены юридические основы международного сотрудничества между управляющими инфраструктурой в области распределения пропускной способности инфраструктуры. Цель этого сотрудничества состоит в обеспечении эффективного планирования и в распределении международной пропускной способности международной инфраструктуры и маршрутов движения поездов, особенно в Трансъевропейской железнодорожной сети для грузовых перевозок (ТЕЖСГП).

При распределении пропускной способности управляющие инфраструктурой обязаны придерживаться специального расписания, предусмотренного ФТЕ. Ответственность за распределение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры возлагается на (национальных) управляющих инфраструктурой, поскольку используемая или имеющаяся в наличии пропускная способность на той или иной конкретной линии или узле не зависит от того, являются ли отдельные поезда национальными или международными. Эта ответственность предусматривает не только принятие решений в отношении прокладывания маршрутов движения поездов, но и в отношении распределения маршрутов их движения среди железнодорожных предприятий. В процессе принятия решений о распределении пропускной способности инфраструктуры не проводится различия ни между национальными и международными службами, ни между пассажирскими и грузовыми перевозками.

Железнодорожные операторы, входящие в ФТЕ, подают запрос управляющим инфраструктурой на распределение пропускной способности. Одним из важных аргументов в пользу участия железнодорожных операторов в процессе планирования ФТЕ служит необходимость программирования мероприятий для обеспечения согласования при разработке расписаний управляющими инфраструктурой, с одной стороны, и для предоставления соответствующих услуг (например, планирование эксплуатации подвижного состава и занятости поездных бригад) железнодорожными операторами, с другой стороны.

В настоящее время с учетом преобладающих юридических условий распределения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры существует опасность того, что может быть не выделено достаточного количества высококачественных маршрутов движения поездов для грузовых перевозок по железной дороге, поскольку по очередности они следуют за другими перевозками. Без этих маршрутов движения поездов, имеющих жизненно важное значение для операторов грузовых перевозок, их деловая активность может быть поставлена под угрозу. При едином расписании движения пассажирских поездов с регулярными интервалами - во многих случаях эти интервалы укорачиваются и пассажирские поезда выбиваются из графика движения - пропускная способность поблизости от агломераций все в большей степени сокращается. В некоторых странах тенденции к районированию и возложению задач по транспортному планированию на другие органы, а также возросшая за последнее время интенсивность пассажирских перевозок затрудняют возможности расширения объема грузовых перевозок. Маршруты движения региональных пассажирских поездов на короткие расстояния могут служить препятствием для маршрутов движения грузовых составов дальнего следования.

В процессе либерализации грузовых перевозок по железной дороге активность операторов будет все в большей степени возрастать, особенно в случае последовательной транспортировки. Таким образом, для рынка грузовых перевозок потребуются более гибкие решения, например планирование маршрутов движения поездов с учетом конкретной необходимости.

Хорошо известно, что управляющие инфраструктурой должны предоставлять операторам железнодорожных перевозок недискриминационный доступ к инфраструктуре. Они выделяют маршруты движения поездов в том порядке очередности, который предусмотрен их национальным законодательством. При предоставлении доступа к транспортной сети первостепенное внимание в большинстве стран уделяется регулярным пассажирским перевозкам.

Таким образом, при распределении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры управляющие инфраструктурой руководствуются следующими принципами или правилами очередности:

- пассажирские поезда проходят раньше товарных;
- очередные поезда проходят раньше чартерных;
- системным перевозкам придается первостепенное значение на всех железных дорогах;
- в рамках системных перевозок в первоочередном порядке проходят регулярно курсирующие поезда, а состав, проходящий только раз в день, пропускает регулярно курсирующие составы.

Для дальнейшего совершенствования эффективности грузового железнодорожного сообщения и гарантирования достаточной пропускной способности необходимо предпринять неотложные действия. Одной из соответствующих мер может служить создание систематизированных высококачественных маршрутов движения грузовых железнодорожных составов с оптимальным использованием существующей сети. Системные маршруты движения железнодорожных составов разрабатываются в рамках расписания движения поездов и выделяются управляющим инфраструктурой с целью эффективного использования пропускной способности сети при отсутствии конкретных просьб со стороны железнодорожных операторов. Параметры конструкции, пункты отправления и назначения, а также второстепенные условия такого движения согласуются с потребностями основных клиентов с целью поддержания товарности предлагаемых услуг. Речь идет об основополагающем изменении действовавшей до настоящего времени процедуры распределения маршрутов движения поездов для реализации остаточной пропускной способности.

Основная цель систематизации состоит в повышении качества и стабильности расписания движения грузовых поездов и расписания движения всех остальных поездов, а также в оптимальном использовании недостаточной пропускной способности инфраструктуры. Оперативное выделение системных маршрутов движения поездов, созданных в соответствии с требованиями рынка и соединенных друг с другом, позволяет более оперативным, эффективным и приемлемым для клиента образом обеспечить признание транспортных потребностей предприятиями, осуществляющими грузовые перевозки.

В процессе рассмотрения некоторых аспектов нынешней практики распределения пропускной способности участники совещания отметили, что наиболее эффективным способом повышения интенсивности грузовых перевозок служит увеличение скорости движения грузовых поездов, способствующее большей мобилизации пропускной способности, которую можно использовать для дополнительных перевозок.

Другая возможность повышения пропускной способности существующих сетей состоит в создании железнодорожных линий, приспособленных конкретно либо для транспортировки грузов, либо для перевозки пассажиров. Для обеспечения однородности транспортных потоков необходимо разрабатывать транспортные сети, предназначенные для эксплуатации высокоскоростных составов, с целью использования обычных железнодорожных линий для обеспечения пассажирского сообщения и дополнительной пропускной способности в рамках конкретных грузовых перевозок.

Повышению пропускной способности на существующих железнодорожных линиях и созданию более широких возможностей для ее распределения может способствовать также использование более гибкого подхода при разработке расписаний движения международных составов и систематизация перевозок на международном уровне.

Кроме того, бóльшую гибкость при разработке международного расписания можно обеспечить посредством уделения первостепенного внимания международным пассажирским перевозкам, по сравнению с национальными, и, следовательно, путем использования соответствующего порядка очередности в рамках национальных пассажирских перевозок составы "Интерсети" должны пользоваться преимущественным правом прохода, по сравнению с региональными, а региональные составы - по сравнению с местными. Зачастую международный пассажирский состав следует по квоте пропускной способности, выделяемой для регулярно курсирующих национальных пассажирских составов, как если бы он являлся неотъемлемым элементом системы регулярного сообщения; это избавляет от необходимости добиваться выделения дополнительного маршрута.

#### 4. БУДУЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Участники совещания также сочли, что для более четкого осознания потребности в согласованных процедурах распределения пропускной способности железных дорог на общеевропейском уровне во время проведения следующей сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту можно было бы организовать рабочее совещание по вопросам распределения пропускной способности международной железнодорожной инфраструктуры. В этом рабочем совещании могли бы принять участие все участники сессии Рабочей группы и другие заинтересованные стороны, а соответствующие материалы могли бы представить Европейский форум железнодорожных компаний, Управляющие европейской инфраструктурой, Сообщество европейских железных дорог и Европейская комиссия.

На этом совещании можно было бы рассмотреть следующие темы:

- согласование предельных сроков для систематизации маршрутов движения поездов и распределения этих маршрутов;
- гибкое определение порядка очередности при распределении маршрутов движения поездов;
- согласование условий допуска к сети локомотивов, подвижного состава и машинистов (свидетельства о безопасности);
- ограничение пограничных формальностей для содействия движению через границы;
- транспарентная, приемлемая для клиентов, согласованная и недискриминационная система цен, назначаемых за пользование железнодорожными маршрутами;
- своевременная реализация пакета мер в области инфраструктуры ЕС (ЕС: директива 2001/ЕС/12-14);
- правительственная поддержка в области обеспечения эксплуатационной совместимости: на техническом (например, транспортные средства и т.д.), оперативном (например, безопасность и т.д.) и правовом (например, аспекты доступа и т.д.) уровнях.

-----