



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.2/2000/2/Add.2  
26 July 2000

RUSSIAN  
Original: FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по железнодорожному транспорту  
(Пятьдесят четвертая сессия, 3-5 октября 2000 года,  
пункт 5 повестки дня)

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

Добавление 2

Представлено правительствами Португалии и Швейцарии

В ходе своей пятьдесят третьей сессии (6-8 октября 1999 года) Рабочая группа по железнодорожному транспорту обратилась к правительствам с просьбой представить в секретариат доклад о ходе работы по определению пропускной способности железнодорожной инфраструктуры в своих странах и взимаемых сборов за ее использование (TRANS/SC.2/192, пункт 19, и TRANS/SC.2/1999/2), в частности в связи со следующими вопросами:

- a) юридический статус (существующий или планируемый) управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов железнодорожных перевозок и национального регламентирующего органа;
- b) принципы, регулирующие распределение пропускной способности;

- c) принципы, применяемые для выявления участков с ограниченной пропускной способностью; критерии установления приоритетов на этих участках;
- d) сотрудничество между управляющими инфраструктурой соседних сетей в целях распределения пропускной способности на международном уровне;
- e) описание существующих или будущих планов установления размеров сборов за пользование инфраструктурой: принципы и правила тарификации;
- f) специальные условия тарификации.

Ниже приводится информация, направленная в секретариат правительствами Португалии и Швейцарии.

\* \* \*

## 1. ПОРТУГАЛИЯ

### а) Юридический статус управляющих инфраструктурой, операторов железнодорожных перевозок и регламентирующего органа

В результате структурной перестройки железнодорожного сектора на основании включения в национальное законодательство положений директивы 91/440/СЕЕ эксплуатационная деятельность транспортных служб и функции управления железнодорожной инфраструктурой были разделены. Таким образом, в соответствии с принципом институционального разделения в Португалии были созданы:

1. Национальная сеть железных дорог (НСЖД, Е.П.) - на основании декрета-закона № 109/97 от 29 апреля - государственное предприятие, ответственное за обеспечение услуг по управлению инфраструктурой, объединяющее ФЕРТАГУШ (концессионную компанию, осуществляющую железнодорожные перевозки по магистрали Север-Юг) с национальной железнодорожной сетью, на которой действуют железнодорожные операторы, в частности ПЖД (Португальские железные дороги, Е.П.); оно является единственным предприятием, которое занимается железнодорожными перевозками в масштабах страны.
2. Регламентирующий орган в железнодорожном секторе – НИЖДТ – Национальный институт железнодорожного транспорта, созданный декретом-законом 299/V/98 от 29 сентября 1998 года; он имеет юридический статус государственного учреждения и является юридическим лицом, пользующимся административной, финансовой и имущественной автономностью, но подконтрольным правительству. Цель НИЖДТ: регулировать и контролировать работу железнодорожного сектора, предоставлять концессии на перевозки, разрабатывать проекты экзаменационных программ с перечислением дисциплин и требований к специалистам в железнодорожном секторе, в том числе тех, которые необходимы для включения положений директив Сообщества в национальное законодательство, обеспечивать представительство португальского государства в международных организациях, занимающихся вопросами железнодорожного транспорта.

ПЖД (Португальские железные дороги, Е.П.) стали государственным предприятием после национализации (1975 год), получив обозначение "Е.П.", и контролируются правительством в соответствии с пунктом 2 статьи 21 декрета-закона 109/77 от 25 марта.

Частный оператор, "Фертагуш – Травессия ду Тежу, Транспортиш, С.А.", является концессионной компанией по обслуживанию пассажирских перевозок на железнодорожной магистрали Север-Юг и имеет статус коммерческого объединения с ограниченной ответственностью.

b) и c) Принципы распределения пропускной способности/критерии установления приоритетов на железнодорожных участках с ограниченной пропускной способностью

Под эгидой НИЖДТ было проведено методологическое исследование под названием "Составление карты с указанием пропускной способности на Национальной сети железных дорог Португалии", основная цель которого заключается в определении правил доступа к инфраструктуре, т.е. порядка очередности при распределении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры.

Заключительный доклад по итогам этого исследования находится в стадии обсуждения. Предлагается использовать следующие принципы:

- принцип последовательного предоставления быстрых и медленных маршрутов, которые распределяются на основе регулярного цикла;
- принцип средней скорости: быстрые и медленные маршруты распределяются на основе теоретического эталонного маршрута, который представляет собой средний маршрут;
- цикличное распределение определенного количества маршрутов: остальные маршруты могут распределяться в соответствии с экономическими критериями;
- выбор исходной структуры: зимний график движения 1999 года служит исходной основой для установления категории цикла по каждой линии;
- принцип упорядоченной симметрии: курсирование поездов различных категорий в четном и нечетном направлениях должно отвечать принципу упорядоченной симметрии по всей сети;
- принцип интернализации потерь пропускной способности: оператор, являющийся причиной снижения пропускной способности, должен преодолевать последствия такого снижения в пределах маршрутов, которые ему были выделены;
- принцип гибкости: операторы должны быть готовы к исключениям в "чистом" графике курсирования поездов на линиях в пределах 15-30%, что указывается в соответствующей таблице;

- гарантия времени пробега: отклонения от установленного времени пробега, включая маржу безопасности, не должны превышать 4-8% в зависимости от класса используемого маршрута;
- график публикации документов для общего пользования: публикуется НИЖДТ.
- е) Существующие или будущие планы установления размеров сборов за пользование инфраструктурой: принципы и правила тарификации

Разработка постановления, содержащего принципы и правила установления сборов за пользование инфраструктурой железнодорожного транспорта, практически завершена. В этом постановлении учитывались следующие основные принципы и критерии тарификации:

- Коэффициенты использования должны обеспечить полное покрытие расходов на управление инфраструктурой, установленных на основе наиболее эффективных технологических и эксплуатационных условий с точки зрения качества и надежности службы управления железнодорожной сетью; иными словами не существует полного покрытия расходов на эксплуатацию сети, а покрываются только фактические расходы, определяемые при условии эффективной эксплуатации.
- Сумма сборов за пользование инфраструктурой, которые должны выплачивать операторы, рассчитывается в зависимости от количества километров национальной железнодорожной сети, которое должны будут пройти поезда каждого оператора, предусмотренные в графике движения, установленном управляющим сетью.
- Коэффициент использования инфраструктуры должен учитывать задействованный подвижной состав, скорость движения, нагрузку на ось и период использования инфраструктуры.
- Коэффициент использования инфраструктуры должен быть дифференцированным и определяться на основе однородных групп участков пути с учетом дифференцированных структур расходов и спроса, устанавливаемых в зависимости от вида услуг или технических характеристик на каждом участке.

- Для определения коэффициентов использования в качестве основы должны учитываться следующие расходы на управление сетью:
  - i) расходы на содержание пути;
  - ii) расходы на сигнализацию;
  - iii) расходы на связь;
  - iv) расходы на техническое содержание мостов и туннелей;
  - v) расходы на управление и контроль за движением в центрах управления движения;
  - vi) расходы на управление и контроль за движением на железнодорожных станциях в связи с регламентирующими требованиями и правилами безопасности, даже если эти железнодорожные станции управляются с помощью дистанционных систем управления;
  - vii) расходы, вызванные действиями сотрудников аппарата управляющего инфраструктурой для принятия мер, связанных с движением поездов;
  - viii) расходы на оборудование железнодорожных переездов на одном уровне при условии, что они составляют не более 50% от общих расходов, связанных с техническим обслуживанием, эксплуатацией и инвестированием;
  - ix) расходы на обслуживание центральных органов, связанные с управлением движением и функционированием подразделений, занимающихся эксплуатацией и техническим обслуживанием железных дорог.
- Определение расходов на техническое обслуживание путей должно позволить провести дифференциацию между железнодорожными пассажирскими перевозками и железнодорожными грузовыми перевозками в зависимости от веса перевозимых грузов.
- Коэффициенты использования инфраструктуры должны рассчитываться таким образом, чтобы исключить любую дискриминацию между пользующимися ею железнодорожными операторами.

f) Специальные условия тарификации

Использование инфраструктуры железнодорожного транспорта железнодорожными транспортными предприятиями-концессионерами, концессионные договоры с которыми устанавливают условия такого использования, в контексте публикации правил, не подпадает под действие правил, упомянутых в предыдущем пункте.

**2. ШВЕЙЦАРИЯ**

a) Юридический статус

С 1 января 1999 года, когда была проведена реформа железных дорог, в организационном отношении и в плане учета крупные железнодорожные предприятия Швейцарии должны иметь отдельные подразделения, отвечающие за инфраструктуру, и подразделения, отвечающие за перевозки. Небольшие предприятия могут ограничиваться разделением системы учета.

Практически все железнодорожные предприятия были преобразованы в акционерные общества.

Функции национального регламентирующего органа выполняет Федеральное управление транспорта.

b) Принципы распределения пропускной способности

Управляющий инфраструктурой обязан обеспечить недискриминационный доступ к сети. Предполагается, что такой принцип соблюдается в том случае, если:

- при распределении маршрутов и установлении цен для собственного пользования управляющий инфраструктурой соблюдает те же правила, которые он применяет в отношении третьих лиц;
- при всех эквивалентных условиях на третьих лиц распространяется один и тот же режим при распределении маршрутов и установлении цен за их пользование;
- управляющий инфраструктурой не вводит никаких технических требований, не предусмотренных в законе или постановлении;
- он публикует основные условия доступа к сети, а также важнейшие технические характеристики железнодорожных линий, таких, как профиль (уклон), радиусы кривых, протяженность обгонных путей и платформ, класс линии, оборудование безопасности.

c) Участки с ограниченной пропускной способностью и критерии установления приоритетов

Управляющий инфраструктурой несет ответственность за планирование пропускной способности и анализ рентабельности проектов капиталовложений в предприятия. Федеральное управление транспорта анализирует эти проекты с точки зрения их макроэкономической эффективности. В рамках договора по предоставлению услуг, действующего в течение четырехлетнего периода, правительство и ЖДШК совместно определяют проекты и порядок их финансирования. Крупные проекты финансируются через фонды (средства, которые поступают главным образом за счет сборов с грузовых перевозок в пропорции от их объема). С частными железнодорожными предприятиями договоры о предоставлении услуг не заключаются. Каждый из проектов, разработанный этими предприятиями, подвергается анализу с точки зрения их рентабельности и финансовых возможностей.

Что касается распределения маршрутов, то управляющий инфраструктурой обязан соблюдать приоритеты, определенные в статье 9 а) Федерального закона о железных дорогах, в которой уточняется, что в случае предоставления доступа к железнодорожной сети пассажирские перевозки, включенные в расписание движения, остаются приоритетными, и что согласованность расписания для пересадки пассажиров в ходе пассажирских перевозок общественным транспортом не должна нарушаться. Вместе с тем Федеральный совет может предусматривать отступления от этой иерархии приоритетов с учетом потребностей экономики и обустройства территории. Так, например, он может установить приоритет для грузовых перевозок по некоторым транзитным соединениям.

d) Международное сотрудничество при распределении пропускной способности

На управляющего инфраструктурой возложена задача координировать график работы железных дорог на международном уровне, в частности в рамках Европейской конференции по расписанию движения поездов. Заключая договоры с соседними государствами об установлении основных направлений развития инфраструктуры, Конфедерация, со своей стороны, обязуется гарантировать пропускную способность линии для доступа в швейцарскую железнодорожную сеть.

e/f) Принципы и специальные условия тарификации

Принципы определения размеров платы за пользование железнодорожными путями определены в постановлении о доступе к железнодорожной инфраструктуре (OARF: прилагается).