

УДК 656.2

**ДОСЛІДЖЕННЯ ПРАВИЛ ПРІОРИТЕТНОСТІ РУХУ  
ПОЇЗДОПОТОКІВ ДЛЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ СИСТЕМ З  
ВЕРТИКАЛЬНИМ РОЗДІЛЕННЯМ**

**STUDY OF THE RULES FOR PRIORITIZING TRAIN TRAFFIC FOR  
RAILWAY SYSTEMS WITH VERTICAL SEPARATION**

*Д.Р. Харченко<sup>1</sup>; В.В. Коменко<sup>2</sup>*

<sup>1</sup> *Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

<sup>2</sup> *ТОВ "Кернел-Трейд" (м. Київ)*

*D.R. Kharchenko<sup>1</sup>; V.V. Kotenko<sup>2</sup>*

<sup>1</sup> *Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

<sup>2</sup> *KERNEL TRADE LTD (Kyiv)*

Вступ України до Європейського Союзу (ЄС) передбачає комплексне реформування залізничної галузі, де однією з головних реформ є впровадження недискримінаційного доступу до залізничної інфраструктури перевізників різних форм власності з метою створення конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень. Національна транспортна стратегія України передбачає лібералізацію ринку залізничних перевезень, яка досягається шляхом імплементації Директив ЄС щодо діяльності залізничного транспорту, наприклад 91/440/ЄС, 2001/12/ЄС та 2001/14/ЄС, як наслідок, реформування організаційної структури АТ "Укрзалізниця", яка передбачає відокремлення оператора інфраструктури від надання послуг з перевезень та запровадження прозорого механізму допуску різних перевізників до залізничної інфраструктури [1].

Особливостями функціонування за принципами відкритого доступу (англ., open access) до залізничної мережі є наявність процедур розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури між конкуруючими компаніями-перевізниками та провайдером даних послуг – оператором інфраструктури (англ., Infrastructure Manager (IM)) [2, 3]. Одним із найважливіших завдань для успішного розподілу пропускної спроможності є визначення правил пріоритету руху для різних поїздопотоків. Однак, в діючих умовах функціонування вертикально інтегрованого перевізника – АТ "Укрзалізниця" відсутня єдина та прозора нормативна документація, що встановлює правила визначення пріоритетності руху. Окремі положення щодо правил пріоритетності викладені у Правилах технічної експлуатації залізниць України (ПТЕ), однак вони поверхневі та не встановлюють чітких правил пріоритетності під час вибору між поїздами однієї категорії та в умовах функціонування відкритого доступу. За таких умов, з'являється

необхідність удосконалення діючих процедур та розробка нових щодо встановлення правил пріоритетності руху поїздопотоків. Для вирішення даного завдання в даній роботі запропоновано дослідити залізничні системи з вертикальним розділенням, зокрема країн ЄС. На мережі залізниць країн-учасниць ЄС пріоритетність руху регулюються на різних законодавчих рівнях через окремі положення у законах кожної країни, на міжнародному рівні Асоціацією менеджерів європейської залізничної інфраструктури (RailNetEurope) згідно до Директиви 913/2010 та з уточненнями деяких положень для внутрішніх перевезень самими національними ІМ. Наприклад, у Польщі, де діє конкурентний ринок перевезень, надання доступу до залізничної інфраструктури та визначення правил пріоритетності встановлено Законом про залізничний транспорт [4] та “Положенням про мережу” (англ. Network Statement), що публікує оператор інфраструктури PKP PLK [5]. Згідно них найвищий пріоритет надається експрес- та міжнародним пасажирським поїздам, за ними слідує міжрегіональні та регіональні поїзди (в години пік), а потім інші види пасажирських поїздів. Серед вантажних поїздів пріоритет надається інтермодальним вантажним поїздам, а вже потім іншим вантажним поїздам незалежно від перевізника. Порожні пасажирські склади та локомотиви мають найнижчий пріоритет. Слід зазначити, що окремо при організації міжнародних перевезень в межах мережі TEN-T діють правила пріоритетності, які розраховуються за спеціальною формулою, що спирається на показники дальності перевезення та регулярності руху кожного перевізника [6]. Досліджені підходи дозволяють сформулювати вимоги до правил пріоритетності, які можна використовувати під час проведення анбалдінгу у АТ “Укрзалізниця”. Крім того, важливо формалізувати дані критерії пріоритетності для можливості автоматизації та цифровізації процедур розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури України, що дозволить підвищити прозорість та ефективність залізничного транспорту та зменшить собівартість залізничних перевезень.

[1] Abbott M., Cohen B. Vertical integration, separation in the rail industry: a survey of empirical studies on efficiency. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*. 2017. Т. 17. №2 URL: <https://doi.org/10.18757/ejtir.2017.17.2.3191> (дата звернення: 16.05.2024).

[2] Drew J. The Benefits for Rail Freight Customers of Vertical Separation and Open Access. *Transport Reviews*. 2009. Т. 29. №2. С.223-227 URL: <https://doi.org/10.1080/01441640802295467> (дата звернення: 16.05.2024).

[3] Dionor F. The impact of separation between infrastructure management and transport operations on the EU railway sector. 2011. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2011/460039/IPOL-TRAN\\_NT\(2011\)460039\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2011/460039/IPOL-TRAN_NT(2011)460039_EN.pdf) (дата звернення: 16.05.2024).

[4] Закон про залізничний транспорт: Закон Республіки Польща від 28.03.2003 р. № 86. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20030860789> (дата звернення: 16.05.2024).

[5] Network Statement 2023/2024. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. URL: <https://en.plk-sa.pl/for-customers-and-partners/the-rules-for-allocating-train-paths/network-statement-2023/2024> (дата звернення: 16.05.2024).

[6] C-OSS OPERATIONAL RULES (Annex of Implementation Plan). Rail Freight Corridor Orient. URL: <https://www.rfc7.eu/system/files/2023-01/RFC%20OEM%20C-OSS%20Operational%20Rules%20TT2024.pdf> (дата звернення: 16.05.2024).