



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

109/2025

Политическое соглашение Европейской комиссии по новым правилам для повышения пропускной способности железнодорожной сети ЕС

ЕС располагает одной из самых плотных железнодорожных сетей в мире, которая становится всё более перегруженной. Процесс повышения совместимости национальных железнодорожных систем государств-членов ЕС начался в 1990-х годах с конечной целью создания эффективной железнодорожной сети в масштабах всего ЕС – единого европейского железнодорожного пространства путем:

- открытия и реструктуризации железнодорожного рынка;
- повышения конкурентоспособности и создания равных условий для железнодорожных компаний;
- развития инфраструктуры для обеспечения функциональной совместимости;
- повышения эффективности использования инфраструктуры и безопасности;
- обеспечения справедливых цен для потребителей.

В свое время были приняты четыре железнодорожных пакета (2001, 2004, 2007 и 2016 гг.), направленных на:

- открытие железнодорожного рынка для конкуренции;
- повышение эксплуатационной совместимости национальных железнодорожных систем;
- определение рамок единого европейского железнодорожного пространства.

Правила управления пропускной способностью устанавливаются ежегодно на национальном уровне, что сдерживает развитие железнодорожных перевозок, где около 50% перевозок трансграничные, при этом, национальные железнодорожные системы по всему ЕС различаются.

ЕС запускает комплексную реформу, которая охватывает развитие путей, обновление поездов и синхронизацию работы национальных железнодорожных систем. Политическое соглашение Европейской комиссии (ЕК) по новым правилам для повышения пропускной способности на сети ЕС от 19 ноября направлено на обеспечение бесперебойного движения большего числа поездов по железнодорожным сетям европейских стран, особенно в международном сообщении. По данным ЕК, первый график движения, разработанный в соответствии с новыми правилами, вступит в силу в 2030 г. В перспективе это позволит превратить сеть железных дорог ЕС в единую экосистему, где сообщение между странами будет таким же простым, как поездка внутри одной страны.

Правила позволят оптимизировать использование сети, улучшить трансграничную координацию, повысить точность исполнения графиков движения и надежность и, в конечном счете, привлечь больше пассажиров и грузов на железные дороги.

Соглашение ЕК предусматривает масштабное устранение технических барьеров, развертывание новой инфраструктуры и повышение пропускной способности тех участков, где сейчас возникают задержки или ограничения движения.

Среди прочего, правила направлены на улучшение трансграничного сотрудничества между управляющими железнодорожной инфраструктурой (ENIM) в отношении распределения железнодорожных путей и управления строительными площадками и переездами.

Европейский парламент и Европейский совет долго обсуждали реализацию принципа, согласно которому операторы сети должны платить штрафы, если они не предоставляют обещанные маршруты движения поездов, а железнодорожные компании, если они не используют пути в забронированное время. Государства-члены хотели предоставить своим распорядителям инфраструктурой многочисленные исключения из этого правила. Согласно решению Европарламента, эти исключения теперь будут ограничены «неизбежными чрезвычайными ситуациями». Страны ЕС могут изменить обещанное время и маршруты поездок в кризисных ситуациях или в случае серьезных угроз общественному порядку и безопасности.

Компромиссный вариант постановления предусматривает, что штрафы должны быть эффективными, соразмерными и сдерживающими, а также не должны дискриминировать одну из сторон. Европарламент предлагает, чтобы штрафы варьировались от 1 до 8 евро за километр. В случаях особенно серьезных сбоев, вызванных отменой маршрута, штрафы могли бы быть удвоены.

Правила также открывают возможность установления социальных,

экономических, эксплуатационных и экологических критериев, которые будут использоваться для принятия решения о том, какой железнодорожный оператор получит временной интервал для своего поезда в случае чрезмерного спроса или конфликта в расписании. ENIM также разработает систему оценки эффективности трансграничного сотрудничества.

По предложению Европарламента, в будущем европейская железнодорожная платформа будет консультировать ENIM по вопросам планирования пропускной способности и распределению путей. В состав этого органа войдут представители железнодорожных компаний, клиентов железнодорожного транспорта, таких как судоходная отрасль, порты и поставщики услуг, работающие на железнодорожном транспорте.

Согласно решению, запросы от военных относятся к числу случаев, когда государствам-членам разрешается вносить изменения в планирование потенциала.

В подходе ЕС к поездкам между странами ключевой акцент делается на скорость и удобство. Европейские страны предлагают унифицировать стандарты, чтобы поезда могли свободно пересекать границы без технической адаптации, а графики были согласованы между перевозчиками.

Среди новых инициатив по созданию единого европейского железнодорожного пространства следует отметить недавнее подписание соглашений по финансированию развития транспортной инфраструктуры Восточной Европы. Польша получит финансирование в размере около 452 млн евро, в том числе на магистраль Rail Baltica. Словакия – 135 млн евро на поддержку трансграничных сообщений между Восточной Словакией, Украиной и Чехией. Румыния, Украина и Молдова – 151 млн евро на три трансграничных железнодорожных проекта.

Железнодорожная политика ЕС поддерживается рядом финансовых программ, включая Connecting Europe, которая финансирует стратегические инвестпроекты в области транспорта, цифровых технологий и энергетики.

Фонд Connecting Europe Facility (CEF) является основным инструментом финансирования трансъвропейской транспортной сети. На следующий финансовый период (2028-2034 гг.) Еврокомиссия предложила удвоить бюджет CEF, выделив более 51 млрд евро на реализацию проектов трансграничного сообщения.

В программе CEF особое внимание уделяется поддержке интеграции транспортных цепочек, восполнению недостающих звеньев в европейской инфраструктуре и соединению соседних ассоциированных стран.

*Источники: uirr.com, 19.11.2025 (англ. яз.);
transport.ec.europa.eu, 19.11.2025 (англ. яз.);
consilium.europa.eu, 26.11.2025 (англ. яз.);
zdmira.com, 13.11.2025*