

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ
МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК
И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП)**

СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 1 ФЕВРАЛЯ 1991 ГОДА



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

2010

Примечание:

В настоящем документе содержится текст Соглашения СЛКП, включающий исправление, о котором говорится в уведомлении депозитария С.Н.347.1992. Treaties -7 от 30 декабря 1992 года, и поправки, содержащиеся в

- (1) уведомлении депозитария С.Н.345.1997.Treaties-2 и С.Н.91.1998.Treaties-1, вступившем в силу 25 июня 1998 года.
- (2) уведомлении депозитария С.Н.230.2000.Treaties-1 и С.Н.983.2000.Treaties-2, вступившем в силу 1 февраля 2001 года.
- (3) уведомлении депозитария С.Н.18.2001.Treaties-1 и С.Н.877.2001.Treaties-2, вступившем в силу 18 декабря 2001 года.
- (4) уведомлении депозитария С.Н.749.2003.Treaties-1 и С.Н.39.2004.Treaties-1, вступившем в силу 16 апреля 2004 года.
- (5) уведомлении депозитария С.Н.724.2004.Treaties-1 и С.Н.6.2005.Treaties-1, вступившем в силу 7 апреля 2005 года.
- (6) уведомлении депозитария С.Н.646.2005.Treaties-1 и С.Н.153.2006.Treaties-1, вступившем в силу 20 мая 2006 года.
- (7) уведомлении депозитария С.Н.594.2008.Treaties-3 и С.Н.76.2009.Treaties-1, вступившем в силу 23 мая 2009 года.
- (8) уведомлении депозитария С.Н.623.2008.TREATIES-4 и С.Н.544.2009.TREATIES-2, вступившем в силу 10 декабря 2009 года.

В настоящем неофициальном документе представлен сводный текст Соглашения СЛКП, включающий в себя базовое соглашение, поправки и исправления, вступившие в силу в указанные сроки. Только текст, хранящийся у депозитария Соглашения СЛКП – Генерального Секретаря ООН, является аутентичным текстом Соглашения СЛКП.

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ
МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК
И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП)**

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

ЖЕЛАЯ содействовать облегчению международных перевозок грузов,

ПОНИМАЯ, что ожидающийся рост международных перевозок грузов является следствием расширения международной торговли,

СОЗНАВАЯ неблагоприятные последствия такого развития для окружающей среды,

ПОДЧЕРКИВАЯ важную роль комбинированных перевозок для уменьшения напряженности в сети европейских автомобильных дорог, в частности в трансальпийском сообщении, и для уменьшения ущерба, наносимого окружающей среде,

БУДУЧИ УБЕЖДЕННЫМИ, что для повышения эффективности международных комбинированных перевозок в Европе и их привлекательности для потребителей существенное значение имеет установление правовых рамок, определяющих согласованный план развития комбинированных перевозок и инфраструктуру, необходимую для их осуществления, на основе согласованных международных параметров и стандартов,

ДОГОВОРИЛИСЬ о нижеследующем:

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

При применении настоящего Соглашения:

- а) термин "комбинированная перевозка" означает перевозку грузов на одной и той же транспортной единице с использованием нескольких видов транспорта;
- б) термин "сеть важнейших линий международных комбинированных перевозок" охватывает все железнодорожные линии, которые считаются важными для международных комбинированных перевозок, если:
 - і) в настоящее время они используются для регулярных международных комбинированных перевозок (например, съемных кузовов, контейнеров, полуприцепов);

- ii) они используются в качестве важнейших вспомогательных линий для международных комбинированных перевозок;
- iii) ожидается, что они станут в ближайшем будущем важнейшими линиями комбинированных перевозок (как определено в пунктах i) и ii));

с) термин "соответствующие объекты" охватывает используемые для комбинированных перевозок терминалы, пограничные пункты, станции обмена групп вагонов, станции смены колесных пар и железнодорожно-паромные переправы/порты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок.

Статья 2

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СЕТИ

Договаривающиеся стороны принимают положения настоящего Соглашения в качестве согласованного международного плана развития и функционирования сети важнейших линий международных комбинированных перевозок и соответствующих объектов, именуемой ниже "сетью международных комбинированных перевозок", который они намерены осуществить в рамках национальных программ. Сеть международных комбинированных перевозок включает железнодорожные линии, указанные в приложении I к настоящему Соглашению, используемые для комбинированных перевозок терминалы, пограничные пункты, станции смены колесных пар и железнодорожно-паромные переправы/порты, которые имеют важное значение для международных комбинированных перевозок и которые приводятся в приложении II к настоящему Соглашению.

Статья 3

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СЕТИ

Железнодорожные линии сети международных комбинированных перевозок должны соответствовать характеристикам, указанным в приложении III к настоящему Соглашению, либо будут приведены в соответствие с положениями этого приложения в ходе работ по дальнейшему усовершенствованию, которые будут проводиться в рамках национальных программ.

Статья 4

ЦЕЛИ В ОБЛАСТИ ПЕРЕВОЗОК

В целях облегчения международных комбинированных перевозок, осуществляемых по сети международных комбинированных перевозок, Договаривающиеся стороны принимают соответствующие меры для достижения эксплуатационных характеристик и минимальных стандартов для поездов, используемых в комбинированных перевозках, и соответствующих объектов, указанных в приложении IV к настоящему Соглашению.

Статья 5

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложения к настоящему Соглашению являются составной частью Соглашения. Новые приложения, охватывающие другие аспекты комбинированных перевозок, могут быть добавлены к Соглашению в соответствии с процедурой внесения поправок, определенной в статье 14.

ГЛАВА II

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 6

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДЕПОЗИТАРИЯ

Депозитарием настоящего Соглашения является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

Статья 7

ПОДПИСАНИЕ

1. Настоящее Соглашение открыто для подписания в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве государствами, которые являются членами Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций либо допущены к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктами 8 и 11 Положения о круге ведения этой Комиссии, с 1 апреля 1991 года до 31 марта 1992 года.
2. Такое подписание подлежит ратификации, принятию или утверждению.

Статья 8

РАТИФИКАЦИЯ, ПРИНЯТИЕ ИЛИ УТВЕРЖДЕНИЕ

1. Настоящее Соглашение подлежит ратификации, принятию или утверждению в соответствии с пунктом 2 статьи 7.
2. Ратификация, принятие или утверждение осуществляются путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций документа, составленного в должной форме.

Статья 9

ПРИСОЕДИНЕНИЕ

1. Настоящее Соглашение открыто для присоединения к нему любого государства, указанного в пункте 1 статьи 7 с 1 апреля 1991 года.
2. Присоединение осуществляется путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций соответствующего документа.

Статья 10

ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

1. Настоящее Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней с того дня, в который правительства восьми Государств сдадут на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении при условии, что одна или несколько линий сети международных комбинированных перевозок непрерывно соединяют территории по крайней мере четырех Государств, сдавших на хранение такой документ.
2. В случае невыполнения указанного выше условия Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, при наличии которого это условие будет выполнено.
3. В отношении каждого Государства, которое сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении после даты, начиная с которой исчисляется срок 90 дней, указанный в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение этого документа.

Статья 11

ОГРАНИЧЕНИЯ В ПРИМЕНЕНИИ НАСТОЯЩЕГО СОГЛАШЕНИЯ

1. Никакое положение настоящего Соглашения не должно толковаться как препятствующее какой-либо из Договаривающихся сторон принимать совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые существующим положением меры, которые она считает необходимыми для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности.
2. Эти меры, которые должны носить временный характер, немедленно доводятся до сведения депозитария с указанием их характера.

Статья 12

УРЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРОВ

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения, который Стороны в споре не могут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, передается в арбитраж по заявлению одной из Договаривающихся сторон, между которыми возник спор, и передается соответственно одному или нескольким арбитрам, избранным по общему согласию Сторон в споре. Если в течение трех месяцев со дня представления просьбы о рассмотрении дела в арбитраже Стороны в споре не придут к согласию относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой о назначении единого арбитра, которому спор передается на разрешение.
2. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи, имеет обязательную силу для Договаривающихся сторон в споре.

Статья 13

ОГОВОРКИ

Каждое государство может при подписании настоящего Соглашения или при сдаче на хранение ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении уведомить депозитария, что оно не считает себя связанным статьей 12 настоящего Соглашения.

Статья 14

ВНЕСЕНИЕ ПОПРАВОК В СОГЛАШЕНИЕ

1. В настоящее Соглашение могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье, за исключением случаев, предусмотренных в статьях 15 и 16.
2. По просьбе любой Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в настоящее Соглашение рассматривается Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.
3. В случае одобрения поправки большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет поправку всем Договаривающимся сторонам для ее принятия.
4. Любая предлагаемая поправка, направляемая в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, вступает в силу в отношении всех Договаривающихся сторон через три месяца с момента окончания периода продолжительностью двенадцать месяцев, который исчисляется с даты ее направления, если в течение этого периода в двенадцать месяцев Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций не был уведомлен о возражении против предлагаемой поправки каким-либо государством, являющимся Договаривающейся стороной.
5. Если против предлагаемой поправки было направлено уведомление о возражении в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, поправка считается не принятой и не имеет силы.

Статья 15

ВНЕСЕНИЕ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЯ I И II

1. В приложения I и II к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, изложенной в настоящей статье.
2. По просьбе любой Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложения I и II рассматриваются Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.
3. В случае одобрения поправки большинством присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет предлагаемую поправку непосредственно заинтересованным Договаривающимся сторонам для ее принятия. Для целей настоящей статьи Договаривающаяся сторона считается непосредственно заинтересованной, если в случае включения новой линии, важнейшего терминала,

пограничного пункта, станции смены колесных пар или железнодорожно-паромной переправы/порта или в случае их соответствующего изменения ее территория пересекается линией или непосредственно соединяется с важнейшим терминалом или если рассматриваемый важнейший терминал, пограничный пункт, станция смены колесных пар или конечный пункт железнодорожно-паромной переправы/порта расположены на указанной территории.

4. Любая предложенная поправка, направляемая в соответствии с пунктами 2 и 3 настоящей статьи, считается принятой, если в течение шестимесячного срока с даты ее направления депозитарием ни одна из непосредственно заинтересованных Договаривающихся сторон не уведомит Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что она возражает против предложенной поправки.

5. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает всем Договаривающимся сторонам о любой принятой таким образом поправке, которая вступает в силу через три месяца со дня сообщения о ней депозитарием.

6. Если против предлагаемой поправки было направлено уведомление о возражении в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, поправка считается не принятой и не имеет силы.

7. Секретариат Европейской экономической комиссии безотлагательно информирует депозитария о Договаривающихся сторонах, которые непосредственно заинтересованы в предложенной поправке.

Статья 16

ВНЕСЕНИЕ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЯ III И IV

1. В приложения III и IV к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. По просьбе любой Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложения III и IV рассматривается Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

3. В случае одобрения поправки большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет поправку всем Договаривающимся сторонам для ее принятия.

4. Любая предложенная поправка, направляемая в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, считается принятой, если через шесть месяцев с даты ее направления одна пятая или более Договаривающихся сторон не уведомят Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что они не возражают против этой поправки.

5. Генеральный секретарь сообщает всем Договаривающимся сторонам о любой принятой в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи поправке, которая вступает в силу через три месяца со дня этого сообщения в отношении всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые до даты вступления ее в силу уведомили Генерального секретаря о том, что они не принимают предложенную поправку.

6. Если одна пятая или более Договаривающихся сторон уведомят о возражении против предлагаемой поправки в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, поправка считается не принятой и не имеет силы.

{ECE/TRANS/88/Conf.1, внесено 20 сентября 1992 года}

Статья 17

ЗАЩИТИТЕЛЬНАЯ ОГОВОРКА

Положения настоящего Соглашения не могут иметь преобладающей силы над теми положениями, которые некоторые государства могут быть вынуждены применять в отношениях между собой в соответствии с другими многосторонними договорами, такими, как Римский договор 1957 года о создании Европейского экономического сообщества.

Статья 18

ДЕНОНСАЦИЯ

1. Любая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем письменного уведомления, адресованного Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным секретарем указанного уведомления.

Статья 19

ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ

Если после вступления в силу настоящего Соглашения число Договаривающихся сторон составит менее восьми в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев, настоящее Соглашение теряет силу по истечении двенадцати месяцев после даты, когда восьмое государство перестало быть Договаривающейся стороной.

Статья 20

УВЕДОМЛЕНИЕ И СООБЩЕНИЯ ДЕПОЗИТАРИЯ

Помимо таких уведомлений и сообщений, которые могут определяться в настоящем Соглашении, функции Генерального секретаря Организации Объединенных Наций как депозитария определяются в Части VII Венской конвенции о праве международных договоров, совершена в Вене 23 мая 1969 года.

Статья 21

АУТЕНТИЧНЫЙ ТЕКСТ

Подлинник настоящего Соглашения, тексты которого на английском, русском и французском языках являются равно аутентичными, сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в Женеве первого февраля одна тысяча девятьсот девяносто первого года.

Приложение I

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЛИНИИ, ИМЕЮЩИЕ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ
МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

1) Португалия*

С-Е 05 (Фуэнтес-де-Оноро -) Вилар Формозу - Пампильоза - Коимбра - Лиссабон
Порту

С-Е 90 Лиссабон - Энтронкаменту - Марван (- Валенсия де Алькантара)

2) Испания*

С-Е 05 (Андай -) Ирун - Бургос - Медина-дель-Кампо - Фуэнтес-де-Оноро (- Вилар
Формозу)

С-Е 07 (Андай -) Ирун - Бургос- Авила -Мадрид
Аранда-де-Дуэро

С-Е 053 Мадрид - Кордоба - Бобадилья - Альхесирас

С-Е 90 (Марван -) Валенсия де Алькантара - Мадрид - Барселона - Порт Боу
(- Сербере)

С 90/1 Валенсия - Барселона

Общее примечание и пояснения к номерам линий

С-Е означает железнодорожные линии, в основном идентичные соответствующим линиям, обозначенным буквой Е в Европейском соглашении о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) 1985 года.

С означает другие важнейшие линии международных комбинированных перевозок. Номера линий, обозначенные буквой С, идентичны номерам ближайшей линии, обозначенной буквой Е, и в некоторых случаях за этими номерами проставляется серийный номер.

Номер с буквой Е приводится для упрощения ссылок и сопоставления с линиями, включенными в СМЖЛ. Он никоим образом не указывает на то, что государства являются или намерены стать Договаривающимися сторонами СМЖЛ.

* Используемые обозначения

() = Станция, расположенная за пределами соответствующей страны
[например, (Андай -)]

_____ = Альтернативные маршруты [например, Авила
Арандо-де-Дуэро

---- = Участок линии СМЖЛ, имеющей важное значение для международных комбинированных перевозок (относится только к линиям С-Е)

.... = Участок важнейшей линии комбинированных перевозок, не являющийся частью соответствующей линии СМЖЛ (относится только к линиям С-Е).

5) Франция (продолжение)

- С-Е 25 (Беттамбург -) Тьонвиль - Мец - Страсбург - Мюлуз - (-Базель)
Бельтор-Безансон-Дижон
.....
- С-Е 40 Гавр - Париж - Лерувиль - Онвиль - Мец - Ремийи - Форбах
(- Саарбрюккен)
- С-Е 42 Париж - Лерувиль - Нанси - Саребург - Реден - Страсбург (- Кель)
- С-Е 70 Париж - Макон - Амберье - Кюлоз - Модан (- Турин)
- С-Е 90 (Порт Боу -) Сербер - Нарбон - Тараскон - Марсель - Ментона
(- Вентимилья)
- С-Е 700 Лион - Амберье
- С 07 Париж - Тулуза
- С 20 Лилль - Туркуэн (- Мускрон)
- С 25 Тьонвиль - Апак (- Перль)
- С 40 Париж - Ле-Ман - Нант
Ренн
- С 51 (Дувр -) Кале - Лилль - Париж
- С 90/2 Бордо - Тулуза - Нарбон

б) Нидерланды*

- С-Е 15 Амстердам-Гаага-Роттердам-Розендаль (-Антверпен)

- С-Е 16 (Харидж -) Хук ван Холланд - Роттердам - Утрехт

- С-Е 35 Амстердам - Утрехт - Арнем (- Эммерих)

- С 10/1 Утрехт - Амерсфорт - Хенгело (- Бад Бентхайм)
- С 16 Роттердам - Тилбург - Венло (-Мюнхенгладбах)

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 13.

7) Бельгия*

- С-Е 10) (Дувр -) Остенде - Брюссель - Льеж (- Ахен)
С-Е 20)
- С-Е 15 (Розендаль -) Антверпен - Брюссель - Кеви (- Феньи)
Шарлеруа - Эркелин (- Жюмон)
.....
- С-Е 22 (Харидж -) Зебрюгге - Брюгге
- С-Е 25 Брюссель - Арлон - Стерпеник (- Клайнбеттинген)
- С 15 Шарлеруа - Намюр - Льеж
- С 20 (Туркуэн) Мускрон - Льеж - Монзен (- Ахен)

8) Люксембург*

- С-Е 25 (Стерпеник-) Клайнбеттинген - Люксембург - Беттамбург (- Тьонвиль)

9) Германия*

- С-Е 10 (Льеж -) Ахен - Кельн - Дюссельдорф - Дортмунд - Мюнстер - Оснабрюк -Бремен
- Гамбург - Любек (- Ханко)
- С-Е 18 Гамбург - Бюхен - Берлин/Зеддин
- С-Е 20 (Льеж -) Ахен - Кельн - Дуйсбург - Дортмунд - Ганновер - Хельмштет -
Берлин/Зеддин - Франкфурт-на-Одере (- Куновице)
- С-Е 32 Франкфурт-на-Майне - Ханау - Эрфурт - Лейпциг - Дрезден
- С-Е 35 (Арнем -) Эммерих - Дуйсбург - Дюссельдорф - Кельн - Майнц -
Дюссельдорф - Нойс
.....
Мангейм - Карлсруэ (- Базель)
- С-Е 40 (Форбах -) Саарбрюккен - Людвигсхафен - Мангейм -Франкфурт-на-Майне -
Гемюнден - Нюрнберг - Ширндинг (- Хеб)

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 13.

9) Германия (продолжение)

- С-Е 42 (Страсбург -) Кель - Аппенвейер - Карлсруэ - Мюлаккер - Штутгарт
Оффенбург
- С-Е 43 Франкфурт-на-Майне - Гейдельберг - Брухзаль - Штутгарт - Ульм -
Майнгейм
Аугсбург - Мюнхен - Фрейлассинг (- Зальцбург)
- С-Е 45 (Редби -) Путгарден - Гамбург - Ганновер - Вюрцбург - Нюрнберг -
Ингольштадт - Мюнхен (- Куфштейн)
- С-Е 46 Майнц - Франкфурт-на-Майне
- С-Е 51 (Гедзер -) Росток - Берлин - Галле - Эрфурт - Нюрнберг
Лейпциг
- С-Е 55 (Треллеборг -) Засниц Хафен - Штральзунд - Пазевальк - Берлин/Зеддин -
С-Е 61 Нойштрелиц
Дрезден - Бад Шандау (- Дечин)
- С-Е 451 Нюрнберг - Пассау (- Вельс)
- С 10/1 (Хенгело -) Бад Бентхайм - Оснабрюк
- С 16 (Венло -) Менхенгладбах - Кельн
- С 25 (Апак -) Перль - Триер - Кобленц
- С 30 Лейпциг - Хойерсверда - Хорка (- Венглинец)
- С 45/1 (Фредерисия -) Фленсбург - Гамбург
- С 45/2 Бремерхафен - Бремен - Ганновер
- С 45/3 Травемюнде - Любек

10) Швейцария*

- С-Е 23 (Дижон -) Валлорб – Лозанна - Бриг

- С-Е 25 (Мюлуз -) Базель - Ольтен - Берн - Бриг (- Домодоссола)
- С-Е 35 (Карлсруэ -) Базель - Ольтен - Кьяссо (- Милан)
- С-Е 50 (Кюлоз -) Женева – Лозанна – Берн – Цюрих – Бухс (-Инсбрук)

- С 35 (Карлсруэ -) Базель - Бругг - Иммензе - Белинзона Луино
Кьяссо (- Милан)

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 13.

-
- 11) Италия*
- С-Е 25 (Бриг -) Домодоссоло - Новара - Милан - Генуя
- С-Е 35 (Кьяссо-) Милан – Болонья – Флоренция – Рим – Неаполь – Салерно - Вилла Сан-
Джованни - Мессина
- С-Е 45 (Инсбрук -) Бреннеро - Верона - Болонья - Анкона - Фоджия - Бари -Бриндизи
- С-Е 55 (Арнольдштайн -) Тарвизио - Удине - Венеция - Болонья
Триест
.....
- С-Е 70 (Модан -) Турин - Ро - Милан - Верона - Триест - Вилла Опичина (- Сежана)
- С-Е 72 Турин - Генуя
- С-Е 90 (Ментона-) Вентимилья – Генуя - Пиза - Ливорно - Рим
- С 35 (Белинзона -) Луино - Галларте - Ро - Милан
(Кьяссо-)
- С 90/3 Специя - Фиденца - Парма
- С 90/4 Ливорно - Пиза - Флоренция
-
- 12) Норвегия*
- С-Е 45 Осло (- Корншо)
- С 47 Нарвик (-Вассияуре)
- С 48 Тронхейм – Хель (–Стурлиен)
- С 61 Осло (- Шарлоттенберг - Стокгольм)
-
- 13) Швеция*
- С-Е 45 (Корншо -) Гетеборг - Хельсингборг (- Хельсингер)
- С-Е 53 Хельсингборг - Хесслехольм
-

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 13.

13) Швеция (продолжение)

- С-Е 55 Стокгольм - Хесслехольм - Мальме - Треллеборг (- Засниц Хафен)
С-Е 61
С-Е 59 Мальме - Истад (-Свиноуйсце)

С 10/2 Стокгольм (- Турку)

С 45/1 Гетеборг (- Фредериксхавн)

С 45/3 Мальме (- Травемюнде)

С 47 (Нарвик-) Вассияуре - Елливаре - Буден - Онге - Халльсберг

С 48 (Хелль-) Стурлиен – Эстерсунд – Онге

С 55 Халльсберг - Гетеборг

С 61 (Осло -) Шарлоттенбург - Карлстадт - Халльсберг - Стокгольм

14) Дания*

- С-Е 45 (Хельсингборг -) Хельсингор - Копенгаген - Ньюкобинг - Редби (- Путгарден)

С-Е 530 Ньюкобинг - Гедзер (- Росток)

С 45/1 (Гетеборг -) Фредериксхавн - Орхус - Фредерисия (- Фленсбург)
Копенгаген

15) Австрия*

- С-Е 43 (Фрейлассинг -) Зальцбург

С-Е 45 (Мюнхен -) Куфштейн - Вергль - Инсбрук (- Бреннер)

С-Е 50 (Бухс -) Инсбрук - Вергль - Куфштейн (- Розенгейм - Фрейлассинг)
Шварцах Санкт-Фейт
- Зальцбург - Вельс - Линц - Вена - (- Хедьешхалом) ^{1/}
Эбенфурт (-Шопрон) ^{2/}
.....

^{1/} МАВ.

^{2/} ГИСЕВ/МАВ.

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 13.

-
- 15) Австрия (продолжение)
- С-Е 52 Вена - Маршег (- Девинска Нова Вес)
.....
- С-Е 55 (Горни Двориште -) Зуммерау - Линц - Зальцбург - Шварцах Санкт-Фейт -
Филлах - Арнольдштейн (- Тарвизио)
- С-Е 63 (Братислава -) Китзе - Парндорф - Вена
.....
- С-Е 65 (Бржецлав -) Бернхардшталь - Вена - Земмеринг - Брук-на-Муре -Клагенфурт -
Филлах - Розенбах (- Есенице)
- С-Е 67 Брук-на-Муре - Грац - Шпильфельд Штрас (- Сентиль)
- С-Е 451 (Пассау -) Вельс
- С-Е 551 (Горни Двориште -) Зуммерау - Линц - Зельцталь - Санкт-Михаэль
-
- 16) Польша*
- С-Е 20 (Франкфурт-на-Одере -) Куновице - Познань - Лович - Варшава -
Скерневице
.....
Лукув -Тересполь (- Брест)
- С-Е 30 (Герлиц - Згоржелец - Вроцлав - Катовице - Краков - Пшемысль -

Медыка (- Мостиска)
- С-Е 59 (Истад-) Свиноуйсце - Щецин - Костшин - Зелена-Гура- Вроцлав - Ополе -Халупки

- С-Е 65 Гдыня - Гданьск - Тчев - Варшава - Катовице - Зебжидовице
----- Быдгощ -----
.....
(- Петровице у Карвина)
- С-Е 75 Варшава - Белосток - Сокулка - Сувалки - Тракишки (- Моцково)
- С 28 Варшава – Люблин – Дорохуск (-Изов)
-

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 13.

16) Польша (продолжение)

- С 30 (Хорка-) Венглинец
- С 30/1 Краков - Новы-Сонч - Мушина (- Плавеч)
- С 59 Халупки (- Богумин)
- С 59/1 Нова Суль - Жагань - Венглинец - Згожелец - Завидув (- Фридлан)
- С 59/2 Вроцлав - Миедзилези (- Лихков)
- С 63 Чеховице Джеджице-Живец-Звардонь (-Скалите)
- С 65/1 Здуньска - Воля Каршнице - Лодзь Олехув - Шкиернивице
- С 65/2 Хожув - Семяновице - Ченстохова - Заверце - Явожно - Щакова - Чеховице - Джеджице
- С 65/3 Хербы-Нове - Пачина - Кедзежин Козле Азоты

17) Чешская Республика*

- С-Е 40 (Ширндинг -) Хеб - Пльзень - Прага - Колин - Усти-над-Орлицы - Ческа - Тршебова - Пршеров - Границе-на-Мораве - Богумин - Мости-у-Яблункова (- Чадца)
Горни-Лидеч (- Луки-под-Макиту)
.....
- С-Е 55 (Бад-Шандау -) Дечин - Прага - Горни Двориште (- Зуммерау)
- С-Е 61 (Бад-Шандау -) Дечин - Прага – Колин – Усти-над-Орлицы – Ческа – Тршебова -
Вшетати – Колин – Гавличкув Брод
.....
Брно - Бржецлав - Ланжгот (- Кути)
- С-Е 65 (Зебжидовице -) Петровице-у-Карвине - Богумин - Вранице-на-Мораве - Пршеров - Бржецлав (- Бернхардсталь)
- С-Е 551 Прага - Горни-Двориште (- Зуммерау)

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 13.

17) Чешская Республика (продолжение)

- С 59 (Халупки -) Богумин
- С 59/1 (Завидув -) Фридлант-в-Чехах - Вшетати – Прага
- С 59/2 (Мендзылесе -) Лихков - Усти-над-Орлицы

18) Словакия*

- С-Е 40 (Мости-у-Яблункове -) Чадца - Жилина - Попрад -
(Горни-Лидеч -) Луки-под-Макутой - Пухов
.....
Татры - Кошице - Черна-над-Тисой (- Чоп)
- С-Е 52 (Маршег -) Девинска-Нова Вес - Братислава - Нове-Замки -Штурово (- Соб)
.....
- С-Е 61 (Ланжгот -) Кути - Братислава - Комарно (- Камаром)
Русовце (- Хедьешхалом)
.....
- С-Е 63 (Звардонь-) Скалите - Чадца - Жилина - Леопольдов - Братислава (- Китзе)
..... Галанта
- С 30/1 (Мушина -) Плавеч - Прешов - Кисак - Кошице - Чанья (- Хидашнемети)

19) Венгрия*

- С-Е 50 (Вена) Хедьешхалом ^{1/} - Дьёр - Будапешт - Мишкольц -
(Эбенфурт -) Шопрон ^{2/}
.....
Ньиредьхаза - Захонь (- Чоп)

^{1/} МАВ.
^{2/} ГИСЕВ/МАВ.

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 13.

19) Венгрия* (продолжение)

- С-Е 52 (Штурово -) Соб - Будапешт - Цеглед - Вольнок - Дебрецен - Ньиредьхаза
- С-Е 56 Будапешт - Ракош - Уйсас - Сольнок - Лекешхаза (- Куртич)
- С-Е 61 (Братислава - Комарно -) Комаром - Будапешт
Хедьешхалом
.....
- С-Е 69 Будапешт - Секешфехервар - Боба-Ходас
Муракерестур (- Коториба)
- С-Е 71 Будапешт - Домбовар - Дьекенеш (- Ботово - Копровница)
- С-Е 85 Будапешт - Келебия (- Суботица)
- С-Е 691 Муракерештур - Дьякенеш
- С 30/1 (Чанья-) Хидашнэмети - Мишкольц
- С 54/1 (Эпископия Бихор-) Бихаркерестеш- Беретгьюуфалу – Пуспокладный
- С 773 Будапешт - Домбовар - Печ - Мадьярболи (- Бели-Манастир)

20) Словения*

- С-Е 65 (Розенбах -) Есенице - Любляна - Илирска-Бистрица (- Шапьяне)
- С-Е 67 (Шпильфельд Штрасс -) Шентиль - Марибор - Зидани-Мост
- С-Е 69 Ходас – Мурска Собота – Ормож-Прагерско- Зидани Мост - Любляна -
(Каковец -) Шредице

Девача - Копер
- С-Е 70 (Вилла Опичина -) Сежана - Любляна - Зидани-Мост - Добова (- Савски-Мароф)

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения приведены на стр. 13.

21) Хорватия*

- С-Е 65 (Илирска-Бистрица -) Шапьяне - Риека
- С-Е 69 (Муракерестур -) Коториба - Чаковец (- Средишче)
- С-Е 70 (Добова -) Савски Мароф - Загреб - Стрижivoйна-Врполе - Винковцы - Товарник (- Шид)
- С-Е 71 (Дьекенеш -) Ботово - Копривница - Загреб - Карловац - Оштарье - Риека
- С-Е 702 (Стредишче -) Чаковец - Вараждин - Копривница - Осиек - Эрдут (- Богоево)
- С-Е 751 Загреб - Суня - Волиня (- Добрлин - Бихач - Рипач -) Стрмица - Книн -
Сплит
Шибеник
- С-Е 753 Загреб - Карловац - Оштарье - Госпич - Кжлин - Задар
- С-Е 771 (Богоево -) Эрдут - Винковцы - Стрижivoйна-Врполе - Славонски-Шамац (- Босански-Шамац - Сараево - Чаплина -) Меткович - Плоче
- С 773 (Мадьярболи -) Бели-Манастир - Осийек - Стрижivoйна Врполе

22) Босния и Герцеговина*

- С-Е 751 (Волинья -) Добрлжин - Бихач - Рипач (-Стрмица)
- С-Е 771 (Славонски-Шамац -) Босански-Шамац - Сараево - Чаплина (-Меткович)

23) Сербия *

- С-Е 66 Белград - Вршац (- Стамора-Моравица)
- С-Е 70 (Товарник -) Шид - Белград - Ниш - Димитровград (- Драгоман)
- С-Е 79 Белград - Бар (-Анкона)
(- Бари)

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения приведены на стр. 13.

23) Сербия (продолжение)

- С-Е 85 (Келебиа -) Суботица - Белград - Ниш - Прешево (- Табановце)
Кралево - Дженерал-Янкович (- Волково)
- С-Е 771 Суботица - Богоево (- Эрдут)

24) Бывшая югославская Республика Македония*

- С-Е 85 (Прешево -) Табановце - Скопье - Гевгелия (- Идомени)
(Дженерал-Янкович -) Волково

25) Греция*

- С-Е 85 (Гевгелия -) Идомени - Салоники - Афины
- С-Е 853 Лариса - Волос [-Латакия (Сирийская Арабская Республика)]
- С-Е 855 (Кулата -) Промашон - Салоники
- С 70/2 Стримонас - Александруполис - Питион (-Узункёпру)
Дикеа (- Свиленград)
- С 85/1 Салоники - Флорина - Кристаллопиги (-)
- С 85/2 Игуменица - Калабака - Палайофарсалос - Волос [-Латакия (Сирийская Арабская Республика)]
- С 85/3 Афины - Патры

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения приведены на стр. 13.

26) Румыния*

- С-Е 54 Арад - Дева - Тейюс - Винатори - Брашов - Бухарест
- С-Е 56 (Лекешхаза -) Куртич - Арад - Тимишоара - Крайова - Бухарест
- С-Е 66 Халмеу - Сату Маре - Карей - Орадя - Арад - Тимишоара - Стамора - Моравица
.....
(- Вршац)
- С-Е 95 (Унгены -) Яссы - Паскани - Бузэу - Плоешти - Бухарест - Виделе - Джурджу
(- Русе)
- С-Е 560 Бузэу – Галац (-Джурджулешты)
- С-Е 562 Бухарест - Констанца
- С-Е 851 (Вадул Сирет -) Вискани - Сучава - Пашкани
- С 54 (Дьяково-) Халмеу - Сату Маре - Деж - Клуж - Кослариу
- С 54/1 Паскани-Сусева-Салва Деж-Клушь Напока-Арадя-Эпископия Бихор
(-Бихаркерестеш)
- С 95 Крайова - Калафат (- Видин)

27) Болгария*

- С-Е 70 (Димитровград -) Драгоман - София - Пловдив - Димитровград - Северный
Свиленград (- Капикуле)
- С-Е 95 (Джурджу -) Русе - Горна Оряховица - Димитровград

- С-Е 660 Русе-Каспичан
- С-Е 680 София - Мездра - Горна Оряховица - Каспичан - Синдел - Варна
- С-Е 720 Пловдив - Зимница - Карнобат - Бургас

- С-Е 855 София - Кулата (- Промашон)

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения приведены на стр. 13.

27) Болгария (продолжение)

- С-Е 951 Синдел – Карнобат
С 70/2 (Дикеа -) Свиленград
С 95 (Калафат -) Видин - София
-

28) Финляндия*

- С-Е 10 Ханко - Хельсинки - Рихимяки - Кувола - Вайниккала (- Бусловская)
С 10/2 (Стокгольм -) Турку - Хельсинки
-

29) Беларусь*

- С-Е 20 (Тересполь -) Брест - Минск - Орша (- Красное)
С 14 Индра-) Бригосово - Полак - Витебск
С 20/3 (Кена -) Гудагай - Молодечно – Минск
С 95/2 (Лобок-) Езерище - Витебск - Орша - Злобин - Словечно (- Бережест)
Минск
-

30) Украина*

- С-Е 30 (Медька -) Мостиска 2 - Львов – Ровно – Бердичев – Казатин - Киев - Харьков -
Купянск - Тополи (-Валуйки)
С-Е 40 (Чьерна-над-Тисоу -) Чоп – Львов
С-Е 50 (Захонь -) Чоп - Львов - Фастов - Днепропетровск - Красноармейск - Ясиноватая -
Дебальцево - Красная Могила (-Гуково)
С-Е 95 (Новосавицк -) Кучурган - Раздельная - Казатин - Киев - Хутор Михайловский -
Зерново (- Суземка)
С-Е 391 Днепропетровск - Лозовая - Красный Лиман – Харьков
-

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения приведены на стр. 13.

30) Украина (продолжение)

- С-Е 593 Ясиноватая - Квашино (-Успенская)
С-Е 851 Львов - Вадул-Сирет (-Викшаны)
С 28 (Дорохуск-) Изов – Ковель – Сарны – Коростень – Киев
С 95/1 Одесса – Усатово – Раздельная
С 95/2 Казатин – Бердичев – Коростень – Бережест (- Словечно)

31) Республика Молдова*

- С-Е 95 (Яссы-) Унгены - Кишинев - Бендеры - Новосоветск (- Кучурган)
С-Е 560 (Галац-) Джурджулешты (-Рени-) Етулия - Гречени (-Болград-) Тараклия -
Бессарабска (-Карабутени-) Чимишлия – Бендеры

32) Российская Федерация*

- С-Е 10 (Вайниккала -) Бусловская – Санкт-Петербург - Москва
С-Е 20 (Орша -) Красное - Смоленск - Москва - Нижний Новгород - Екатеринбург
– Тюмень
Курган– Петухово (– Мамлютка– Петропавловск – Кара - Гуга–) Исилькуль
-Омск-Новосибирск-Красноярск-Тайшет-Иркутск
-Улан-Удэ - $\frac{\text{Заудинский}}{\text{Наушки(-Сухэ - Батор)}}$ $\frac{\text{Карымская}}{\text{Забайкальск(-Маньчжурия)}}$
.....
-Хабаровск- $\frac{\text{Барановский}}{\text{Хасан(-Туманган)}}$ -Находка-Восточная
.....
С-Е 24 Москва - Рязань - Рузаевка - Самара - Уфа - Челябинск - Курган -
Зауралье (- Пресногорьковская)

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения
приведены на стр. 13.

32) Российская Федерация (продолжение)

- С-Е 30 (Тополи-) Валуйки - Лиски - Ртищево - Сызрань - Самара - Оренбург (- Илецк- I)
- С-Е 50 (Красная Могила-) Гуково -Лихая - Волгоград - Астрахань (-Аксарайская-II)"
- С-Е 95 (Зерново -) Суземка – Брянск – Москва
- С-Е 99 Рязань - Кочетовка-I - Грязи - Краснодар - Веселое (- Гантиади)
Новороссийск
- С-Е 593 Ясиноватая - Квашино (-Успенская)
- С 12 (Зилупе -) рзд. Посинь - Новосokolьники - Ржев - Москва
- С 20/1 Санкт-Петербург - Вологда - Котельнич
- С 20/2 Москва - Казань - Екатеринбург
- С 20/3 Калининград - Черняховск - Нестеров (- Кибартай)
- С 75/1 (Нарва-) Ивангород - Гатчина - Санкт-Петербург
- С 95/2 Санкт-Петербург - Дно - Новосokolьники - Лобок (- Езерище)

33) Турция*

- С-Е 70 (Свиленград -) Капикуле - Стамбул - Хайдарпаша - Анкара - Богазкёпру -
Калин - Малатья - Капикой [- Рази (Исламская Республика Иран)]
Нузайбин [- Камишли (Сирийская Арабская Республика)]
- С-Е 74 Бандырма - Балыкесир - Кютахья - Алаюнт - Афьон - Конья - Улукышла
Измир-Маниса Эскишехир Усак - Маниса
.....
- С-Е 97 Самсун - Калин - Богазкепру - Улукышла - Енидже - Адана - Топраккале-
Мерсин
Февзипаша - Исляхие - Худут [- Мейдан - Экбез (Сирийская Арабская Республика)]
Искендерун
- С 70/2 Пехливанкей - Узункёпру (- Питион)

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения
приведены на стр. 13.

34) Литва *

С-Е 75 (Тракишки-) Моцково - Шештокай – Казлу Руда - Каунас – Радвилишкис – Шяуляй - Йонишкис (-Мейтене)

С 14 Радвилишкис - Паневежис - Рокишкис - Обеляй (- Эглайне)

С 20/3 (Нестеров -) Кибартай – Казлу Руда - Каунас –

(Муркан (Саснитц)-) Драугисте (Клайпеда) - Шяуляй - Радвилишкис

Кайшайдорис - Вильнюс – Кена (- Гудагай)

35) Армения*

С-Е 60 (Гардабани-) Бёюк - Кясик - Баку (-Туркменбаши)

36) Азербайджан*

37) Грузия*

38) Казахстан*

С-Е 20 (Петухово -) Мамлютка - Петропавловск - Каракога (- Иссык-Куль)

С-Е 24 (Зауралье -) Пресногорьковская - Кокчетав - Акмола - Моинты - Дружба
(- Алашанькоу)

С-Е 30 (Оренбург-) Илецк-I - Кандагач

С- Е 50 (Астрахань-) Аксарайская-II - Атырау - Макат - Кандагач - Арысь - Алма-Ата - Актогай

С-Е 60 (Салар-) Ченьгельды - Арысь

С-Е 592 Бейнеу - Шетпе - Актау

С-Е 597 Макат - Бейнеу (-Кунград)

39) Туркменистан*

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения приведены на стр. 13.

40) Узбекистан*

- С-Е 60 (Чарджоу -) Бухара - Ташкент Салар (- Ченгельды)
С-Е 696 Ташкент - Хавас Андижан (- Ош)
С-Е 695 Бухара - Карши - Термез - Галаба (- Хайратан)
С-Е 597 (Бейнеу -) Кунград - Нукус (- Дашховуз -) Ургенч (- Чарджоу)

41) Кыргызстан*

- С-Е 696 (Андижан-) Джелалабад - Ош

42) Эстония*

- С 75/1 Тапа - Нарва (-Ивангород)
С-Е 75 Таллин - Тапа - Тарту - Валга (-Лугажи)

43) Латвия*

- С 12 Вентспилс - Елгава - Крустпилс - Зилупе (- рзд. Посинь)
Лиепая
С 14 Рига - Крустпилс - Даугавпилс - Индра (- Бигосово)
(Обеляй -) Эглайне
С-Е 75 (Валга-) Лугажи - Рига - Елгава - Мейтене (- Саркяй)

44) Иран (Исламская республика) *

- С-Е 70 (Капикей-) Рази - Тебриз - Тегеран - Мешхед - Саракс (- Серахс)
-

* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения приведены на стр. 13.

Приложение II

ОБЪЕКТЫ, ИМЕЮЩИЕ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

A. Терминалы, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

АВСТРИЯ

Линц - Штадтхафен	Вельс сортировочный
Южный Грац/Верндорф	Вена Нордвестбанхоф
Зальцбург Хауптбанхоф/Лиферинг	Вена Фройдинау Хафен
Филлах южный	

АЗЕРБАЙДЖАН

Баку (Кешла)

БЕЛАРУСЬ

Брест
Минск

БЕЛЬГИЯ

Антверпен	Генк (Хасселт)
Атюс	Мёйзен (Мехелен)
Брессо - Ренори (Льеж)	Зебрюгге
Брюссель	

БОСНИЯ И ГЕРЦЕГОВИНА

Сараево

БОЛГАРИЯ

Бургас	Русе
Варна	Свиленград
Горна - Оряховица	София
Димитровград Северный	Стара - Загора
Каспичан	Филипово

ХОРВАТИЯ

Риека	Сплит
Славонски - Брод	Загреб

ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Брно
Ловосице
Мельник

Прага-Угржиневес
Прага-Жижков

ДАНИЯ

Орхус
Глоструп

Копенгаген
Падборг

ФИНЛЯНДИЯ

Хельсинки - Пасила

ФРАНЦИЯ

Авиньон - Куртене
Бордо - Бастид
Дюнкерк
Андай
Гавр
Лилль - Сен-Совёр
Лион - Венисьё
Марсель - Кане

Париж - Ла-Шапель
Париж - Нуази - Ле-Сек
Париж - Помпадур
Париж - Рунжи
Париж - Валентон
Перпиньян
Руэн - Соттевиль
Страсбург
Тулуза

ГЕРМАНИЯ

Аугсбург - Оберхаузен
Базель Бад ГБФ
Берлин
Билефельд Восточный
Бохум - Лангендрер
Бремен - Гролланд Роланд
Бремерхафен - Нордхафен
Дрезден
Дуйсбург - Рурорт Хафен
Дюссельдорф - Билк
Франкфурт-на-Майне Восточный
Фрайбург (Брайсгау) ГБФ
Хаген ХБФ
Гамбург - Ротенбургсорт
Гамбург Южный
Гамбург - Вальтерсхоф
Гамбург - Вильгельмсбург
Ганновер - Линден
Ингольштадт Северный

Карлсруэ ХБФ
Киль ХГБФ
Кёльн Эйфелтор
Лейпциг
Любек ХБФ
Людвигсбург
Майнц Густавсбург
Мангейм РБФ
Мюнхен ХБФ
Нойс
Ной-Ульм
Нюрнберг ХГБФ
Оффенбург
Регенсбург
Рейн
Росток
Саарбрюккен ХГБФ
Швейнфурт ХБФ
Вупперталь - Лангефельд

ГРЕЦИЯ

Аги Анагури (Афины)	Патры
Александруполис	Салоники
Игуменица	Волос

ВЕНГРИЯ

БИЛК Комбитерминал Будапешт	Шопрон
Будапешт - Кикётё	Сегед - Кискундором
Дебрецен	Солнок
Мишкольц - Гомори	Захонь

ИРЛАНДИЯ

Дублин - Норт Уолл

ИСПАНИЯ

Альхесирас	Порт - Боу
Барселона	Таррагона
Ирун	Валенсия (- Силья)
Мадрид	

ИТАЛИЯ

Бари - Ламасината	Неаполь Тракья
Болонья - Интерпорто	Новара
Бриндизи	Падуа - Интерпорто
Бусто Арсицио	Пескара - П.Н.
Ливорно	Помеция С.П.
Милан - Греко Пирелли	Ривальта Скривия
Милан - Роджоредо	Турин - Орбассано
Модена	Триест
Неаполь - Гранили	Верона К.Е.

КАЗАХСТАН

Арысь	Тура-Там
Караганда	Туркестан
Семипалатинск	Джезказган

КЫРГЫЗСТАН

Ош

ЛАТВИЯ

Рига
Вентспилс
Лиепая

Резекне
Даугавпилс

ЛИТВА

Драугисте (Клайпеда)
Клайпеда
Панеряй (Вильнюс)

Каунас
Шештокай

ЛЮКСЕМБУРГ

Беттамбур

НИДЕРЛАНДЫ

Эде
Роттердам - Хавен
Роттердам - Норд
Венло

НОРВЕГИЯ

Нарвик
Осло - Альнабру
Тронхейм

ПОЛЬША

Гданьск
Гдыня
Гливице
Краков
Лодзь
Малашевице
Познань

Прушков
Сосновица
Свиноуйсце
Щецин
Варшава
Вроцлав

ПОРТУГАЛИЯ

Алькантара (Лиссабон)
Лехос

Лиссабон - Бобадела

БЫВШАЯ ЮГОСЛАВСКАЯ РЕСПУБЛИКА МАКЕДОНИЯ

Скопье

РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА

Унгены
Кишинев

РУМЫНИЯ

Бухарест
Констанца

Крайова
Орадя

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

Базаиха (Красноярск)
Батарейная (Иркутск)
Блочная (Пермь)
Брянск –Льговский (Брянск)
Войновка (Тюмень)
Волжский (Волгоград)
Киров-Котласский (Киров)
Клещиха (Новосибирск)
Костариха (Нижний Новгород)
Кунцево II (Москва)
Кутум (Астрахань)
Михайло-Чесноковская (Белогорск)
Москва - Киевская
Москва-товарная - Октябрьская

Москва-товарная - Смоленская
Москва-товарная - Павелецкая
Находка-Восточная
Новороссийск – порт
Омск-Восточный
Ростов-товарный (Ростов-на-Дону)
Санкт-Петербург-товарный - Витебский
Санкт-Петербург-порт
Свердловск-пассажирский
(Екатеринбург)
Смоленск
Тальцы (Улан-Удэ)
Уссурийск
Хабаровск-II
Чита-I

СЕРБИЯ

Белград
Бар

СЛОВАКИЯ

Братислава
Черна-над-Тисой
Кошице
Жилина

СЛОВЕНИЯ

Копер
Любляна

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

Белфаст	Ипсуич
Бирмингем	Лидс
Бристоль	Ливерпуль - Гарстон
Кардифф	Лондон - Стратфорд
Кливленд	Лондон - Уилсден
Котбридж (Глазго)	Манчестер - Трэффорд Парк
Глазго	Саутхэмптон
Харидж	Тилбери
Холихед	

ТУРЦИЯ

Бандырма	Измир
Деринсе	Мерзин
Искендерун	Самсун
Стамбул	

УКРАИНА

Чоп	Киев-Лиски
Киев	Харьков Червонозаводский
Львов	Луганск Грузовой
Днепропетровск Грузовой	Усатово

УЗБЕКИСТАН

Андижан (Северный)	Сергели
Бухара-2	Ташкент
Чукурсай	Термез
Маргилан	Улугбек

ШВЕЦИЯ

Гетеборг
Хельсингборг
Мальме
Стокгольм - Арста

ШВЕЙЦАРИЯ

Арау - Бирфельд
Базель СББ
Берн
Кьяссо

Женева
Лугано - Ведегьо
Люцерн
Ренан
Цюрих

ЭСТОНИЯ

Таллин
Тапа

Тарту
Валга

В. Пограничные пункты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок ^{1/}

Вилар Формозу (ПЖД) - Фуэнтес-де-Оноро (ИНСЖД)
Марван (ПЖД) - Валенсия-де-Алькантара (ИНСЖД)
Ирун (ИНСЖД) - Андай (НОЖДФ)
Порт Боу (ИНСЖД) - Сербер (НОЖДФ)
Дублин (ИТК) - Холихед (АЖД)

Дандолк (ИТК) - Ньюри (ЖДСИ)
Дувр (АЖД) - Кале (НОЖДФ)
- Дюнкерк (НОЖДФ)
- Остенде (НОЖДБ)
Харидж (АЖД) - Зебрюгге (НОЖДБ)

Ментона (НОЖДФ) - Вентимилья (ИГЖД)
Модан (НОЖДФ) - Бардонеккья (ИГЖД)
Бриг (ЖДШ-ЖДШК) - Домодоссола (ИГЖД)
Базель (НОЖДФ) - Базель (ЖДШ-ЖДШК)
Страсбург (НОЖДФ) - Кель (ЖДГ)

Форбах (НОЖДФ) - Саарбрюккен (ЖДГ)
Апаш (НОЖДФ) - Перль (ЖДГ)
Тьонвиль (НОЖДФ) - Беттамбур (ЖДЛ)
Феньи (НОЖДФ) - Кеви (НОЖДБ)
Жюмон (НОЖДФ) - Эркелин (НОЖДБ)

Туркуэн (НОЖДФ) - Мускрон (НОЖДБ)
Розендаль (ЖДН) - Эссен (НОЖДБ)
Эммерих (ЖДГ/ЖДН)
Венло (ЖДН/ЖДГ)
Бад-Бентхайм (ЖДГ/ЖДН)

Монзен (НОЖДБ) - Ахен (ЖДГ)
Стерпеник (НОЖДБ) - Клайнбеттинген (ЖДЛ)
Базель (ЖДГ/ЖДШ-ЖДШК)
Фленсбург (ЖДГ) - Падборг (ДГЖД)
Путтгарден (ЖДГ) - Редби (ДГЖД)

Пассау (ЖДГ/ФЖДА)
Зальцбург (ЖДГ/ФЖДА)
Куфтшейн (ЖДГ/ФЖДА)
Бухс (ЖДШ-ЖДШК/ФЖДА)
Луино (ЖДШ-ЖДШК/ИГЖД)

^{1/} После названия каждого пограничного пункта в скобках указывается соответствующая железнодорожная администрация, использующая эту станцию. Если указана только одна станция, это означает, что она совместно используется обеими железнодорожными администрациями.

Кьяссо (ЖДШ-ЖДШК/ИГЖД)
Бренnero (ИГЖД/ФЖДА)
Тарвизио (ИГЖД) - Арнольдштайн (ФЖДА)
Шарлоттенберг (ГЖДН/ГЖД Швеции)
Корншо (ГЖДН/ГЖД Швеции)

Вассияуре (JBV/Banverket)
Сторлиен (JBV/Banverket)
Хельсингборг (ГЖД Швеции) - Копенгаген (ДГЖД)
Треллеборг (ГЖД Швеции) - Засниц (ЖДГ)
Истад (ГЖД Швеции) - Свиноуйсце (ГЖД Польши)

Гетеборг (ГЖД Швеции) - Фредериксхавн (ДГЖД)
Мальме (ГЖД Швеции) - Травемюнде (ЖДГ)
Гедзер (ДГЖД) - Росток (ЖДГ)
Эбенфурт (ФЖДА) - Шопрон (ГИСЕВ/МАВ)
Никельсдорф (ФЖДА) - Хедьешхалом (МАВ)

Франкфурт-на-Одере (ЖД ФРГ) - Куновице (ПКП)
Хорка (ЖДФРГ) - Венглинец (ПКП)
Келебия (МАВ) - Суботица (ЮЖД)
Лекешхаза (МАВ) - Куртич (ЖД Румынии)
Прешево (ЮЖД) - Табановце (ЖД БЮРМ)

Дженерал-Янкович (ЮЖД) - Волково (ЖД БЮРМ)
Димитровград (ЮЖД) - Драгоман (ЖД Болгарии)
Эпископия Бихор (ЖД Румынии) – Бихаркерестеш (МАВ)
Джурджу (ЖД Румынии) - Русе (ЖД Болгарии)
Свиленград (ЖД Болгарии) - Капикуле (ТГЖД)

Видин (ЖД Болгарии) - Калафат (ЖД Румынии)
Кулата (ЖД Болгарии) - Промашон (ГЖД)
Турку (ГЖДФ) - Стокгольм (ГЖД Швеции)
Капикой (ТРЖД) - Рази (ЖД Ирана)
Нузайбин (ТРЖД) - Камишли (ЖД Сирии)

Маршег (ФЖДА) - Девинска Нова Вес (СЖД)
Китзе (ФЖДА) - Братислава (СЖД)
Гдыня (ПКП) - Истад, Стокгольм (ШГДЖ)/Хельсинки (ГЖДФ)
Халупки (ПКП) - Богумин (ЧЖД)
Ширндинг (ЖД ФРГ) - Хеб (ЧЖД)

Бат-Шандау (ЖД ФРГ) - Дечин (ЧЖД)
Бернхардшталь (ФЖДА) - Бржецлав (ЧЖД)
Зуммерау (ФЖДА) - Горни-Двориште (ЧЖД)
Вайниккала (ГЖДФ) - Буловская (РЖД)
Лобок(РЖД) - Езерище (БЖД)
Орша (БЖД) - Красное (РЖД)

Ивангород (РЖД) - Нарва (ЭВР)
Валга (ЭВР) - Лугажи (ЛЖД)
Индра (Латвийские железные дороги) - Бигосово (БЖД)
Мейтене (ЛЖД) - Саркяй (Литовские железные дороги)

Гудагай (БЖД) - Кена (ЛЖД)
Рзд. Посинь ((РЖД) - Зилупе (ЛЖД)
Зерново (УЖД) - Суземка (РЖД)
Нестеров (РЖД) - Кибартай (Литовские железные дороги)
Валуйки (РЖД) - Тополи (УЖД)
Гуково (РЖД) - Красная Могила (УЖД)

Зауралье (РЖД) - Пресногорьковская (Казахские железные дороги)
Петухово (РЖД) - Мамлютка (Казахские железные дороги)
Исилькуль (РЖД) - Кара-Гуга (Казахские железные дороги)
Астрахань (РЖД) - Аксарайская-II (Казахские железные дороги)
Оренбург (РЖД) - Илецк-I (Казахские железные дороги)

Наушки (РЖД) - Сухэ-Батор (Монгольские железные дороги)
Забайкальск (РЖД) - Маньчжурия (Китайские железные дороги)
Хасан (РЖД) - Туманган (Железные дороги Корейской Народно-
Демократической Республики)
Тракишки (ПЖД) - Моцково (ЛЖД)
Дорохуск (ПЖД) - Изов (Украинские железные дороги)

Звардонь (ПЖД) - Скалите (СЖД)
Зебжидовице (ПКП) - Петровице-у-Карвине (ЧЖД)
Завидув (ПКП) - Фридлан в Чехах (ЧЖД)
Мьедзилези (ПКП) - Лишков (ЧЖД)
Чадца (ЖДСР) - Мости-у-Яблункове (ЧЖД)

Луки-под-Макутой (ЖДСР) - Горни-Лидеч (ЧЖД)
Кути (ЖДСР) - Ланжгот (ЧЖД)
Черна-над-Тисой (ЖДСР) - Чоп (УЖД)
Комарно (ЖДСР) - Комаром (МAB)
Штурово (ЖДСР) - Соб (МAB)

Рузовце (ЖДСР) - Райка (МAB)
Чанья (ЖДСР) - Хидашнэмети (МAB)
Плавец (ЖДСР) - Мушина (ПКП)
Мадьярболи (МAB) - Бели Манастир (ХЖД)
Гевгелия (ЖД БЮРМ) - Идомени (ГЖД)

Дикеа (ГЖД) - Свиленград (ЖД Болгарии)
Кристаллопиги (ГЖД) - ... (ЖД Албании)
Патры/Игуменица (ГЖД) - Бриндизи (ИГЖД)
Патры/Игуменица (ГЖД) - Триест (ИГЖД)
Патры/Игуменица (ГЖД) - Анкона (ИГЖД)

Патры/Игуменица (ГЖД) - Бари (ИГЖД)
Волос (ГЖД) - Латакия (ЖД Сирии)
Стамора-Моравицы (РЖД) - Вршац (ЮЖД)
Халмеу (РЖД) - Дьяково (УЖД)
Виксани (РЖД) - Ваду-Сирет (УЖД)

Узункёпру (ТЖД) - Питион (ГЖД)
Исляхийе (ТДЖ) - Мейдан-Экбес (ЖД Сирии)
Догукапи (ТЖД) - Ахурян (АРМ)
Коториба (ЖДХ) - Муракерестур (МАН)
Копривница (ЖДХ) - Дьекенеш (МАН)

Чаковец (ЖДХ) - Средишче (ЖДСР)
Савски-Мароф (ЖДХ) - Добова (ЖДСР)
Эрдут (ЖДХ) - Богоево (ЮЖД)
Товарник (ЖДХ) - Шид (ЮЖД)
Словонски-Шамац (ЖДХ) - Босански-Шамац (ЖД Боснии и Герцеговины)

Меткович (ЖДХ) - Чаплина (ЖД Боснии и Герцеговины)
Волиня (ЖДХ) - Добрлин (ЖД Боснии и Герцеговины)
Стрмица (ЖДХ) - Рипач (ЖД Боснии и Герцеговины)
Шапьяне (ЖДХ) - Илирска-Бистрица (ЖДСР)
Лупоглав (ЖДХ) - Подворье (ЖДСР)

Розенбах (ФЖДА) - Есенице (ЖДСР)
Шпильфельд-Штрасс (ФЖДА) - Сентилья (ЖДСР)
Шредицы (ЖДСР) - Каковец (ЖДХ)
Ходас (ЖД Словении/МАН)
Вилла-Опичина (ИГЖД) - Сежана (ЖДСР)

Савски-Мароф (ЖДХ) - Добова (ЖДСР)
Тересполь (ПКП) - Брест (БЖД)
Медыка (ПКП) - Мостиска (УЖД)
Захонь (МДВ) - Чоп (УЖД)
Унгены (ЖДМ) - Яссы (ЖД Румынии)

Беюк (Азербайджанские железные дороги) - Гардабани (Грузинские железные дороги)
Баку (Азербайджанские железные дороги) - Туркменбаши (Туркменские железные дороги)
Дружба (Казахские железные дороги) - Алашаньюку (Китайские железные дороги)
Ченгельды (Казахские железные дороги) - Салар (Узбекские железные дороги)
Бейнеу (Казахские железные дороги) - Кунгард (Узбекские железные дороги)

Алат (Узбекские железные дороги) - Чарджоу (Туркменские железные дороги)
Андижан (Узбекские железные дороги) - Ош (Киргизские железные дороги)
Галаба (Узбекские железные дороги) - Хайратан (ЖД Афганистана)
Чарджоу (Туркменские железные дороги) - Алат (Узбекские железные дороги)
Термез (Узбекские железные дороги) - Карши (Узбекские железные дороги)
(Узбекские железные дороги) - Джелалабад (Киргизские железные дороги)
Джурджулешты (ЖДМ) - Галац (ЖДР)

Новосоветск (ЖДМ) – Кучурган (ЖДУ)
Тополи (УЖД) - Валуйки (РЖД)
Красная Могила (УЖД) - Гуково (РЖД)
Квашино (УЖД) - Успенская (РЖД)

Изов (УЖД) - Дорохуск (ПКП)
Бережест (УЖД) - Словечно (БЖД)
Веселое (РЖД) - Гантиади (Грузинские железные дороги)
Догу-Капи (ТГЖД) – Ахурьян (Армянские железные дороги)
Карс (ТГЖД) – Ахалкалаки (Грузинские железные дороги)

Йонишкис (ЛЖД) - Мейтене (Латвийские железные дороги)
Кибартай (ЛЖД) - Нестеров (РЖД)
Обеляй (ЛЖД) - Эглайне (Латвийские железные дороги)
Рази (ЖД Ирана) - Капикей (ТГЖД)
Саракс (ЖД Ирана) - Серахс (Туркменские железные дороги)

С. Станции смены колесных пар, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок*

Станции, расположенные между железнодорожными системами с различной шириной колеи	Заинтересованные страны	Используемый метод перехода с одной железнодорожной колеи на другую	
		Смена осей/ тележек в вагонах	Перевалка грузовых единиц с помощью крана/другого перегрузочного оборудования
<u>Ирун - Андай</u>	Испания - Франция	X	X
<u>Порт Боу - Сербер</u>	Испания - Франция	X	X
<u>Ханко</u>	Финляндия	X	
Черна-над Тисой - Чоп	Словакия - Украина		X
Захонь - Чоп	Венгрия - Украина	X X	X X
Яссы - Унгены	Румыния - Республика Молдова	X	X X
Галац – Джурджулешты	Румыния - Республика Молдова	X	X
Викшаны - Ваду-Сирет	Румыния - Украина	X X	X X
Халмеу** Дьяково	Румыния - Украина	X	X X
Варна	Болгария	X	X
Малазевице*** Брест	Польша - Беларусь	X	X X

Примечание: Станции смены колесных пар являются также пограничными пунктами.

* Если смена осей или перегрузка грузовых единиц в вагоны, предназначенные для другой железнодорожной колеи, производится только на одной из станций, то эта станция подчеркнута. Если на отдельных станциях одновременно производится смена осей и перевалка грузов, то в этом случае указываются обе станции.

** На участке между Халмеу и Чопом (Украина) протяженностью приблизительно 70 км имеется железнодорожная линия обычной и широкой колеи. Поэтому не требуется производить ни смену вагонов, ни смену осей/тележек в вагонах.

*** Железнодорожные станции перевалки грузов, а не пограничные пункты.

Медыка - Мостиска	Польша - Украина	X X	X X
Есень	Украина -Венгрия	X	
Шештокай**** Моцково Тракишки	Литва Литва Польша	- X -	X X -
Забайкальск - Маньчжурия	Российская Федерация- Китай	X X	X X
Хасан - Туманган	Российская Федерация- Корейская народная демократическая республика	X	X X
<u>Дружба</u> Алашанькоу	Казахстан Китай	X	X

**** Не является пограничным пунктом

D. Железнодорожно-паромные переправы/порты, входящие в состав сети международных комбинированных перевозок

Холихед	- Дублин	(Соединенное Королевство - Ирландия)
Кале	- Дувр	(Франция - Соединенное Королевство)
Остенде	- Дувр	(Бельгия - Соединенное Королевство)
Дюнкерк	- Дувр	(Франция - Соединенное Королевство)
Станрер	- Ларн	(Соединенное Королевство)
Зебрюгге	- Харидж	(Бельгия - Соединенное Королевство)
Зебрюгге	- Дувр	(Бельгия - Соединенное Королевство)
Путтгарден	- Редби	(Германия - Дания)
Копенгаген	- Хельсинборг	(Дания - Швеция)
Любек-Травемюнде	- Ханко	(Германия - Финляндия)
Гедрез	- Росток (Варнемюнде)	(Дания - Германия)
Гетеборг	- Фредериксхавн	(Швеция - Дания)
Мальме	- Травемюнде	(Швеция - Германия)
Треллеборг	- Засниц	(Швеция - Германия)
Истад	- Свиноуйсце	(Швеция - Польша)
Хельсинки	- Гдыня	(Финляндия - Польша)
Хельсинки	- Стокгольм	(Финляндия - Швеция)
Турку	- Стокгольм	(Финляндия - Швеция)
Самсун	- Констанца	(Турция - Румыния)
Мерсин	- Венеция	(Турция - Италия)
Гдыня	- Истад	(Польша - Швеция)
Гдыня	- Стокгольм	(Польша - Швеция)
Гдыня	- Хельсинки	(Польша - Финляндия)

Патры/Игуменица	- Бриндизи	(Греция - Италия)
Патры/Игуменица	- Триест	(Греция - Италия)
Патры/Игуменица	- Анкона	(Греция - Италия)
Патры/Игуменица	- Бари	(Греция - Италия)
Бар	- Бари	(Сербия – Италия)
Бар	- Анкона	(Сербия – Италия)
Волос	- Латакия	(Греция - Сирийская Арабская Республика)
Калафат	- Видин	(Румыния - Болгария)
Калининград	- Любек	(Российская Федерация - Германия)
Балтийск	- Любек	(Российская Федерация - Германия)
Находка	- Иокогама	(Российская Федерация – Япония)
Восточный	- Пуссан	(Российская Федерация – Республика Корея)
Драугисте (Клайпеда)	- Мукран (Сасснитц)	(Литва – Германия)
Варна	- Одесса	(Болгария – Украина)
Варна	- Новороссийск	(Болгария – Российская Федерация)
Варна	- Потти/Батуми	(Болгария – Грузия)
Бургаз (порт)	- Новороссийск	(Болгария – Российская Федерация)
Бургаз (порт)	- Потти	(Болгария – Грузия)
Одесса		(Украина -)
Ильичевск		(Украина -)
Мариуполь		(Украина -)
Баку	- Туркменбаши	(Азербайджан – Туркменистан)

Примечание: Железнодорожно-паромные переправы являются также пограничными пунктами, за исключением переправ между городами Станрер-Ларн и Мессиной и Виллой Сан-Джованни.

Приложение III

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СЕТИ ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Предварительные замечания

Параметры указаны в таблице, приведенной ниже. Значения, указанные в колонке А таблицы, следует рассматривать как важные цели, которые должны быть достигнуты в соответствии с национальными планами развития железных дорог. Любые отклонения от этих значений следует рассматривать как исключение.

Линии подразделены на две основные категории:

- a) существующие линии, которые в случае необходимости могут быть модернизированы; зачастую трудно, а иногда невозможно изменить, например, их геометрические характеристики, поэтому требования к этим линиям должны быть менее строгими;
- b) новые линии, которые будут строиться.

По аналогии спецификации, указанные в приведенной ниже таблице, должны также в соответствующих случаях относиться к перевозкам на железнодорожных паромов, которые являются составной частью железнодорожной сети.

ПАРАМЕТРЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕТИ ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

	А		В
	нынешние показатели	целевые показатели	
	Существующие линии, которые отвечают требованиям, предъявляемым к инфраструктуре, и линии, подлежащие модернизации или реконструкции		Новые линии
1. Количество путей	(не указано)		2
2. Габарит погрузки подвижного состава		МСЖД В <u>2/</u>	МСЖД С <u>2/</u>
3. База <u>1/</u>		4,0 м	4,2 м
4. Минимальная расчетная скорость	100 км/ч <u>3/</u>	120 км/ч <u>3/</u>	120 км/ч <u>3/</u>
5. Разрешенная нагрузка на ось:			
вагоны ≤ 100 км/ч	20 т	22,5 т	22,5 т
≤ 120 км/ч	20 т	20 т	20 т
6. Максимальный уклон <u>1/</u>	(не указан)		12,5 мм/м
7. Минимальная полезная длина обгонных путей	600 м	750 м	750 м

1/ Особого значения для комбинированных перевозок не имеет, но рекомендуется для осуществления эффективных международных комбинированных перевозок.

2/ МСЖД - Международный союз железных дорог.

3/ Минимальные параметры для поездов для комбинированных перевозок (см. приложение IV).

Пояснения к параметрам, содержащимся в приведенной выше таблице

1. Количество путей

Линии международных комбинированных перевозок должны иметь высокую пропускную способность и обеспечивать точное соблюдение графиков движения.

В принципе, эти два требования можно соблюсти лишь на линиях, имеющих не менее двух путей; однако однопутные линии допускаются к использованию, если соблюдаются другие параметры, указанные в Соглашении.

2. Габарит нагрузки подвижного состава

Это - минимальный габарит погрузки для линий международных комбинированных перевозок.

Применение больших габаритов погрузки на новых линиях, как правило, не требует крупных капиталовложений, и поэтому был избран габарит МСЖД С.

Габарит С, в частности, допускает:

- перевозку грузовых автотранспортных средств и составов автотранспортных средств (грузовой автомобиль с прицепом, сочлененное транспортное средство, тягач и полуприцеп), соответствующих европейскому дорожному габариту (высота 4 м и ширина 2,50 м), на специальных вагонах-платформах, грузовая площадка которых находится на высоте 60 см над уровнем рельсов;
- перевозку обычных автомобильных полуприцепов шириной 2,50 м и высотой 4 м на вагонах-платформах с карманами, оборудованных обычными тележками;
- перевозку контейнеров ИСО шириной 2,44 м и высотой 2,90 м на обычных железнодорожных платформах;
- перевозку съемных кузовов шириной 2,50 м на обычных железнодорожных платформах;
- перевозку контейнеров/съемных кузовов шириной 2,6 м и высотой 2,9 м в соответствующих вагонах.

На существующих линиях, которые проходят через горные районы (например, Пиренеи, Центральный массив, Альпы, Юра, Апеннины, Карпаты), находятся многочисленные тоннели, которые имеют габариты, соответствующие габариту погрузки технической единицы, или несколько большие габариты по высоте вдоль осевой линии пути. Практически во всех случаях их увеличение до габарита МСЖД С невозможно с экономической и финансовой точек зрения.

Поэтому для существующих линий был выбран габарит МСЖД В, который, в частности, допускает:

- перевозку контейнеров ИСО шириной 2,44 м и высотой 2,90 м на железнодорожных платформах, предназначенных для перевозки контейнеров, у которых грузовая площадка расположена на высоте 1,18 м над уровнем рельсов;
- перевозку съемных кузовов шириной 2,50 м и высотой 2,60 м на обычных железнодорожных платформах (грузовая площадка расположена на высоте 1,246 м);
- перевозку полуприцепов на специальных вагонах-платформах с карманами;
- перевозку контейнеров/съемных кузовов шириной 2,6 м и высотой 2,9 м специальными вагонами с низкими бортами.

Большинство существующих линий международных комбинированных перевозок имеют по крайней мере габарит МСЖД В. Обеспечение такого габарита на тех линиях, которые не соответствуют этому стандарту, как правило, не требует больших капиталовложений.

4. Минимальная расчетная скорость

Минимальная расчетная скорость определяет выбор геометрических характеристик трассы (радиус поворотов и кривых), устройств безопасности (тормозной путь) и коэффициентов торможения подвижного состава.

5. Разрешенная нагрузка на ось

Это разрешенная нагрузка на ось, которую должны выдерживать линии международных комбинированных перевозок.

Линии международных комбинированных перевозок должны выдерживать движение самых современных существующих и будущих средств подвижного состава, в частности:

- вагонов, у которых нагрузка на ось составляет 20 т, что соответствует нагрузке класса МСЖД С; в соответствии с недавними решениями МСЖД принята нагрузка на ось вагона 22,5 т при скорости до 100 км/ч. Правила МСЖД устанавливают ограничение нагрузки на ось до 20 т при скорости 120 км/ч.

Согласно правилам МСЖД, указанные нагрузки на ось допустимы при диаметре колес не менее 840 мм.

7. Минимальная полезная длина обгонных путей

Минимальная полезная длина обгонных путей на линиях международных перевозок имеет значение лишь для поездов для комбинированных перевозок (см. приложение IV).

Приложение IV

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОЕЗДОВ И МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИНФРАСТРУКТУРЕ

A. Требования, предъявляемые к эффективной системе международных комбинированных перевозок

1. В целях обеспечения эффективности и скорости движения транспортных потоков, обусловленных современными методами производства и распределения товаров, международные комбинированные перевозки должны, в частности, отвечать следующим требованиям:

- a) отправление/прибытие в соответствии с требованиями потребителей (в частности, установление позднего времени закрытия для погрузки и более раннего времени сдачи грузов), осуществление регулярных перевозок;
- b) малая продолжительность перевозки от двери до двери, высокая точность соблюдения графика, гарантированные сроки доставки;
- c) точная и своевременная информация о транспортных процедурах, простая документация, малый риск нанесения ущерба;
- d) способность осуществлять перевозки стандартных контейнеров всех типов, а также всех грузовых единиц, которые могут перевозиться автомобильным транспортом в международном сообщении в Европе. В этой связи следует учитывать поддающиеся прогнозированию тенденции в области измерения веса и габаритов грузовых единиц.

2. Эти требования должны удовлетворяться путем:

- a) повышения скорости перевозки (от пункта отправления до пункта назначения с учетом всех остановок), которая должна соответствовать или превышать скорость перевозки автомобильным транспортом от двери до двери;
- b) использования нерабочих часов грузополучателей (например, осуществление перевозки в ночное время), с тем чтобы грузы можно было сдавать в утренние часы по желанию потребителей;
- c) обеспечения соответствующего оборудования в достаточном количестве и потенциала инфраструктуры (например, адекватных габаритов погрузки);

- d) использования, по возможности, поездов прямого сообщения (т.е. исключение или сокращение до минимума перегрузки отправок на другие поезда в ходе перевозки);
- e) принятия организационных мер по совершенствованию транспортного потока путем использования современных систем связи.

3. Для обеспечения соблюдения указанных выше требований поезда и инфраструктура должны обеспечить соответствующий уровень эффективности, т.е. отвечать некоторым минимальным требованиям, которые на данном направлении перевозки должны соблюдаться всеми соответствующими компетентными органами.

4. Приведенные ниже параметры и требования установлены, в частности, для маршрутов с большим объемом перевозок, т.е. для направлений, по которым осуществляются регулярные перевозки поездами прямого сообщения или, по крайней мере, крупными вагонными партиями. Перевозки одиночных вагонов или специализированных отправок можно было бы по-прежнему осуществлять обычными грузовыми поездами, если это отвечает потребностям потребителей и соответствующих железных дорог.

В. Эксплуатационные характеристики поездов

5. Поезда, используемые для международных комбинированных перевозок, должны отвечать следующим минимальным требованиям:

Минимальные требования	Существующие показатели	Целевые показатели*
Минимальная расчетная скорость	100 км/ч	120 км/ч
Длина поезда	600 м	750 м
Вес поезда	1 200 т	1 500 т
Нагрузка на ось (вагоны)	20 т	20 т (22,5 т при скорости 100 км/ч)

* Эти показатели должны быть достигнуты приблизительно к 2000 году. Более высокие показатели могут вводиться ранее указанного срока, если это не препятствует развитию международных комбинированных перевозок.

Если организовать движение поездов прямого сообщения невозможно, то поезда должны, по возможности, состоять только из небольшого числа вагонов, при этом вагоны каждой группы должны следовать в один и тот же пункт назначения. Необходимо также, по возможности, исключить остановки в пути по эксплуатационным причинам или в целях пограничного контроля.

6. Подвижной состав должен отвечать указанным выше стандартам в отношении скорости и нагрузки на ось, а также обеспечивать возможность перевозки всех грузовых единиц, которые должны учитываться в плане соблюдения веса и габаритов.

7. Поезда, используемые для комбинированных перевозок, должны пользоваться максимальным приоритетом. График их движения следует составлять таким образом, чтобы он отвечал требованиям потребителей в отношении надежности и регулярности перевозок.

C. Минимальные требования к железнодорожным линиям

8. Дневная пропускная способность железнодорожных линий, предназначенных для комбинированных перевозок, должна быть достаточной, чтобы избежать простоя поездов, используемых для комбинированных перевозок. Такие поезда не должны простаивать в нерабочие часы.

9. Для совершенствования железнодорожных линий применимы параметры, приведенные в приложении III.

D. Минимальные требования к терминалам

10. В целях эффективной обработки отправок на терминалах должны соблюдаться следующие требования:

- a) Обеспечение минимального временного разрыва между крайним сроком принятия грузов и отправлением вагонов, а также между прибытием поездов и готовностью вагонов к выгрузке грузовых единиц, который не должен превышать одного часа, если требования потребителей относительно крайнего срока принятия или сдачи грузов не могут быть удовлетворены другими средствами.
- b) Сокращение до возможного минимума простоев (не более 20 минут) автотранспортных средств, обеспечивающих доставку или сборку грузовых единиц.

- с) Расположение терминала должно выбираться таким образом, чтобы:
- к нему имелся быстрый и легкий доступ по автодорогам от экономических центров;
 - в пределах железнодорожной сети он имел хорошую связь с магистральными железнодорожными линиями, а в случае перевозок группы вагонов - хороший доступ к скоростным поездам, используемым для комбинированных перевозок.

11. Приведенные ниже минимальные требования к промежуточным станциям относятся также к терминалам.

Е. Минимальные требования к промежуточным станциям

12. Остановки в пути поездов, используемых для комбинированных перевозок, по техническим или эксплуатационным причинам, например, на станциях обмена группами вагонов или смены колесных пар, следует одновременно использовать для проведения работы, которая в противном случае потребовала бы дополнительных остановок (т.е. для пограничного контроля, смены локомотива).

Инфраструктура таких промежуточных станций должна соответствовать приведенным ниже условиям:

- Подъездные пути должны обладать достаточной суточной пропускной способностью для предотвращения задержек поездов, используемых для комбинированных перевозок.
- Въезды на подъездной путь и выезды с него должны обеспечивать движение поездов без задержек в обоих направлениях. Их пропускная способность должна быть достаточной для того, чтобы прибывающие и/или отправляющиеся поезда, используемые для комбинированных перевозок, не задерживались.
- Различные типы путей должны иметь достаточную пропускную способность для осуществления конкретной работы на станции, что, в частности, касается приемных-отправочных путей, сборных путей, сортировочных линий и ответвлений, погрузочных путей и путей для смены колесных пар.
- Габариты погрузки для указанных выше путей должны соответствовать габаритам погрузки для используемых железнодорожных линий (МСЖД В или МСЖД С).

- Длина путей должна быть достаточной для приема полносоставных поездов, используемых для комбинированных перевозок.
- В случае использования электрической тяги пути должны быть доступными для электровозов (на пограничных станциях для электровозов соответствующей прилегающей дороги).
- Мощности по перевалке, обмену группами вагонов, смене колесных пар, а также средства проведения пограничного контроля должны обеспечивать минимальную продолжительность необходимых стоянок.

а) Станции обмена группами вагонов

13. Комбинированные перевозки между станциями отправления и назначения должны по возможности осуществляться поездами прямого сообщения. В том случае если это экономически нецелесообразно вследствие малого объема отправок и если в этой связи перевалка комбинированных отправок неизбежна, они должны осуществляться по крайней мере группами вагонов. Продолжительность остановок для осуществления этих операций не должна превышать 30 мин. в каждом случае. Этого можно было бы достичь путем соответствующего формирования поездов (у которых протяженность маршрута следования должна быть по возможности максимальной, включая пересечение границ) наряду с созданием адекватной инфраструктуры станций обмена группами вагонов.

б) Пограничные пункты

14. Поезда, используемые для комбинированных перевозок по возможности должны следовать по всему маршруту с пересечением границ до станции, на которой необходимо осуществить обмен группами вагонов, или до конечного пункта назначения без остановок в пути. Остановки на границе по возможности должны быть исключены, а если они неизбежны, то их продолжительность должна быть весьма незначительной (не более 30 минут). Это должно достигаться:

- путем отказа от работы, обычно проводимой на границе, или, если это невозможно, путем ее выполнения на внутренних пунктах, в которых поезда вынуждены останавливаться в любом случае по причинам технического и/или административного характера;
- путем осуществления только одной остановки или путем полного отказа от остановок на общих пограничных станциях.

с) Станции для смены колесных пар

15. Для удовлетворения потребностей в будущем необходимо разработать эффективные с точки зрения времени и затрат процедуры. В отношении перегрузки грузовых единиц в вагоны, предназначенные для другой колеи, должны также применяться указанные выше требования к перегрузке на терминалах. Продолжительность остановок на таких станциях для смены колесных пар должна быть по возможности минимальной. Имеющиеся средства для смены колесных пар или перегрузки должны быть достаточными для обеспечения малой продолжительности стоянок.

d) Железнодорожно-паромные переправы/порты

16. Общие условия перевозки должны соответствовать условиям перевозки паромными. Продолжительность остановок в портах при комбинированных перевозках должна быть по возможности минимальной (по возможности не более одного часа). Помимо создания соответствующей инфраструктуры станций в паромных портах и соответствующих паромных судов (см. пункт 17 ниже), это достигается с помощью следующих мер:

- применения требований, упомянутых в пункте 14, к необходимым мерам пограничного контроля;
- путем согласования графиков движения на паромных переправах и железных дорогах и заблаговременного предоставления информации в целях ускорения погрузки судов и/или формирования составов.

17. Паромные суда, используемые для комбинированных перевозок, должны соответствовать следующим требованиям:

- размеры и типы судов должны соответствовать перевозимым грузовым единицам и вагонам;
 - осуществление быстрой загрузки и разгрузки паромных судов, а также хранение грузовых единиц/вагонов в соответствии с требованиями последующей железнодорожной перевозки (разделение в случае необходимости комбинированных перевозок и пассажирских и/или автомобильных перевозок);
 - если в ходе перевозки грузовые единицы остаются в вагонах, то паромные суда должны быть легкодоступными, при этом должна исключаться необходимость осуществления сортировочных операций, требующих больших затрат времени. Габарит погрузки, нагрузка на ось и т.п. должны соответствовать показателям для линий, приведенным в приложении III;
 - если перевалку грузовых единиц необходимо осуществлять отдельно от вагонов, то для осуществления возможной автомобильной перевозки между паромным и железнодорожным терминалами должны иметься короткие и надежные автомобильные дороги.
-