



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.2/2001/12/Add.2  
30 August 2001

RUSSIAN  
Original: ENGLISH/RUSSIAN

**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 правительством Российской Федерации

Примечание: В ходе 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 данной связи она просила правительства, которые еще не сделали этого в 2000 году, представить информацию по следующим вопросам, влияющим на положение на железнодорожном транспорте в странах-членах:

- a) правовой статус (существующий или планируемый) управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов железнодорожных перевозок и национального регулирующего органа;
- b) принципы распределения пропускной способности;

- c) принципы выявления участков с ограниченной пропускной способностью. Приоритетные критерии для этих участков;
- d) сотрудничество с управляющими инфраструктурой соседних сетей при распределении пропускной способности на международном уровне;
- e) описание существующих/предполагаемых систем взимания сборов за пользование инфраструктурой: принципы и правила взимания сборов;
- f) особые режимы взимания сборов.

Представленная правительствами информация приводится ниже.

\* \* \*

## **Министерство путей сообщения Российской Федерации**

### **в) Принципы распределения пропускной способности**

Пропускная способность является важнейшим показателем железных дорог, от которого зависит обеспечение потребности в перевозках грузов и пассажиров.

Пропускная способность устройств и сооружений железных дорог определяется на основе действующих правил, технических условий, технологических процессов, инструкций и паспортных данных установленного оборудования с использованием прогрессивных технологических норм на выполнение всех операций и передовых методов работы.

### **с) Принципы выявления участков с ограниченной пропускной способностью. Приоритетные критерии для этих участков**

Пропускная способность железных дорог определяется в соответствии с утвержденной министерством путей сообщения в 1989 году Инструкцией по расчету наличной пропускной способности железных дорог. Наличная пропускная способность направления в целом определяется по расчетному участку, входящему в направление с наименьшей результативной пропускной способностью.

Результирующая пропускная способность отдельных участков устанавливается на основании пропускной способности перегонов, станций, устройств электроснабжения и деповских и экипировочных устройств локомотивного хозяйства.

По каждой железной дороге данные пропускной способности заносятся в паспорта.

Определение потребной пропускной способности производится на основании прогнозируемых объемов перевозок, технической оснащенности железнодорожных линий и характеристик обращающегося подвижного состава.

Для определения участков с ограниченной пропускной способностью ("узкие места") производится сравнение потребной и наличной пропускной способности.

В настоящее время "узкими местами" в пропускной способности являются пограничные переходы и подходы к портам. В связи с этим министерством путей сообщения разработаны мероприятия по их развитию.

---