

О присоединении к Соглашению об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа-Азия

Постановление Правительства Республики Казахстан от 9 августа 1999 года № 1117

Правительство Республики Казахстан постановляет:

1. Министерству транспорта, коммуникаций и туризма Республики

Казахстан как члену Организации сотрудничества железных дорог присоединиться к Соглашению об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа-Азия, совершенному в городе Ташкенте 4 июня 1997 года.

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

Премьер-Министр
Республики Казахстан

Организация сотрудничества железных дорог
(ОСЖД)

Соглашение
об организационных и эксплуатационных
аспектах комбинированных перевозок
в сообщении Европа-Азия

Соглашение разработано на основе Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП/AGTC) и ставит своей целью создание единой транспортной системы Европа-Азия.

Договаривающиеся стороны:

Предусматривая увеличение объемов грузовых перевозок между Европой и Азией,

Желая содействовать развитию этих перевозок,

Стремясь к интегрированию транспортных сетей Европы и Азии,

Подчеркивая важную роль комбинированных перевозок для улучшения

качества транспортных услуг, безопасности перевозок грузов и уменьшения неблагоприятных последствий для окружающей среды,

Будучи убежденными, что для повышения эффективности международных комбинированных перевозок в направлении Европа-Азия и их привлекательности для потребителей существенное значение имеет установление правовых норм, определяющих согласованный план развития комбинированных перевозок и инфраструктуры на основе международных параметров и стандартов,

Договорились о нижеследующем:

Общие положения

Статья 1

Определения

При применении настоящего Соглашения:

а) термин "Комбинированная перевозка" означает перевозку грузов в одной и той же грузовой единице (контейнеры, съемные кузова, полуприцепы, автотранспортные средства) с использованием нескольких видов транспорта;

б) термин "сеть важнейших линий международных комбинированных перевозок" охватывает все железнодорожные линии, которые:

- в настоящее время используются для регулярных международных комбинированных перевозок;
- ожидается, что они станут в ближайшем будущем важнейшими линиями комбинированных перевозок;

в) 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

Сеть важнейших линий международных комбинированных перевозок

1. Договаривающиеся стороны принимают положения настоящего Соглашения в

качестве согласованных рекомендаций международного плана развития и функционирования сети важнейших линий международных комбинированных перевозок и соответствующих объектов, которые они намерены осуществить в рамках национальных программ.

2. Сеть важнейших линий международных комбинированных перевозок включает железнодорожные линии, указанные в приложении 1 к настоящему Соглашению, а также соответствующие объекты, которые имеют важное значение для международных комбинированных перевозок и которые приводятся в приложении II к настоящему Соглашению.

Статья 3

Технические характеристики сети

Технические параметры железнодорожных линий международных комбинированных перевозок должны соответствовать характеристикам, указанным в приложении III к настоящему Соглашению, либо будут приведены в соответствие в ходе работ по дальнейшему их совершенствованию в рамках национальных программ.

Статья 4

Эксплуатационные характеристики перевозок и требования к инфраструктуре

1. Эксплуатационные характеристики перевозок и требования к инфраструктуре приведены в приложении IV к настоящему Соглашению.

2. С целью унификации и облегчения процедур, связанных с

международными комбинированными перевозками, Договаривающиеся стороны принимают соответствующие меры для достижения указанных в приложении IV к настоящему Соглашению параметров и стандартов.

Статья 5

Приложения

Приложения к настоящему Соглашению являются неотъемлемой частью Соглашения. Новые приложения могут быть добавлены к Соглашению в соответствии с процедурой внесения поправок, определенной в статьях 10 и 11.

Заключительные положения

Статья 6

Определение депозитария

Депозитарием настоящего Соглашения является Комитет Организации Сотрудничества железных дорог.

Статья 7

Подписание и вступление в силу

1. Настоящее Соглашение открыто с 1.01.1997 года для подписания в Комитете Организации Сотрудничества железных дорог в Варшаве.
2. Соглашение подписывается членами Сопредседания Министров Организации Сотрудничества железных дорог.
3. Соглашение вступает в силу по истечении 60 дней с даты его подписания не менее чем 4-мя членами Организации Сотрудничества железных дорог Европы и Азии, при условии, что одна или несколько важнейших линий сети международных комбинированных перевозок непрерывно соединяют территории их государств.
4. Комитет Организации Сотрудничества железных дорог информирует письменно Договаривающиеся стороны о дате его вступления в силу.
5. Настоящее Соглашение подлежит официальному оглашению согласно действующим внутренним правовым актам стран Договаривающихся сторон, о чем сообщается депозитарию.

Статья 8

Присоединение к Соглашению

1. Настоящее Соглашение открыто для присоединения к нему любого члена Организации Сотрудничества железных дорог.
2. Документы о присоединении сдаются в Комитет Организации Сотрудничества железных дорог.
3. Комитет Организации Сотрудничества железных дорог информирует Договаривающиеся стороны о присоединении к нему новых членов.

Статья 9

Ограничения и урегулирование споров

1. Соглашение не должно ограничивать какую-либо из Договаривающихся сторон в принятии мер для обеспечения внутренней и внешней безопасности своего государства. В случае принятия мер соответствующие Договаривающиеся стороны обязаны проинформировать в письменном виде депозитария и Договаривающиеся стороны Соглашения об их содержании, о сроках их введения и продолжительности действия.
2. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами

относительно толкования или применения настоящего Соглашения, которое стороны в споре не могут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, передается по заявлению одной из Договаривающихся сторон, между которыми возник спор, с извещением об этом депозитария, одному или нескольким арбитрам, избранным по общему согласию этих сторон. Если в течение трех месяцев со дня направления заявления о рассмотрении дела стороны в споре не придут к согласию относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих сторон может обратиться к Совещанию Министров ОСЖД с просьбой о назначении единого арбитра, которому спор передается на разрешение.

3. Решение арбитра или арбитров имеет обязательную силу для Договаривающихся сторон, обратившихся за разрешением спора.

Статья 10

Внесение поправок в Соглашение

В настоящее Соглашение могут вноситься поправки в соответствии с нижеуказанной процедурой (за исключением приложений I и II, порядок изменения которых регулируется статьей 11):

1. Любая предлагаемая поправка направляется депозитарию, который организует рассмотрение этой поправки на очередном совещании соответствующего рабочего органа Организации Сотрудничества железных дорог.

При поддержке проекта поправки большинством в две трети присутствующих, она направляется на рассмотрение Совещанию Министров Организации Сотрудничества железных дорог.

2. Совещание Министров принимает поправки к Соглашению.

3. Поправка вступает в силу через 90 дней с момента направления ее депозитарием всем Договаривающимся сторонам, если Совещание Министров не устанавливает другой срок.

Статья 11

Внесение поправок в приложения I и II

Поправки в приложения I и II к Соглашению могут вноситься в соответствие с нижеуказанной процедурой:

1. Предлагаемые поправки к приложениям I и II должны быть первоначально поддержаны большинством голосов сторон, участвующих в совещании соответствующего рабочего органа ОСЖД. Депозитарий направляет соответствующие поправки непосредственно заинтересованным сторонам.

2. Если ни одна из непосредственно заинтересованных Договаривающихся сторон в течение шестимесячного срока с даты направления поправки ее депозитарием не уведомит последнего о несогласии с ней, то эта поправка считается принятой.

Если в течение этого же срока какая-либо из непосредственно заинтересованных сторон уведомит депозитария о несогласии с поправкой, то поправка считается непринятой.

О принятии или отклонении поправки депозитарий сообщает всем Договаривающимся сторонам.

Принятая поправка вступает в силу через три месяца со дня сообщения о ней депозитарием всем Договаривающимся сторонам.

В настоящей статье непосредственно заинтересованной стороной считается Договаривающаяся сторона, на территории которой находятся включаемая новая линия, важнейший терминал, пограничный пункт, станция смены колесных пар, порт, железнодорожно-паромная переправа или, в случае соответствующих изменений, ее территория пересекается этой линией.

Статья 12

Денонсация и прекращение действия

1. Любая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем письменного уведомления депозитария и Договаривающихся сторон.

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

3. Если после вступления в силу настоящего Соглашения число Договаривающихся сторон составит менее 4-х в течение года, настоящее Соглашение теряет силу, о чем депозитарий уведомляет Договаривающиеся стороны не позднее 3-х месяцев до наступления даты прекращения действия настоящего Соглашения.

Статья 13

Аутентичный текст

Подлинник Соглашения, тексты которого на русском, китайском и немецком языках являются равно аутентичными, сдается на хранение в Комитет Организации Сотрудничества железных дорог.

В удостоверении сего, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали Соглашение.

Совершено в Ташкенте 4 июня 1997 года (четвертого июня тысяча девятьсот девяносто седьмого года).

По полномочию начальника

Белорусской железной дороги -
Центрального государственного
органа, ведающего железнодорожным
транспортом Республики Беларусь

По полномочию Министра
транспорта, связи и водного
хозяйства Венгерской Республики

По полномочию Министра
железных дорог Китайской
Народной Республики

По полномочию Министра
развития инфраструктуры
Монголии

По полномочию Министра
транспорта и морского
хозяйства Республики Польша

По полномочию Министра путей
сообщения Российской Федерации

По полномочию Министра
транспорта, почты и телекоммуникации
Словацкой Республики

Председатель Государственно-
акционерной железнодорожной
компания "Узбекские железные
дороги" - Центрального
государственного органа,
ведающего железнодорожным
транспортом Республики
Узбекистан

По уполномочию Министра
иностраннных дел Украины

По уполномочию Министра
транспорта и связи
Эстонской Республики

Министр транспорта
и дорожного хозяйства
Республики Молдова

Приложение I

Железнодорожные линии, имеющие важное значение
для международных комбинированных перевозок

Обозначение линий:

а) Буквенные обозначения

АСЕ - линии, включенные в СМЖЛ, СЛКП и Соглашение ОСЖД.

АС - линии, включенные в СЛКП и Соглашение ОСЖД.

А - линии, включенные только в Соглашение ОСЖД.

б) Цифровые обозначения

- основные линии обозначены двумя цифрами;

- линии ответвлений от основной линии тремя цифрами или через дробь.

I. Железнодорожные линии

1. Азербайджан

А-700 /Самур/ - Ялама - Баку - /Красноводск/

А-701 /Гардабани/ - Беюк-Кясик - Баку - /Красноводск/

А-702 Астара - Баку - /Красноводск/

А-703 Баку - Джульфа - /Джульфа/

2. Беларусь

АСЕ-20 /Тересполь/ - Брест - Минск - Орша - Осинковка - /Красное/

А-201 Минск - Молодечно - Гудогай - /Кена/

3. Болгария

АСЕ-95 /Джурджу/ - Русе - Горна Оряховица - Дубово - Димитровград

АС-95 /Калафат/ - Видин - София

АСЕ-680 - София - Мездра - Горна Оряховица - Каспичан - Синдел - Варна -
/Ильичевск/

АСЕ-70 /Димитровград/ - Драгоман - София - Пловдив - Димитровград
Северный-Свиленград - /Капикуле/

АСЕ-720 Пловдив - Зимница - Карнобат - Бургас

АСЕ-855 - София - Кулата - /Промахон/

4. Венгрия

АСЕ-61 /Братислава-Комарно/ - -----

/Русовце/ - Райка - Хедьешхалом -----

Хедьешхалом -----

- Комаром - Будапешт

АСЕ-69 Будапешт - Муракерестур - /Коториба/

АСЕ-71 Будапешт - Муракерестур - Дьекенеш - /Ботово-Копровница/

АСЕ-85 Будапешт - Келебия - /Суботица/

АСЕ-50 /Вена-/Хедьешхалом /1/ - Дьер - Будапешт - Мишкольц - Шопрон /2/

- Ньиредьхаза - Захонь /Чоп/

АСЕ-52 /Штурово/ - Соб - Будапешт - Цеглед - Сольнок - Дебрецен -

Ньиредьхаза

АСЕ-56 Будапешт - Ракош - Уйсас - Сольнок - Лекешхаза - /Куртич/

/1/ МАВ /2/ ДЫШЕВ

5. Грузия

А-701 /Веселое/ - Гантиади - Тбилиси - Гардабани - /Беюк-Кясик/

А-701/1 Батуми - Тбилиси - Гардабани - /Беюк-Кясик/

А-701/2 Поты - Тбилиси - Гардабани - /Беюк-Кясик/

А-703 /Веселое/ - Гантиади - Тбилиси - Садахло - /Аирум/

6. Казахстан

А-203 /Курган/ - Пресногорьковская - Кокчетав - Акмола - Моинты - Дружба -
/Алашанькоу/

А-500 /Ташкент/ - Ченгельды - Кызыл-Орда - Кандагач - Илецк I - Уральск -
/Озинки/

А-50 /Аксарайская II/ - Атырау - Макат - Кандагач - Арысь - Алматы -
Актогай - Дружба - /Алашанькоу/

7. Китай

А-205 /Забайкальск/ - Маньчжурия - Харбинь - Шэньян - Пекин

А-204 /Дзамын-Ууд/ - Эрлян - Пекин - Тяньцзинь

А-204/1 /Дзамын-Ууд/ - Эрлянь - Пекин - Чжэнчжоу - Вухань - Гуанчжоу

А-50 /Дружба/ - Алашанькоу - Ланьчжоу - Сиань - Ляньюньган

8. Корея /КНДР/

А-207/1 /Хасан/ - Туманган - Рачжин

А-207 /Хасан/ - Туманган - Чхончжин - Пхеньян

А-208 /Даньдун/ - Синьйчжу - Сопхо - Нампхо

А-207/2 /Тумень/ - Намян - Рачжин

А-207/3 /Тумень/ - Намян - Чхончжин

А-209 /Цзиан/ - Мхапхо - Сопхо - Нампхо

9. Латвия

А-202 Рига - Крустпилс - Резекне - Зилупе - /Себеж/

А-202/1 Вентспилс - Елгава - Зилупе - /Себеж/

А-202/2 Лиепая - Елгава - Зилупе - /Себеж/

А-26/1 /Шаркяй/ - Мейтене - Рига - Лугажи - /Валга/

10. Литва

А-201 Клайпеда - Шауляй - Вильнюс - Кена - /Гудогай/

А-201/1 Вильнюс - Каунас - Кибартай - /Нестеров/

А-26/1 /Тракишки/ - Шештокай - Каунас - Шаркяй - /Мейтене/

11. Молдова

А-95/1 /Кристешты-Жижиа/ - Унгены - Окница - Волчинец -
/Могилев-Подольский/

АСЕ-95 /Кристешты-Жижиа/ - Унгены - Кишинев - Бендеры - Кучурган -
/Раздельная/

12. Монголия

А-204 /Наушки/ - Сухе Батор - Улан Батор - Дзамын-Ууд - /Эрлянь/

13. Польша

АСЕ-20 /Франкфурт-на Одере/ - Куновице - Познань - Лович - Варшава -
Лукув - Тересполь - /Брест/
|-Скерневице-|

АСЕ-30 /Герлиц/ - Згожеlec - Вроцлав - Катовице - Краков - Пшемьсль -
Медыка - /Мостиска/

АСЕ-59 Свиноуйсьце - Щецин - Косшинь - Зелена Гура - Нова Суль- Вроцлав -
Ополе - Халупки - /Бохумин/

АС-59/1 Нова Суль - Жагань-Венглинец - Завидув - /Фрындлант/

АС-59/2 Вроцлав - Мендзылесие - /Лихков/
АС-30/1 Краков - Новы Сонч - Мушина - /Плавеч/
А-40/1 Катовице - Бельско Бяла - Звардонь - /Скалите/
АС-65/1 Здуньска Воля - Лодзь - Скерневице
АС-65/2 Хожев Семковице - Ченстохова - Заверцие - Явожно Щакова - Чеховице
Дзедзице
АС-65/3 Хербы Нове - Пачына - Кендзежин Козле Азоты
АСЕ-65 Гдыня - Гданьск - Варшава - Катовице - Зебжыдовице
|-Быдгощ-|
- /Петровице у Карв./
А-26/1 Варшава - Бялысток - Сокулка - Сувалки - Тракишки - /Шештокай/

14. Россия

АСЕ-20 /Осиновка/ - Красное - Смоленск - Москва
А-20 Москва - Нижний Новгород - Свердловск - Новосибирск - Красноярск -
Иркутск - Владивосток
АСЕ-10 /Вайниккала/ - Лужайка - Санкт-Петербург - Москва
А-202 /Зилупе/ - Себеж - Великие Луки - Москва
А-101 /Нарва/ - Ивангород - Санкт-Петербург
АСЕ-50 /Зерново/ - Суземка - Брянск - Москва
А-203 Свердловск - Курган - /Пресногорьковская/
А-204 Заудинский - Наушки - /Сухе-Батор/
А-205 Карымская - Забайкальск - /Маньчжурия/
А-206 Барановский - Находка
А-207 Барановский - Хасан - /Туманган/
А-50 /Красная Могила/ - Гуково Волжский - Астрахань - /Аксарайская II/
А-30 /Тополи/ - Соловей-Валуйки - Уфа - Челябинск - Курган - Омск
А-201/1 Калининград - Черняховск - Нестеров - /Кибартай/
А- 500 Москва - Рязань - Кочетовка I - Саратов - Озинки - /Уральск/
А-500/2 Рузаевка - Кинель - Оренбург - /Илецк I/
А-500/3 Кочетовка I - Грязи - Новороссийск
А-50/2 /Квашино/ - Успенская - Ростов-на-Дону
А-700 Армавир - Махачкала - /Самур/
А-701 Армавир - Веселое - /Гантиади/
А-700/1 Грязи - Поворино - Волгоград
А-700/2 Астрахань - Червленая - Узловая

15. Румыния

АСЕ-95 /Унгены/ - Кристешти-Жижиа - Паскани - Бузэу - Плоешти - Бухарест -
- Виделе - Джурджу - /Русе/
АСЕ-95 Крайова - Калафат - /Видин/
АСЕ-54 Арад - Дева - Тейюс - Винатори - Брашов - Бухарест
АСЕ-56 /Лекешхаза/ - Куртич - Арад - Тимишоара - Крайова - Бухарест
АСЕ-56/2 Бухарест - Констанца

16. Словакия

АСЕ-61 /Ланжхот/ - Куты - Братислава - Галанта - Комарно - /Комаром/
|-Русовце - /Райка/
АСЕ-63 Жилина - Леополдов - Братислава
|-Галанта
АСЕ-40 /Мосты у Яблункова/ - Чадца-Жилина-Попрад Татры - Кошице - Чиерна
над Тисоу - /Чоп/
АСЕ-40 /Хорни Лидеч/ - Луки под Макитоу - Жилина
А-40/1 Чадца - Скалите - /Звардонь/
АСЕ-52 Братислава - Нове Замки - Штурово - /Соб/
АС-30/1 /Мушина/ - Плавеч-Прешов-Кысак-Кошице-Чанья-/Хидашнемети/

17. Туркменистан

А-503 Красноводск - Ашгабат - Чарджев - Дашховуз - /Бейнеу/
|_/Бухара/

18. Узбекистан

А-500/1 /Ченгельды/ - Салар - Ташкент - Бухара - /Чарджев/
А-500/2 /Ченгельды/ - Салар - Ташкент - Хаваст - Андижан - /Ош/
А-500/3 /Ченгельды/ - Салар - Ташкент - Бухара - Термез - Галаба -
/Хайратон/
А-503 /Макат/ - Бейнеу - Нукус - /Дашховуз/ - Ургенч - /Чарджев/ -
Бухара - Термез - Галаба - /Хайратон/

19. Украина

АСЕ-30 /Медыка/ - Мостиска - Львов
А-30 Киев - Харьков - Купянск - Тополи - /Соловей/
АСЕ-40 /Чиерна над Тисоу/ - Чоп
АСЕ-50 /Захонь/ - Чоп - Львов - Красне - Тернополь - Жмеринка - Фастов -
Киев - Конотоп - Зерново - /Суземка/
А-50/1 Жмеринка - Котовск - Раздельная - Одесса - Ильичевск - /Варна/
А-50/2 Фастов - Днепропетровск - Красноармейск - Ясиноватая - Квашино -

/Успенская/

А-50 Фастов - Днепропетровск - Красноармейск - Дебальцево - Красная
Могила - /Гуково/

А-50/3 Днепропетровск - Лозовая - Красный Лиман - Харьков

А-95/1 Жмеринка - Могилев - Подольский - /Волчинец/

20. Чехия

АСЕ-55 /Бад Шандау/ - Дечин - Прага

АСЕ-551 Прага - Горни Двориште - /Зуммерау/

АСЕ-59 /Халупки/ - Богумин - Острава

АС-59/2 /Мендзилесие/ - Лихков - Ческа Тжебова - Брно

АСЕ-61 /Бад Шандау/ - Дечин - Нымбурк - Гавличкув Брод - Брно - Бржецлав -
Ланжхот - /Куты/

АСЕ-65 /Зебжидовице/ - Петровице у Карвине - Острава - Бржецлав -
/Бернхардсталь/

АС-59/1 /Завыдов/ - Фридлант - Турнов - Прага

АСЕ-40 /Ширндинг/ - Хеб - Пльзень - Прага - Колин - Ческа Тжебова -

Границе на Мораве - Острава - Мосты у Яблункова - /Чадца/

АСЕ-40 Границе на Мораве - Горни Лидеч - /Луки под Макитоу/

21. Эстония

А-101 Таллинн - Нарва - /Ивангород/

А-101/1 Таллинн - Валга - /Лугажи/

Приложение II

Объекты, имеющие важное значение для международных
комбинированных перевозок

А. Терминалы

Азербайджан

Кишлы

Хырдалан

Сумгаит

Евлах

Сальяны

Худат

Гянджа
Мингечаур
Али-Байрамлы
Шеки
Астара
Джульфа
Ялама
*Баку-Товарная

Беларусь

Брест-Северный /Брест/
Барановичи-Центральные /Барановичи/
Витебск
Аульс /Гродно/
Колядичи /Минск/
Могилев II /Могилев на Днестре/
Орша-Восточная /Орша/
Полоцк
Центролит /Гомель/

Болгария

*Бургас-товарна /Бургас/
Димитровград Северный /Димитровград/
Честово /Горна Оряховица/
Филипово /Пловдив/
Русе-товарна /Русе/
София-товарна /София/
Стара-Загора
*Варна-порт /Варна/
Плевен Западный /Плевен/

Венгрия

Бекешчаба
Будапешт-Йожефварош
*Будапешт-порт
Дебрецен

Мишкольц-Гемери пу
Шопрон
Сегед-Кишкундорожма
Сольнок
Захонь

Грузия

*Поти-порт /Поти/
*Батуми-порт /Батуми/
Самтредия
Хашури
Тбилиси-Сортировочная /Тбилиси/

Казахстан

Дружба
Акмола
Кустанай
Кзыл-Орда
Тюра-Там
Актюбинск
Жилаево /Уральск/
Талдыкурган
Алматы
Шымкент
Караганда
Кокчетав
Атырау
Жамбыл

Кыргызстан

Аламедин
Ош-1

Китай

Сянфан

Шэньян
Гуанъаньмень
Наньцань
Чжэнчжоудун
Гуанчжоудун
Убэй
Ланьчжоуси
Чжунъюнь

Корея (КНДР)

Сопхо
Туманган
Чхончжин
Рачжин
Нампхо

Латвия

Рига-Пречу-2 /Рига/
*Рига-Краста /Рига/
*Вентспилс
*Лиепая-Пречу /Лиепая/

Литва

*Клайпеда
Шяуляй
Вильнюс
Каунас
Шештокай

Молдова

Унгены
Кишинеу
Тирасполь /Бендеры/
Реуцел /Бельцы/

Монголия

Дзамын-Ууд

Польша

*Гданьск

*Гдыня

Гливице

Краков

Лодзь

Малашевице

Познань

Сосновиец

*Щецин

*Свиноусце

Варшава

Вроцлав

Прушков

Журавица

Славкув /Катовице/

Россия

*Ленинград-товарный Витебский /Санкт-Петербург/

Москва - товарная !

Москва - товарная Киевская !

Москва - товарная Павелецкая ! (Москва)

Москва - товарная Смоленская !

Кунцево II

Смоленск

Брянск-Льговский /Брянск/

*Кутум /Астрахань/

*Волжский /Волгоград/

*Костариха /Нижний Новгород/

Киров - Котласский /Киров/

Блочная /Пермь/

Свердловск-пассажирский /Екатеринбург/

Войновка /Тюмень/

*Омск Восточный /Омск/
Клещиха /Новосибирск/
*Базаиха /Красноярск/
Тальцы /Улан-Удэ/
Хабаровск II /Хабаровск/
*Первая Речка /Владивосток/
*Находка
Челябинск - Грузовой /Челябинск/
Безымянка /Самара/
Черниковка /Уфа/
Трофимовский /Саратов/
Ростов-товарный /Ростов-на-Дону/
*Новороссийск

Румыния

Бухарест
*Констанца
Крайова
Орадея

Словакия

*Братислава
Жилина
Кошице
Чиерна над Тисоу
Добра

Туркменистан

Узбекистан

Шумилова /Ташкент/
Джизак
Бухара
Термез
Какир /Коканд/
Маргилан

Раустан /Наманган/

Андижан

Украина

Батёво

Скнилов /Львов/

Харьков

Полтава

Ясиноватая /Донецк/

Луганск

*Мариуполь

Рубежное

Усатово /Одесса/

*Черкаскы

*Херсон

*Днепропетровск

*Запорожье

Никополь

Дарница /Киев/

Винница

*Киев

Житомир

Белая Церковь

Чернигов

Хмельницкий

*Одесса

*Бердянск

*Ильичевск - Порт /Ильичевск/

Чехия

Бероун

Брно

Ческе-Будеевице

Хёб

*Дечин

Йихлава

Колин

Ловосице

*Мелник
Острава
Пльзень
Прага
Пршеров
*Усти над Лабем

Эстония
*Мууга /Таллинн/
*Таллинн

* водные терминалы

Б. Пограничные пункты, имеющие важное значение для
международных комбинированных перевозок

Вайниккала - Лужайка	/Финляндия - Россия/
Нарва - Ивангород	/Эстония - Россия/
Зилупе - Посинь	/Латвия - Россия/
Лугажи - Валга	/Латвия - Эстония/
Мейтене - Шаркяй	/Латвия - Литва/
Нестеров - Кибартай	/Россия - Литва/
Кена - Гудогай	/Литва - Беларусь/
Шештокай-Тракишки	/Литва - Польша/
Грамбов - Тантов - Щецин	/Германия - Польша/
Франкфурт на Одере - Куновице	/Германия - Польша/
Тересполь - Брест	/Польша - Беларусь/
Осиновка - Красное	/Беларусь - Россия/
Герлиц - Згожелец	/Германия - Польша/
Медыка - Мостиска	/Польша - Украина/
Халупки - Бохумин	/Польша - Чехия/
Завидув - Фрындлант	/Польша - Чехия/
Мендзылесие - Лихков	/Польша - Чехия/
Зебжыдовице - Петровице у Карв	/Польша - Чехия/
Мушына - Плавеч	/Польша - Словакия/
Звардонь - Скалите	/Польша - Словакия/
Бад Шандау - Дечин	/Германия - Чехия/
Ширндинг - Хеб	/Германия - Чехия/

Зуммерау - Горни Двориште	/Австрия - Чехия/
Бернхардсталь - Бржецлав	/Австрия - Чехия/
Ланжхот - Куты	/Чехия - Словакия/
Комарно - Комаром	/Словакия - Венгрия/
Мосты у Яблункова - Чадца	/Чехия - Словакия/
Горни Лидеч - Луки под Макитоу	/Чехия - Словакия/
Чиерна над Тисоу - Чоп	/Словакия - Украина/
Штурово - Соб	/Словакия - Венгрия/
Русовце - Райка	/Словакия - Венгрия/
Девинска Нова Вес - Мархегг	/Словакия - Австрия/
Чоп - Захонь	/Украина - Венгрия/
Коториба - Муракерестур	/Хорватия - Венгрия/
Ботово Копровница - Дьекенеш	/Хорватия - Венгрия/
Келебия - Суботица	/Венгрия - Сербия/
Вена - Хедьешхалом	/Австрия - Венгрия/
Вена - Шопрон	/Австрия - Венгрия/
Лекешхаза - Куртичи	/Венгрия - Румыния/
Калафат - Видин	/Румыния - Болгария/
Джурджу - Русе	/Румыния - Болгария/
Димитровград - Драгоман	/Сербия - Болгария/
Кулата - Промахон	/Болгария - Греция/
Свиленград - Капикуле	/Болгария - Турция/
Кристешти-Жижиа - Унгены	/Румыния - Молдова/
Волчинец - Могилев Подольский	/Молдова - Украина/
Кучурган - Раздельная	/Молдова - Украина/
Тополи - Соловей	/Украина - Россия/
Красная Могила - Гуково	/Украина - Россия/
Квашино - Успенская	/Украина - Россия/
Зерново - Суземка	/Украина - Россия/
Наушки - Сухе-Батор	/Россия - Монголия/
Забайкальск - Маньчжурия	/Россия - Китай/
Хасан - Туманган	/Россия - Корея/
Пресногорьковская-Пресногорьковская	/Россия - Казахстан/
Озинки - Озинки	/Россия - Казахстан/
Аксарайская II - Аксарайская II	/Россия - Казахстан/
Илецк I - Илецк I	/Россия - Казахстан/
Самур - Ялама	/Россия - Азербайджан/
Веселое - Гантиади	/Россия - Грузия/
Дружба - Алашанькоу	/Казахстан - Китай/

Ченгельды - Салар	/Казахстан - Узбекистан/
Кок-Бекты - Бейнеу	/Узбекистан - Казахстан/
Гардабани - Беюк-Кясик	/Грузия - Азербайджан/
Садахло - Аирум	/Грузия - Армения/
Джульфа - Джульфа	/Азербайджан - Иран/
Дзамын Ууд - Эрлянь	/Монголия - Китай/
Бекабад - Нау	/Узбекистан - Таджикистан/
Конибадам - Арыкбаши	/Таджикистан - Узбекистан/
Ходжа Давлет - Фараб	/Узбекистан - Туркменистан/
Рзд154 - Талимарджан	/Узбекистан - Туркменистан/
Рзд449 - Дашховуз	/Узбекистан - Туркменистан/
Тахиа Таш - Найманкуль	/Туркменистан - Узбекистан/
Карасу - Ош	/Кыргызстан - Кыргызстан/
Джалал-Абад - Ханабад	/Кыргызстан - Узбекистан/
Учкурган - Ташкумыр	/Узбекистан - Кыргызстан/
Кувасай - Кызыл-Кия	/Узбекистан - Кыргызстан/
Келиф - Болдырь	/Туркменистан - Узбекистан/
Сары-Асия - Пахтаабад	/Узбекистан - Таджикистан/
Амузанг - Айванди	/Узбекистан - Таджикистан/
Галаба - Хайратон	/Узбекистан - Афганистан/
Бешкек - Луговая	/Кыргызстан - Казахстан/

В. Железнодорожные станции перегрузки грузовых единиц и смены колесных пар

Малашевиче - Брест	/Польша - Беларусь/

Медыка - Мостиска	/Польша - Украина/

Чиерна над Тисоу - Чоп	/Словакия - Украина/

Захонь - Чоп	/Венгрия - Украина/

Кристешти-Жижиа - Унгены	/Румыния - Молдова/

Забайкальск - Маньчжурия	/Россия - Китай/

Дружба - Алашанькоу	/Казахстан - Китай/

Хасан - Туманган	/Россия - Корея/

Варна - Ильичевск	/Болгария - Украина/

Джульфа - Джульфа	/Азербайджан - Иран/

Дзамын Ууд - Эрлянъ	/Монголия - Китай/

Шештокай - Тракишки	/Литва - Польша/

Примечание: станции смены колесных пар подчеркнуты

Г. Железнодорожно-паромные переправы, входящие
в состав сети международных перевозок

Варна - Ильичевск	/Болгария - Украина/
Констанца - Самсун	/Румыния - Турция/
Свиноуйсце - Истад	/Польша - Швеция/
Баку - Красноводск	/Азербайджан - Туркменистан/
Клайпеда - Мукран	/Литва - Германия/

Приложение III

Технические характеристики железнодорожных
линий, имеющих важное значение для
международных комбинированных перевозок

Параметры важнейших линий международных комбинированных перевозок указаны в таблице и приведены 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:

а) существующие линии, которые в случае необходимости могут быть

модернизированы. При трудности или невозможности их модернизации и реконструкции требования к этим линиям должны быть менее строгими.

б) новые линии, которые будут строиться.

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

Параметры важнейших линий международных
комбинированных перевозок

Таблица

А		Б	
-----		-----	
! Наименование	! Параметры существующих линий	! Параметры	
№ ! параметров	!	! новых линий	
п/п!-----!			
!	! существующие	! целевые	!
!	! показатели	! показатели	!

1. Количество путей	(не устанавливается)	2	
	2) 2)		
2. Габарит погрузки	МСЖД Б	МСЖД Ц1	
	(UIC B)	(UIC C1)	
3. Минимальное расстояние	4,0 м	4,2 м	
1)			
между осями путей			
	3) 3) 3)		
4. Установленная скорость	90 км/час	120 км/час	120 км/час
5. Разрешенная нагрузка			
на ось вагона при скорости:			
<=100 км/час	20 т	22,5 т	22,5 т
<=120 км/час	20 т	20 т	20 т
1)			

6. Максимальный уклон	не устанавливается	12,5 мм/м
7. Минимальная полезная длина приемо-отправочных путей	600 м 750 м	750 м

1)

Имеет рекомендательный характер

2)

МСЖД (UIC) - Международный Союз железных дорог

3)

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

Прим. РЦПИ: знак

<= означает "больше или равно".

Пояснения к параметрам, содержащимся в приведенной выше таблице

1. Количество путей

Линии международных комбинированных перевозок должны иметь достаточную 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 погрузки

Это минимальный габарит погрузки для линий международных комбинированных перевозок (см. рис.).

Применение больших габаритов погрузки на новых линиях, как правило, не требует крупных капиталовложений и поэтому был принят габарит МСЖД Ц1.

Габарит МСЖД Ц1, 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 2,5 м), на специальных вагонах-платформах, грузовая площадка которых находится на высоте не более 60 см над уровнем рельсов;

- перевозку обычных автомобильных полуприцепов шириной 2,5 м и высотой 4 м на вагонах-платформах с карманами, оборудованных обычными тележками;
- перевозку контейнеров ИСО шириной 2,44 м и высотой 2,9 м на обычных железнодорожных платформах;
- перевозку съемных кузовов шириной 2,5 м на обычных железнодорожных платформах;
- перевозку контейнеров/съемных кузовов шириной 2,6 м и высотой 2,9 м на соответствующих вагонах.

На существующих линиях, проходящих через горные районы, находятся многочисленные тоннели, которые имеют габариты, соответствующие габариту погрузки, или несколько большие габариты по высоте вдоль осевой линии пути. Практически во всех случаях их увеличение до габарита МСЖД Ц1 невозможно с экономической и финансовой точек зрения.

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

- перевозку контейнеров ИСО шириной 2,44 м и высотой 2,9 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 2,5 м и высотой 2,6 м на обычных железнодорожных платформах (грузовая площадка расположена на высоте 1,246 м);
- перевозку полуприцепов на специальных платформах с карманами;
- перевозку контейнеров/съемных кузовов шириной 2,6 м и высотой 2,9 м специальными платформами с низкими погрузочными площадками.

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

4. Установленная скорость

Скорость определяется геометрическими характеристиками трассы (радиусами кривых), требованиями безопасности и коэффициентами 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 перспективных средств подвижного состава, в частности:

- вагонов, у которых нагрузка на ось составляет 20 т, что соответствует нагрузке класса МСЖД Ц. В соответствии с 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.

Рисунок

Габариты погрузки ГА, ГБ, ГЦ согласно
памятки МСЖД О+Р 506

(см. бумажный вариант)

Приложение IV

Эксплуатационные характеристики перевозок
и минимальные требования к инфраструктуре

А. Требования, предъявляемые к 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:

а) отправление/прибытие в соответствии с требованиями потребителей (в частности, установление позднего времени закрытия для погрузки и более раннего времени сдачи грузов), осуществление регулярных перевозок;

б) малая продолжительность перевозки "от двери до двери", высокая точность соблюдения графика, гарантированные сроки доставки;

в) точная и своевременная информация о транспортных процедурах, простая документация, малый риск нанесения ущерба;

г) способность осуществлять перевозки стандартных контейнеров всех типов, а также всех грузовых единиц, которые могут перевозиться автомобильным транспортом в международном сообщении Европа-Азия. В этой связи следует учитывать поддающиеся прогнозированию тенденции в области изменения веса и габаритных размеров единиц.

2. Эти требования должны удовлетворяться путем:

а) 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";

б) использования нерабочих часов грузополучателей (например,

осуществление перевозки в ночное время), с тем, чтобы грузы можно было сдавать в утренние часы по желанию потребителей;

в) обеспечения соответствующего оборудования в достаточном количестве и потенциала инфраструктуры;

г) использования, по возможности, поездов прямого сообщения;

д) принятия организационных мер по совершенствованию перевозок путем использования современных систем связи.

3. Для обеспечения указанных выше требований поезда и инфраструктура должны иметь соответствующий уровень эффективности, т.е. отвечать определенным минимальным требованиям, которые на данном направлении перевозки должны соблюдаться всеми причастными ведомствами.

Б. Эксплуатационные характеристики поездов

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

Минимальные требования	! Существующие показатели	! Целевые показатели*
Скорость	90 км/ч	120 км/ч
Длина поезда	600 м	750 м
Вес поезда	1 200 т	1 500 т
Нагрузка на ось вагона	20 т	20 т

Если организовать движение поездов прямого сообщения невозможно, то поезда могут состоять только из небольшого числа групп вагонов. При этом вагоны одной группы должны следовать в один и тот же пункт назначения. Необходимо также, по возможности, максимально исключать остановки прямых поездов в пути следования, в том числе на пограничных переходах.

* Эти показатели должны быть достигнуты в сроки, устанавливаемые программами согласно пункту 1 статьи 2 настоящего Соглашения.

5. 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.

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

В. Минимальные требования к железнодорожным линиям

7. Пропускная способность железнодорожных линий, предназначенных для комбинированных перевозок, должна быть достаточной, чтобы избежать простоя поездов, используемых для комбинированных перевозок.

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

Г. Минимальные требования к терминалам

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

а) временной разрыв между крайним сроком принятия грузов и отправлением вагонов, а также между прибытием и готовностью вагонов к выгрузке, не должен превышать одного часа;

б) время простоя автотранспортных средств, обеспечивающих завоз- вывоз грузовых единиц на терминал, не должно превышать 20 минут;

в) расположение терминала должно выбираться таким образом, чтобы:

- в нему имелся быстрый и легкий доступ по автодорогам от отправителей и получателей грузов;
- в пределах железнодорожной сети он имел хорошую связь с магистральными железнодорожными линиями, а в случае перевозок группами вагонов - хороший доступ к скоростным поездам комбинированных перевозок.

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

Д. Минимальные требования к промежуточным станциям

11. Остановки в пути поездов комбинированных перевозок, по техническим или эксплуатационным причинам, 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:

- различные типы путей (приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, подъездные, смены колесных пар) должны иметь достаточную пропускную способность для обеспечения минимальной продолжительности необходимых стоянок;
- габариты погрузки для указанных выше путей должны соответствовать габаритам погрузки для используемых железнодорожных линий (МСЖД Б или МСЖД Ц1);
- 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 процедура проведения пограничного контроля должны обеспечивать минимальную продолжительность необходимых стоянок.

11.1. На станциях обмена 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.

11.2. На пограничных пунктах остановки поездов комбинированных перевозок, 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, коммерческого и/или административного характера;

- путем осуществления только одной остановки или путем полного отказа от остановок на общих пограничных станциях.

11.3. На станции смены колесных пар и перегруза для удовлетворения потребностей в будущем необходимо разработать эффективные с точки зрения времени и затрат технологии. Продолжительность остановок на таких станциях должна быть, по возможности, минимальной. Имеющиеся средства для смены колесных пар или перегрузки должны быть достаточными для обеспечения малой продолжительности стоянок. При перегрузке грузовых единиц в вагоны другой колеи должны применяться требования, установленные к перегрузке на терминалах.

11.4. На железнодорожно-паромных переправах (в портах) продолжительность остановок при комбинированных перевозках должна быть минимальной (по возможности не более одного часа). Это достигается созданием соответствующей инфраструктуры станций в паромных портах и соответствующих паромных судов (см.п .12 ниже), а также с помощью следующих мер:

- применения требований, упомянутых в пункте 11.2, 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.

Е. Минимальные требования к паромным судам

12. 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.

(Специалисты: Складорова И.В.,
Кушенова Д.С.)