



Центр научно-технической информации и библиотек  
– филиал ОАО «РЖД»

## **Дифференцированное Обеспечение Руководства**

---

81/2023

### **Новое предложение Европейской комиссии по совершенствованию процесса распределения пропускной способности между перевозчиками: снижение издержек, повышение гибкости, качества перевозочного процесса и пунктуальности движения**

Операторы железнодорожной инфраструктуры должны грамотно распоряжаться своими активами, находя наиболее оптимальный баланс между эффективностью перевозочного процесса и безопасностью. Тем самым, они должны удовлетворять – в разумных и регламентированных пределах – различные запросы и потребности компаний-перевозчиков и, в то же время, планировать «окна» для технического обслуживания линий, их ремонта, модернизации, строительства новых объектов и т.п. Эти факторы учитываются при распределении пропускной способности между перевозчиками (операторами подвижного состава) – по результатам этого планирования формируются графики движения поездов.

Процесс распределения пропускной способности подпадает под законодательное регулирование (в частности – на открытых рынках железнодорожных перевозок) – в целях недопущения дискриминации операторов подвижного состава и сохранения принципов честной конкуренции.

В Европейском союзе (ЕС) для этого применяется целая законодательная база в форме Директивы 2012/34/EU «О создании единого европейского железнодорожного пространства». Распределение пропускной способности происходит в рамках ежегодного процесса составления графика движения. Дополнительные запросы на осуществление перевозок одновременно в порядке исключения удовлетворяются только при наличии «окон», не вошедших в расписание. Многие в отрасли считают эту практику слишком ригидной, особенно – в части согласования расписаний железнодорожных

компаний нескольких стран на трансграничных маршрутах. Гармонизация законодательства в этой сфере оставляет желать лучшего. Как следствие, страдают все заинтересованные стороны – и перевозчики, и грузоотправители, и пассажиры, и сами страны-члены ЕС (в отсутствие наиболее оптимальных возможностей для экономического роста, связанных с недостаточной эффективностью железнодорожных грузоперевозок).

В настоящее время Европейская комиссия (ЕК) предлагает заменить действующее законодательство на более эффективное и гибкое, что позволит операторам инфраструктуры лучше удовлетворять потребности компаний-перевозчиков и пассажиров. Это приведет к формированию более стабильного (устойчивого к рискам) расписания движения поездов, а также более гибких графиков движения (с прибытием «точно в срок» – это предполагает как улучшение пунктуальности, так и снижение издержек), учитывающих потребности динамичной цепочки поставок грузоперевозчиков. Также будут созданы условия для оказания дополнительных услуг, реализована практика более раннего бронирования билетов, улучшена работа железных дорог и сокращены затраты операторов инфраструктуры и перевозчиков по ряду показателей, усовершенствованы механизмы взаимодействия стран-членов ЕС в области трансграничных перевозок и т.п. Новое законодательство примет форму регламента<sup>1</sup> – оно заменит Регламент (EU) 913/2010 «О европейской железнодорожной сети для грузоперевозок».

Предложенный регламент, основанный в том числе на наработках проекта *Timetable Redesign Project*<sup>2</sup>, позволит усовершенствовать взаимодействие между заинтересованными сторонами, относящимися к «железнодорожной» части различных европейских мультимодальных логистических цепочек, а также эффективнее реагировать на любые задержки в движении и происшествия, повысить надежность и пунктуальность.

В рамках предложенного регламента будет введен комплексный механизм планирования, который позволит всем заинтересованным сторонам обозначить свои потребности заранее – эти данные будут использованы операторами инфраструктуры в режиме реального времени при составлении

---

<sup>1</sup> «Регламент Европейского парламента и Совета ЕС об использовании пропускной способности в едином европейском железнодорожном пространстве» – Regulation of the European Parliament and of the Council on the use of railway infrastructure capacity in the single European railway area.

<sup>2</sup> *Timetable Redesign Project* (другое название – *Timetable Redesign (TTR) for Smart Capacity Management* или «Изменение расписания движения поездов в целях интеллектуализации управления пропускной способностью») – европейский проект по пересмотру процессов составления расписаний для грузовых и пассажирских поездов. Реализуется в рамках сотрудничества двух некоммерческих ассоциаций – RailNet Europe (операторы инфраструктуры) и Fogum Train Europe (перевозчики). В инициативе также участвует европейская ассоциация операторов железнодорожных грузоперевозок ERFA, Европейская комиссия и различные регулятивные органы ЕС.

расписания и уменьшении несоответствий в графиках движения на трансграничных маршрутах. Данный алгоритм позволит действовать упреждающе и оптимизировать использование пропускной способности, выделяя ее под различные сегменты рынка перевозок, типы поездов и методы эксплуатации.

Предложенное группирование поездов по одному типу («профилю») позволит пропускать больше поездов по инфраструктуре за определенный промежуток времени. В дополнение, раннее обнаружение трудностей в распределении пропускной способности позволит заранее предпринять корректирующие меры – как следствие, должна повыситься интенсивность использования инфраструктуры и снизиться количество задержек в движении.

Операторы подвижного состава получают возможность запрашивать и получать пропускную способность в любое время, а не в регламентированные сроки – благодаря использованию современного программного обеспечения и информационных систем с высокой совместимостью внутренних компонентов.

По новым правилам, операторы инфраструктуры должны будут освободить еще больше пропускной способности, которую можно распределить в течение года – от этого выиграют перевозчики, которые не могут планировать маршруты поездов заранее, например, операторы грузовых перевозок. Дополнительное преимущество такого подхода<sup>3</sup> – более ранний запуск новых сервисов перевозок (например, если компания впервые начала работу на данном направлении).

В дополнение, будут введены сдерживающие механизмы (в том числе и в результате формирования специализированного и независимого надзорного органа), защищающие от злоупотреблений в части распределения пропускной способности. Как следствие, будут сокращены расходы оператора инфраструктуры, а также обеспечена добросовестная конкуренция.

В целях совершенствования трансграничных перевозок в части пунктуальности, Европейская комиссия предлагает усилить гармонизацию межнациональных правил и процедур, связанных с распределением пропускной способности. В результате роль организации European Network of Infrastructure Managers (ENIM)<sup>4</sup> должна усилиться – она должна будет разрабатывать и внедрять более совершенные практики распределения пропускной способности на трансграничных участках.

---

<sup>3</sup> В предложенном регламенте, равно как и в проекте Timetable Redesign Project, этот подход известен как Rolling Planning («Гибкое планирование»). Основная идея – обеспечение «пространства для маневра» перевозчикам с меняющимся уровнем спроса на перевозки. Тем самым, они будут более комфортно чувствовать себя на рынке и конкурировать с более успешными игроками.

<sup>4</sup> European Network of Infrastructure Managers (ENIM) – координационный и регулирующий орган, созданный согласно Директиве 2012/34/EU. Занимается вопросами взаимодействия операторов инфраструктуры.

В то же время, более раннее добавление в график мероприятий по техническому обслуживанию<sup>5</sup>, а также присутствие вышеупомянутых сдерживающих механизмов, исключающих возможность внесения хаоса в процесс планирования, позволит снизить задержки в движении, что отразится на себестоимости всех аспектов железнодорожного транспорта – в том числе и на билетах.

Таким образом, выгоду от внедрения предложенного регламента получат и пассажиры – в частности, повысится пунктуальность трансграничных «ночных» поездов дальнего следования, а также упрощена практика бронирования билетов (в связи с уменьшившимися издержками).

Ожидается, что если предложенный регламент будет принят, то европейский сектор железнодорожных перевозок сможет значительно повысить свою эффективность за счет обеспечения долгосрочного планирования – для пассажирских поездов, и гибкости в результате возможности краткосрочного планирования пропускной способности – для грузового движения. Внедрение этого законодательства может привести к конкретным результатам уже к 2025 г.

*Источник: railjournal.com, 13.07.2023 (англ. яз.);  
es.euroopa.eu, 11.07.2023 (англ. яз.);  
cer.be, 11.07.2023 (англ. яз.);  
материалы сайта rfi.it (англ. яз.).*

---

<sup>5</sup> Согласно предложенному регламенту, мероприятия по техническому обслуживанию инфраструктуры должны добавляться в график движения в первую очередь.