



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2001/13
6 August 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту
(Пятьдесят пятая сессия, 16-18 октября 2001 года,
пункт 6 повестки дня)

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

Передано Европейским форумом железнодорожных компаний (ФТЕ)

На своей пятьдесят четвертой сессии (3-5 октября 2000 года) Рабочая группа по железнодорожному транспорту рассмотрела, в частности, вопрос об определении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, включая аспекты, связанные со сборами за пользование инфраструктурой (TRANS/SC.2/194, пункты 18-21). В ходе сессии Рабочая группа решила, что создаваемая в настоящее время система управления железнодорожной инфраструктурой должна в полной мере учитывать конкретные потребности международных грузовых перевозок. В связи с этим пунктом Рабочая группа сочла, что было бы полезно получить информацию от Европейского форума железнодорожных компаний (ФТЕ) относительно существующих практических проблем, касающихся распределения пропускной способности инфраструктуры в ходе международных грузовых перевозок.

Информация по этому пункту, полученная от Европейского форума железнодорожных компаний (ФТЕ), приводится ниже.

* * *

ЕВРОПЕЙСКИЙ ФОРУМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ - "СОСТАВИТЕЛЬ РАСПИСАНИЯ" ДЛЯ ЕВРОПЫ

1. Что именно представляет собой Европейский форум железнодорожных компаний

Европейский форум железнодорожных компаний (ФТЕ) координирует и организует железнодорожное движение в Европе, гарантируя оптимальное качество международных расписаний пассажирских и грузовых перевозок.

Ежедневно большое число поездов пересекают национальные границы в Европе. Разумеется, это не проблема. Кто ведет поезд, в какое время и куда, определяется на форуме по координации международных расписаний - Европейском форуме железнодорожных компаний (ФТЕ).

Для ФТЕ клиент со всеми его проблемами всегда на первом плане. Основная цель ФТЕ состоит в том, чтобы при помощи качественного расписания в Европе повысить привлекательность железнодорожных перевозок в сравнении с автомобильными. Первостепенное значение имеют качество, гибкость и быстрое реагирование на заявки клиентов. Так, например, под эгидой ФТЕ были также реализованы проекты ЕС в области разработки высококачественных международных маршрутов движения грузовых поездов (магистраль для движения грузовых поездов "Север-Юг", коридор "Белифрет", коридор для движения грузовых поездов "Восток-Запад" и т.д.).

ФТЕ является единственной общеевропейской организацией, занимающейся всеобъемлющим планированием международной хозяйственной деятельности, координацией расписаний и согласованием маршрутов движения поездов при распределении пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок. Международное планирование не ограничивается железными дорогами стран ЕС, а охватывает все европейские государства. Оно осуществляется с учетом как действующих директив ЕС, так и соответствующих национальных уставных правил железнодорожного движения.

В настоящее время в организацию входят примерно 70 членов из 35 европейских стран - от Португалии до России и от Турции до Скандинавии. Она открыта для всех европейских железнодорожных предприятий¹ и управляющих инфраструктурой², а также для всех организаций и компаний, участвующих в международных железнодорожных перевозках. ФТЕ в его нынешней форме был учрежден 1 января 1997 года в качестве организации - правопреемницы двух бывших Европейских конференций по расписаниям пассажирских (ЕФК) и грузовых (ЕГК) поездов.

С 1923 года руководство работой сектора пассажирских поездов осуществляется Железными дорогами Швейцарской конфедерации (ЖДШК) (Председатель ФТЕ: г-н Пьер-Ален Урех, заместитель главного управляющего администрации и начальник отдела инфраструктуры ЖДШК), а сектор грузовых поездов с 1924 года возглавляют Чешские железные дороги CD (Сопредседатель ФТЕ: г-н Ярослав Кокурек, старший директор по вопросам распределения и эксплуатации CD).

ФТЕ не проводит независимую деловую политику; он является базовой организацией, все участники которой действуют в рамках собственной ответственности в отношении своих соответствующих стран с учетом предписаний ЕС о недискриминации и разделении двух функций: "инфраструктуры" и "эксплуатации". Под общей эгидой ФТЕ задачи, сферы компетенции и ответственность четко распределяются между железнодорожными предприятиями и управляющими инфраструктурой.

Для ежегодной подготовки нового сводного расписания движения пассажирских и грузовых поездов была учреждена руководящая этим процессом организация, структурно построенная с учетом требований к расписаниям и предметам перевозок, годовой цикл работы которой состоит из четырех этапов планирования и трех глобальных конференций.

¹ "Под железнодорожным предприятием" подразумевается любое государственное или частное предприятие, имеющее лицензию в соответствии с действующим законодательством Сообщества, главной сферой деятельности которого является предоставление услуг по перевозке грузов и/или пассажиров по железной дороге при том условии, что данное предприятие должно обеспечивать тягу; к таким предприятиям также относятся компании, обеспечивающие только тягу.

² "Под управляющим инфраструктурой" подразумевается любой орган или предприятие, отвечающее, в частности, за создание и эксплуатацию железнодорожной инфраструктуры. Сюда также входит управление системами контроля за инфраструктурой и ее безопасностью. Функции управляющего инфраструктурой на сети или части сети могут распределяться среди различных органов или предприятий.

Помимо чисто плановой стороны работы над международными стыковками поездов ФТЕ занимается также такими общими вопросами, как:

- определение правил хозяйственной деятельности и планирование маршрутов движения поездов;
- совершенствование эксплуатационной совместимости;
- определение сроков изменения расписаний.

Так, Генеральная ассамблея ФТЕ приняла 21 апреля 1999 года решение о переносе с 2002 года сроков изменения расписания с мая/июня, как это было ранее, на середину декабря.

Цель ФТЕ состоит в упрощении и ускорении всех процессов планирования расписания между европейскими странами, с тем чтобы можно было более быстро и высококачественно обрабатывать заявки клиентов. Для достижения этой перспективной цели в настоящее время ведется поиск стратегических решений в направлении "eBusiness".

Чтобы ФТЕ смог закрепить свои позиции в качестве открытой, гибкой и эффективной организации, его развитие должно идти в этом направлении.

2. Что входит в пакет инфраструктуры Европейского союза?

Совет министров транспорта и Европейский парламент приняли пакет инфраструктуры, состоящий из трех директив. В середине марта 2001 года эти директивы были опубликованы в официальном бюллетене Европейского союза. В них 15 марта 2003 года устанавливается в качестве предельного срока для их осуществления и принятия в национальных законах.

- **Директива 2001/12/ЕС от 26 февраля 2001 года**, изменяющая директиву 91/440/ЕЕС Совета о развитии железных дорог Сообщества.
 - Пересмотренная директива 91/440, в соответствии с которой, среди прочего, предоставляются права доступа к международным грузовым перевозкам по определенной части трансъевропейской железнодорожной сети; не позднее чем с марта 2008 года эти права будут предоставляться на остальной части сети ЕС.

- **Директива 2001/13/ЕС от 26 февраля 2001 года**, изменяющая директиву 95/18/ЕС Совета о лицензировании железнодорожных предприятий.
 - Пересмотренная директива 95/18, в соответствии с которой расширяется правовая основа для выдачи лицензий и в силу которой лицензии становятся обязательными для всех железнодорожных предприятий.
- **Директива 2001/14/ЕС от 26 февраля 2001 года** о распределении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, взимании сборов за пользование ею и сертификации аспектов, касающихся техники безопасности.
 - Новая директива о взимании сборов за пользование инфраструктурой и распределении пропускной способности, заменяющая директиву 95/19 и содержащая более расширенные и подробные предписания о плате за доступ к инфраструктуре и распределении пропускной способности, а также об основе для сертификации аспектов, касающихся техники безопасности.
 - Распределение пропускной способности среди имеющих лицензии железнодорожных предприятий или - в национальном масштабе - среди других заявителей без дискриминации и приоритетов.
 - Сотрудничество с другими органами в распределении международной пропускной способности. Организация международных маршрутов, в частности в рамках Трансъевропейской железнодорожной сети для грузовых перевозок (ТЕЖСГП).
 - Разработка расписания для планирования времени в пути, краткосрочное распределение пропускной способности и внесения изменений в расписания. Подготовка плана расширения пропускной способности на маршрутах движения поездов в случае перегрузки инфраструктуры.
 - На специальные заявки в отношении индивидуальных железнодорожных маршрутов ответы должны даваться в течение пяти рабочих дней.
 - Если существуют адекватные альтернативные маршруты, то приоритеты в расписаниях, а также в процессе координации - для государственных служб или грузовых перевозок - должны учитываться только в тех случаях, когда инфраструктура перегружена или когда она является специализированной.

Европейская комиссия намерена наблюдать за процессом выполнения директив государствами-членами. Она готовит весьма обширные мероприятия, причем намерена не

только контролировать ход их проведения, но и содействовать их включению в национальные законы и предписания. Цель Комиссии заключается в обеспечении более эффективного согласования усилий государств-членов.

3. Каким образом пропускная способность железнодорожной инфраструктуры распределяется в рамках ФТЕ?

В директиве 2001/14 определены юридические основы международного сотрудничества между управляющими инфраструктурой в области распределения пропускной способности инфраструктуры³. Цель этого сотрудничества состоит в обеспечении эффективного планирования и распределения международной пропускной способности инфраструктуры и маршрутов движения поездов⁴, особенно в Трансевропейской железнодорожной сети для грузовых перевозок (ТЕЖСГП).

При распределении пропускной способности управляющие инфраструктурой обязаны придерживаться официального 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 также принятие решений в отношении как прокладки маршрутов движения поездов, так и 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.

Конкретную задачу координации распределения международной пропускной способности взял на себя в настоящее время Европейский форум железнодорожных компаний (ФТЕ), являющийся "зонтичной" организацией по осуществлению и оказанию содействия необходимой координации на международном уровне. ФТЕ отвечает за регулирование и планирование процессов распределения пропускной способности, что

³ "Под пропускной способностью инфраструктуры" подразумевается потенциал планирования маршрутов движения поездов, запрашиваемых для того или иного элемента инфраструктуры на определенный период.

⁴ "Под маршрутом движения поездов" подразумевается пропускная способность инфраструктуры, необходимая для проведения поезда между двумя пунктами в течение определенного периода времени.

означает принятие решений о предельных сроках внесения изменений в расписания, о способах обмена информацией и о внутренних графиках осуществления этого процесса.

Благодаря активному участию железнодорожных предприятий в работе ФТЕ они имеют возможность информировать управляющих инфраструктурой о своих потребностях в пропускной способности. Требуемое на периодической основе планирование для обеспечения необходимой увязки между разработкой расписаний управляющими инфраструктурой, с одной стороны, и планированием, касающимся оборудования и производственной деятельности (например, планирование подвижного состава и размещения поездных бригад) и осуществляемым железнодорожными предприятиями, с другой стороны, - это один из важных аргументов в пользу участия железнодорожных предприятий в процессе планирования в рамках ФТЕ.

4. Каким образом регулируется очередность распределения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры в Европе?

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 будет 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 - доля грузовых перевозок все в большей степени приближается к маргинальной. Препятствием для маршрутов движения грузовых поездов на дальние расстояния могут служить маршруты движения местных пассажирских поездов на короткие расстояния.

В процессе либерализации грузовых перевозок по железной дороге активность операторов будет все в большей степени возрастать, особенно в случае последовательных перевозок. Таким образом, для рынка грузовых перевозок потребуются более гибкие решения. Это означает, что в данном случае планирование маршрутов движения поездов должно осуществляться с учетом конкретной необходимости.

Вместе с тем в рамках пассажирских перевозок осуществляется планирование, ориентированное на предложение, а это означает, что маршруты движения поездов можно планировать на более продолжительный период по сравнению с периодом, на который рассчитано расписание. Всесторонне согласованное и скоординированное предложение услуг в рамках местных пассажирских перевозок и пассажирских перевозок на дальние

расстояния, элементы которого - например число поездов, число остановок в пути, время, затраченное на перевозку, стыковки и т.д., - приведены в соответствие друг с другом, лежит в основе всей системы общественного транспорта. Эти так называемые системные перевозки пассажиров и грузов, базирующиеся на транспортной цепи согласованных предложений, используются в первоочередном порядке в большинстве сетей. Кроме того, некоторые предложения о транспортировке груза имеют отношение к системным перевозкам.

Общеизвестно, что управляющие инфраструктурой обязаны предоставлять железнодорожным предприятиям недискриминационный доступ к инфраструктуре. Они распределяют маршруты движения поездов по очередности в соответствии со своим национальным законодательством. Как упоминалось выше, при предоставлении доступа к транспортной сети регулярным пассажирским перевозкам в большинстве стран уделяется первостепенное внимание.

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 (это означает, что поезд, отправляющийся ежедневно, имеет приоритет по сравнению с составом, который проходит только раз в день).

Для того чтобы грузовые железнодорожные перевозки в будущем могли играть более важную роль, Европейский союз намерен придать им более приоритетный характер. В соответствии с директивой 2001/14 ЕС управляющие инфраструктурой создают международные маршруты движения поездов, в частности в рамках Трансевропейской железнодорожной сети для грузовых перевозок (ТЕЖСГП). Таким образом, основная цель заключается в том, чтобы повысить приоритетность международных и национальных грузовых перевозок и тем самым улучшить их положение как на общеевропейском, так и на внутреннем рынке.

При распределении маршрутов движения грузовых поездов речь идет обычно не о максимально быстром прибытии в место назначения, а о точном указании времени прибытия (о своевременности доставки). Будет ли товарный поезд проходить перед пассажирским поездом или после него, имеет не столь важное значение. Поэтому реальные противоречия возникают только при достижении абсолютного предела пропускной способности (предельное количество поездов) или в тех случаях, когда изменение железнодорожных маршрутов в пользу пассажирских поездов приводит к временным нестыковкам.

Крайне необходимо принятие мер для обеспечения своевременности грузовых перевозок по железной дороге. Одной из соответствующих мер служит разработка систематизированных высококачественных маршрутов движения грузовых поездов с учетом оптимальной эксплуатации существующей сети.

5. Систематизированное пересечение границ грузовыми поездами (системные маршруты движения поездов) - проект ФТЕ

Системные железнодорожные маршруты представляют собой расписания движения поездов, подготовленные и предлагаемые управляющим инфраструктурой для эффективного использования пропускной способности сети при отсутствии конкретной заявки со стороны железнодорожного предприятия.

Для поддержания конкурентоспособности на рынке с основными клиентами согласовываются конструкционные параметры, пункты отправления и назначения, а также предельные условия. Это свидетельствует о радикальном изменении применявшейся до сих пор процедуры продажи маршрутов движения поездов на рынке незадействованных пропускных способностей.

Главные цели систематизации заключаются в повышении качества и стабильности расписания движения грузовых поездов и общего расписания, а также в оптимальном использовании недостаточной пропускной способности инфраструктуры. Оперативно выделяемые системные маршруты движения поездов, создаваемые с учетом требований рынка и приводимые в соответствие друг с другом, позволяют быстрее, качественнее и весьма удобно с точки зрения клиента удовлетворять транспортные потребности предприятий - экспедиторов. При осуществлении систематизированных грузовых перевозок выигрывают как железнодорожные предприятия, так и управляющие инфраструктурой.