



О присоединении Республики Казахстан к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП)

Закон Республики Казахстан от 31 января 2002 года N 290.

Республике Казахстан присоединиться к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), совершенному в Женеве 1 февраля 1991 года.

Президент
Республики Казахстан

ECE/TRANS/88/Rev.1

Европейская экономическая комиссия
комитет по внутреннему транспорту

Европейское Соглашение о важнейших линиях
международных комбинированных перевозок
и соответствующих объектах (СЛКП)
Совершено в Женеве 1 февраля 1991 года

Примечание:

В настоящем документе содержится текст Соглашения СЛКП, включающий исправление, о котором говорится в уведомлении депозитария C.N.347.1992. Treaties-7 от 30 сентября 1992 года, и поправки, содержащиеся в уведомлении депозитария C.N.345.1997.Treaties-2, вступившее в силу 25 июня 1998 года.

United Nations Nations Unies
Организация Объединенных Наций
1999

GE.99-21686 (R)

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:

i) 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 12.

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 комбинированным перевозкам 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 комбинированным перевозкам 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 поправок в приложения III и IV рассматривается Рабочей группой по комбинированным перевозкам 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/Corr.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

Уведомления 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 - Энтрокаменту - 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, идентичные 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 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).

3) Ирландия*

С-Е 03 (Ларн - Белфаст) - Дублин

4) Соединенное Королевство*

С-Е 03 Глазго - Странрар - Ларн - Белфаст (- Дублин) - Холихед - Кру -

Карлайл

Лондон - Фолкстон - Дувр (- Кале) ...

С 03/1 Лондон - Кардифф

С 03/2 Кливленд - Донкастер - Лондон

Лидс

С-Е 16 Лондон - Хариадж (- Зебрюгге)

.....

С-Е 05) Париж - Бордо - Андай (- Ирун)

С-Е 07)

С 07 Париж - Тулуза

С-Е 15 (Кеви -) Феньи - Олнуа - Париж - Дижон - Лион - Авиньон -

(Эркелин -) Жюмон

Ле Крез

- Тараскон - Марсель

.....

С 20 Лилль - Туркуэн (- Мускрон)

С-Е 23 Дюнкерк - Олнуа - Тьонвиль - Мец - Фруар - Туль - Кюльмон -
Шалендре - Дижон (- Валлорб)

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

5) Франция (продолжение)

С-Е 25 (Беттамбург -) Тьонвиль - Мец - Страсбург - Мюлуз - (Базель)

Бельтор -
Безансон - Дижон

.....

С 25 Тьонвиль - Апак (- Перль)

С-Е 40 Гавр - Париж - Лерувиль - Онвиль - Мец - Ремийи - Форбах
(- Саарбрюккен)

С 40 Париж - Ле-Ман - Нант

Ренн

С-Е 42 Париж - Лерувиль - Нанси - Саребург - Реден - Страсбург (- Кель)

С 51 (Дувр -) Кале - Лилль - Париж

С-Е 70 Париж - Макон - Амберье - Кюлоз - Модан (- Турин)

С-Е 700 Лион - Амберье

С-Е 90 (Порт Боу -) Сербер - Нарбон - Тараскон - Марсель - Ментона
(- Вентимилья)

С 90/2 Бордо - Тулуза - Нарбон

6) Нидерланды*

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

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

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

6) Нидерланды (продолжение)

С 10/1 Утрехт - Амерсфорт - Хенгело (- Бад Бентхайм)

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

С 16 Роттердам - Тилбург - Венло (- Кельн)

7) Бельгия*

С-Е 10) (Дувр -) Остенде - Брюссель - Льеж (- Ахен)

С-Е 20)

С 20 (Туркуэн) Мускрон - Льеж - Монзен (- Ахен)

С-Е 15 (Розендаль -) Антверпен - Брюссель - Кевеи (- Феньи)

Шарлеруа - Эркелин - (- Жюмон)

С 15 Шарлеруа - Намюр - Льеж

С-Е 25 Брюссель - Арлон - Стерпеник (- Клайнбеттинген)

С-Е 22 (Харидж -) Зебрюгге - Брюгге

8) Люксембург*

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

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

9) Германия*

С-16 (Венло -) Менхенгладбах - Кельн

С 25 (Апак -) Перль - Триер - Кобленц

С-Е 35 (Арнем -) Эммерих - Дуйсбург - Дюссельдорф - Кельн - Майнц

Мангейм - Карлсруэ (- Базель)

Дюссельдорф - Нойс

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 45/1 (Фредерисия -) Фленсбург - Гамбург

С 45/2 Бремерхафен - Бремен - Ганновер

С 45/3 Травемюнде - Любек

С-Е 451 Нюрнберг - Пассау (- Вельс)

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 10 (Льеж -) Ахен - Кельн - Дюссельдорф - Дортмунд - Мюнстер -

Оснабрюк Бремен - Гамбург - Любек (- Ханко)

С 10/1 (Хенгело -) Бад Бентхайм - Оснабрюк

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

9) Германия (продолжение)

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 30 Дрезден - Герлиц (- Згоржелец)

С-Е 32 Франкфурт-на-Майне - Ханау - Эрфурт - Лейпциг - Дрезден

С-Е 40 (Форбах -) Саарбрюккен - Людвигсхафен - Мангейм -

Франкфурт-на-Майне - Гемюнден - Нюрнберг - Ширндинг (- Хеб)

С-Е 42 (Страсбург -) Кель - Аппенвейер - Карлсруэ - Мюлакер - Штутгарт

Оффенбург

С-Е 46 Майнц - Франкфурт-на-Майне

10) Швейцария*

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

С-Е 25 (Мюлуз -) Базель Ольтен - Берн - Бриг (- Домодоссоло)

С-Е 35 (Карлсруэ -) Базель - Ольтен - Кьяссо (- Милан)

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

Кьяссо (- Милан)

С-Е 50 (Кюлоз -) Женева - Лозанна - Берн - Цюрих - Бухс (- Инсбрук)

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

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 35 (Белинзона -) Луино - Галларте - Ро - Милан

С-Е 45 (Инсбрук -) Бренnero - 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 90/1 Специя - Фиденца - Парма

С 90/2 Ливорно - Пиза - Флоренция

12) Норвегия*

С-Е 45 Осло (- Корншо)

С 61 Осло (- Шарлоттенберг - Стокгольм)

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

13) Швеция*

С 10/2 Стокгольм (- Турку)

С-Е 45 (Корншо -) Гетеборг - Хельсингборг (- Хельсингер)

С 45/1 Гетеборг (- Фредериксхавн)

С 45/3 Мальме (- Травемюнде)

С-Е 53 Хельсингборг - Хесслехолм

С-Е 55) Стокгольм - Хесслехолм - Мальме - Треллеборг (- Засниц Хафен)

С-Е 61)

С 55 Халльсберг - Гетеборг

С-Е 59 Мальме - Истад (- Щецин)

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

14) Дания*

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

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

Копенгаген

С-Е 530 Ньюкобинг - Гедзер (- Росток)

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

15) Австрия*

С-Е 43 (Фрейлассинг -) Зальцбург

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

С-Е 451 (Пассау -) Вельс

С-Е 55 Линц - Зальцбург - Шварцах Санкт-Фейт - Филлах - Арнольдштейн
(- Тарвизио)

С-Е 551 (Горни - Двориште -) Зуммерау - Линц - Зельцтал - Санкт-Михаэль

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 50 (Бухс -) Инсбрук - Вергль - Куфштейн (- Розенгейм - Фрейлассинг)

Шварцах Санкт-Фейт

- Зальцбург - Вельс - Линц - Вена - (- Хедьешхалом) 1/

Эдинбург (- Шопрон) 2/

.....

1/ МАВ.

2/ ГИСЕВ/МАВ.

С-Е 52 Вена - Маршег (- Девинска Нова Вес)

.....

С-Е 63 (Братислава -) Китзе - Парндорф - Вена

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

16) Польша*

С-Е 59 Свиноуйсце - Щецин - Костшин - Зелена-Гура

- Вроцлав - Ополе - Халупки (- Богумин)

-----

С 59/2 Вроцлав - Миедзилези (- Лихков)

С-Е 65 Гдыня - Гданьск - Тчев - Варшава - Катовице - Зебжидовице

Быдгощ

.....

(- Петровице у Карвина)

С 59/1 Нова Суль - Жагань - Венглинец - Згожелец - Завидув (- Фридлан)

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 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 - Кеджежин - Козле - Азоты

С 30/1 Краков - Новы-Сонч - Мушина (- Плавеч)

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

17 а) Чешская Республика*

С-Е 55 (Бад-Шандау -) Дечин - Прага

С-Е 551 Прага - Горни-Двориште (- Зуммерау)

С-Е 59 (Халупки -) Богумин - Острава

.....

С 59/2 (Мьедзилези -) Лишков - С.Требова

С-Е 61 (Бад-Шандау -) Дечин - Нимбург - Колин - Брно - Бржецлав - Ланжгот (- Кути)

С-Е 65 (Зебжидовице -) Петровице-у-Карвине - Острава - Бржецлав (- Бернхардшталь)

С 59/1 (Завидув -) Фридлан - Турнов - Прага

С-Е 40 (Ширндинг -) Хеб - Пльзень - Прага - Колик - Границе-на-Мораве - Острава - Мости-у-Яблункове (- Чадца)

Горни-Лидеч (- Луки-под-Макутой)

.....

17 b) Словакия*

С-Е 61 (Ланжгот -) Кути - Братислава - Комарно (- Камаром)

Русовце (- Хедьешхалом)

С-Е 63 Жилина - Леопольдов - Братислава (- Китзе)

Галанта

С-Е 40 (Мостиу-у-Яблункове -) Чадца

- Жилина - Попрад -
(Горни-Лидеч -) Луки-под-Макутой - Пухов
Татры - Кошице - Черна-над-Тисой (- Чоп)

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

17 b) Словакия (продолжение)

С-Е 52 (Маршег -) Девинска-Нова Вес - Братислава - Нове-Замки -

.....
Штурово (- Соб)

С 30/1 (Мушина -) Плавеч - Прешов - Кисак - Кошице - Чанья
(- Хидашнемети)

18) Венгрия*

С-Е 61 (Братислава - Комарно -) Комаром - Будапешт

Хедьешхалом

.....
С-Е 69 Будапешт - Муракерестур (- Коториба)

С-Е 71 Будапешт - Муракерестур - Дьекенеш (- Ботово - Копровница)

С-Е 85 Будапешт - Келебия (- Суботица)

С-Е 50 (Вена) Хедьешхалом 1/ - Дьер - Будапешт - Мишкольц -

(Эбенфурт -) Шопрон 2/

.....
Ньиредьхаза - Захонь (- Чоп)

1/ МАВ.

2/ ГИСЕВ/МАВ.

С-Е 52 (Штурово -) Соб - Будапешт - Цеглед - Вольнок - Дебрецен -
Ньиредьхаза

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

18) Венгрия (продолжение)

С-Е 56 Будапешт - Ракош - Уйсас - Сольнок - Лекешхаза (- Куртич)

С 773 Будапешт - Домбовар - Печ - Мадьярболи (- Бели-Манастир)

С 30/1 (Чанья) - Хидашнэмети - Мишкольц

19) Югославия*

С-Е 65 (Розенбах -) Есенице - Любляна - Пивка - Риека

С-Е 67 (Шпильфельд Штрас -) Сентиль - Марибор - Зидани Мост

С-Е 69 (Муракерестур -) Коториба - Прагерско - Зидани Мост - Любляна -
Дивача - Копер

С-Е 71 (Дьекенеш -) Ботово - Копровница - Загреб - Карловац - Риека

С-Е 85 (Келебия -) Суботица - Белград - Ниш - Скопье - Гевгелия

Кралево

(- Индомени)

С-Е 70 (Вилла Опичина -) Сежана - Любляна - Зидани Мост - Загреб -
Белград - Ниш - Димитровград (- Драгоман)

20) Греция*

С-Е 85 (Гевгелия -) Идомени - Салоники - Афины

С-Е 855 (Кулата -) Промашон - Салоники

С 85/1 Салоники - Флорина - Кристаллопиги (-)

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

20) Греция (продолжение)

С 85/2 Лариса - Волос - [Латакия(СирийскаяАрабскаяРеспублика)]

С 85/3 Игуменица - Калабака - Палайофарсалос - Волос - [Латакия
(Сирийская Арабская Республика)]

С 85/4 Афины - Патры

С 70/2 Стримонас - Александруполис - Дикеа (- Свиленград)

21) Румыния*

С-Е 95 (Унгены -) Яссы - Паскани - Бузэу - Плоешти - Бухарест - Виделе -
Джурджу (- Русе)

С 95 Крайова - Калафат (- Видин)

С-Е 54 Арад - Дева - Тейюс - Винатори - Брашов - Бухарест

С-Е 56 (Лекешхаза -) Куртич - Арад - Тимишоара - Крайова - Бухарест

С-Е 562 Бухарест - Констанца

С 54 (Дьяково) Халмеу - Сату Маре - Деж - Клуж - Кослариу

С-Е 66 Халмеу - Сату Маре - Карей - Орадя - Арад - Тимишоара - Стамора -
Моравица (- Вршац)

С-Е 851 (Ваду Сирет -) - Вискани - Сучава - Пашкани

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

22) Болгария*

С-Е 95 (Джурджу -) Русе - Горна Оряховица - Димитровград

С 95 (Калафат -) Видин - София
С-Е 680 София - Мездра - Горна Оряховица - Каспичан - Синдел - Варна
С-Е 70 (Димитровград -) Драгоман - София - Пловдив - Димитровград -
Северный Свиленград (- Капикуле)
С-Е 720 Пловдив - Зимница - Карнобат - Бургас

С-Е 855 София - Кулата (- Промашон)

23) Финляндия*

С-Е 10 Ханко - Хельсинки - Рихимяки - Куволла - Вайниккала (- Лужайка)
С 10/2 (Стокгольм -) Турку - Хельсинки

24) Российская Федерация*

С-Е 10 (Вайниккала -) Лужайка - Ленинград - Москва
С-Е 20 (Орша -) Красное - Смоленск - Москва
С-Е 50 (Зерново -) Суземка - Брянск - Москва

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

25) Турция*

С-Е 70 (Свиленград -) Капикуле - Стамбул - Хайдарпаша - Анкара -
Богазкепрю - Калин - Малатья -
Капикой - [-Рази(ИсламскаяРеспубликаИран)]

Нузайбин [-Камишли(СирийскаяАрабскаяРеспублика)]
С 70/2 Пехливанкей - Узункепрю (- Питион)

С-Е 97 (Ахурян -) Догучапи - Карс - Эрзурум - Четинкая - Калин -

Самсун

Богазкепрю - Улукышла - Йенице - Адана - Топраккале - Февзипаша

Мерсин Искандерон -----

Исляхия [-Мейдан-Экбес(СирийскаяАрабскаяРеспублика)]

С-Е 74 Измир - Балыкесир - Альяунт - Афьон - Конья - Улукышла

Бандырма

Эскншехир Усак - Маниса

.....

26) Хорватия*

С-Е 65 (Илирска-Бистрица -) Шапьяне - Риека

С-Е 69 (Муракерестур -) Коториба - Чаковец (- Средишче)

С-Е 70 (Добова -) Савски Мароф - Загреб - Стриживойна-Врполе - Винковцы -
Товарник (- Шид)

С-Е 71 (Дьекенеш -) Ботово - Копривница - Загреб - Карловац - Оштарье -
Риека

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

26) Хорватия (продолжение)

С-Е 771 (Богоево -) Эрдут - Винковцы - Стриживойна-Врполе - Славонски-Шамац
(- Босански-Шамац - Сараево - Чаплина -) Меткович - Плоче

С-Е 751 Загреб - Суня - Волия (- Добрлин - Бихач - Рипач -) Стрмица -
Книн - Сплит

Шибеник

С-Е 753 Загреб - Карловац - Оштарье - Госпич - Кжлин - Задар

С-Е 710 (Средишче -) Чаковец - Вараждин - Копривница - Осиек - Эрдут
(- Суботица)

С 773 (Мадьярболи -) Бели-Манастир - Осийек - Стриживойна-Врполе

27) Словения*

С-Е 65 (Розенбах -) Есенице - Любляна - Илирска-Бистрица (- Шапьяне)

С-Е 67 (Шпильфельд Штрасс -) Шентиль - Марибор - Зидани-Мост

С-Е 69 (Каковец -) Шредице - Прагерско - Зидани-Мост - Любляна - Девача -
Копер

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

28) Босния и Герцеговина*

29) Албания*

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

30) Бывшая югославская Республика Македония*

31) Беларусь*

С-Е 20 (Тересполь -) Брест - Минск - Орша (Красное)

32) Украина*

С-Е 30 (Медыка -) Мостиска-2 - Львов

С-Е 40 (Черна-над-Тисой -) Чоп

С-Е 50 (Захонь -) Чоп - Львов - Киев - Хутор Михайловский - Зерново
(- Суземка)

С-Е 851 Львов - Ваду-Сирет (- Викшаны)

С-Е 95 (Бендеры -) Раздельная - Казатин

"С 54 Чоп - Дьяково (Халмец)

33) Республика Молдова*

С-Е 95 (Яссы) Унгены - Кишинев - Бендеры (- Раздельная)

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

Приложение II

Объекты, имеющие важное значение для международных
комбинированных перевозок

А. Терминалы, имеющие важное значение для международных
комбинированных перевозок

Австрия

Линц - Штадтхафен

Мессендорф

Зальцбург Хауптбанхоф/Лиферинг

Филлах южный
Вельс сортировочный
Вена Нордвестбанхоф
Вена Фройдинау Хафен

Бельгия

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

Болгария

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

Хорватия

Риека
Славонски - Брод
Сплит
Загреб

Чешская Республика

Брно
Ческе - Будеевице
Хеб
Йглава
Колин
Ловосице
Острава
Пльзень
Прага - Угржинецес
Прага - Жижков
Пршероув

Дания

Орхус
Глоstrup
Копенгаген
Падборг

Финляндия

Хельсинки - Пасила

Франция

Авиньон - Куртене
Бордо - Бастид
Дюнкерк
Андай
Гавр
Лилль - Сен-Совер
Лион - Венисье
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
Кельн 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)
Александруполис
Игуменица
Патры
Салоники
Волос

Венгрия

Будапешт - Жозефварош
Дебрецен
Мишкольц - Гомори
Шопрон
Сегед - Кискундором

Солнок

Захонь

Ирландия

Дублин - Норт Уолл

Италия

Бари - Ламасината

Болонья - Интерпорто

Бриндизи

Бусто Арсицио

Ливорно

Милан - Греко Пирелли

Милан - Роджоредо

Модена

Неаполь - Гранили

Неаполь Тракья

Новара

Падуя - Интерпорто

Пескара - П.Н.

Помеция С.П.

Ривальта Скривия

Турин - Орбассано

Триест

Верона К.Е.

Люксембург

Беттамбур

Нидерланды

Эде

Роттердам - Хавен

Роттердам - Норд

Венло

Норвегия

Осло - Альнабру

Польша

Гданьск

Гдыня

Гливице

Краков

Лодзь

Малашевице

Познань

Прушков

Сосновица

Свиноуйсце

Щецин

Варшава

Вроцлав

Португалия

Алькантара (Лиссабон)

Эшпинью

Лехос

Лиссабон - Бейролас

Румыния

Бухарест

Констанца

Крайова

Орадя

Российская Федерация

Москва - Киевская

Москва-товарная - Октябрьская

Москва-товарная - Смоленская

Ленинград-товарный - Витебский

Ленинград-порт

Словакия

Братислава

Черна-над-Тисой

Кошице

Жилина

Словения

Копер

Любляна

Испания

Альхесирас

Барселона

Ирун

Мадрид

Порт - Боу

Таррагона
Валенсия (- Силья)
Швеция

Гетеборг
Хельсингборг
Мальме
Стокгольм - Арста
Швейцария

Арау - Бирфельд
Базель СББ
Берн
Кьяссо
Женева
Лугано - Ведеггьо
Люцерн
Ренан
Цюрих
Турция

Бандырма
Деринсе
Искендерун
Стамбул
Измир
Мерзин
Самсун

Украина
Чоп
Киев
Львов

Соединенное Королевство
Белфаст
Бирмингем
Бристоль
Кардифф
Кливленд
Котбридж (Глазго)

Глазго
Харидж
Холихед
Ипсуич
Лидс
Ливерпуль - Гарстон
Лондон - Стратфорд
Лондон - Уилсден
Манчестер - Трэфффорд Парк
Саутхэмптон
Тилбери
Югославия
Белград
Копер
Любляна
Риека
Загреб
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) - Домодоссоло (ИГЖД)
Базель (НОЖДФ) - Базель (ЖДШ-ЖДШК)
Страсбург (НОЖДФ) - Кель (ЖДГ)
Форбах (НОЖДФ) - Саарбрюккен (ЖДГ)
Апаш (НОЖДФ) - Перль (ЖДГ)
Тьонвиль (НОЖДФ) - Беттамбур (ЖДЛ)

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.

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)
Кьяссо (ЖДШ-ЖДШК/ИГЖД)
Бренnero (ИГЖД/ФЖДА)
Тарвизио (ИГЖД) - Арнольдштайн (ФЖДА)
Шарлоттенберг (ГЖДН/ГЖД Швеции)
Корншо (ГЖДН/ГЖД Швеции)
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)
Герлиц (ЖД ФРГ) - Згоржелец (ПКП)
Дьекенеш (МАВ) - Ботово (ЮЖД)
Келебия (МАВ) - Суботица (ЮЖД)
Лекешхаза (МАВ) - Куртич (ЖД Румынии)

Димитровград (ЮЖД) - Драгоман (ЖД Болгарии)
Гевгелия (ЮЖД) - Идомени (ГЖД)
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)
Бернхардшталь (ФЖДА) - Бржецлав (ЧЖД)
Зуммерау (ФЖДА) - Горни-Двориште (ЧЖД)
Бат-Шандау (ЖД ФРГ) - Дечин (ЧЖД)
Вайниккала (ГЖДФ) - Лужайка (РЖД)
Орша (БЖД) - Красное (РЖД)
Зерново (УЖД) - Суземка (РЖД)
Зебжидовице (ПКП) - Петровице-у-Карвине (ЧЖД)
Завидув (ПКП) - Фридлан (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)
Плавеч (ЖДСР) - Мушина (ПКП)
Мадьярболи (МAB) - Бели Манастир (ХЖД)
Дикеа (ГЖД) - Свиленград (БЖД)
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)
 Узункепрю (ТЖД) - Питион (ГЖД)
 Исляхийе (ТДЖ) - Мейдан-Экбес (ЖД Сирии)
 Догучапи (ТЖД) - Ахурян (АРМ)
 Коториба (ЖДХ) - Муракерестур (МАН)
 Копровница (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 (ЖДБ)
 Меткович (ЖДХ) - Чаплина (ЖДБ)
 Волиня (ЖДХ) - Добрлин (ЖДБ)
 Стрмица (ЖДХ) - Рипач (ЖДБ)
 Шапьяне (ЖДХ) - Илирска-Бистрица (ЖДСР)
 Лупоглав (ЖДХ) - Подворье (ЖДСР)
 Розенбах (ФЖДА) - Есенице (ЖДСР)
 Шпильфельд-Штрасс (ФЖДА) - Сентилья (ЖДСР)
 Шредицы (ЖДСР) - Каковец (ЖДХ)

Вилла-Опичина (ИГЖД) - Сежана (ЖДСР)
 Савски-Мароф (ЖДХ) - Добова (ЖДСР)
 Терасполь (ПКП) - Брест (БЖД)
 Медыка (ПКП) - Мостиска (УЖД)
 Захонь (МДВ) - Чоп (УЖД)
 Унгени (ЖДМ) - Яссы (ЖД Румынии)

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

Станции, расположенные ! Заинтересованные !Используемый метод перехода с
 между железнодорожными ! страны !одной железнодорожной колеи на
 системами с различной ! ! другую
 шириной колеи ! ! _____

! ! Смена осей/ !Перевалка грузовых
 ! ! тележек в !единиц с помощью
 ! ! вагонов !крана/ другого

	!	!	!перегрузочного !оборудования		
	!	!	!	!	!
Ирун -	Испания -	X	X		
Андай	Франция				
Порт Боу	Испания -	X	X		
Сербер	Франция				
Ханко	Финляндия	X			
Черна-над-Тисой -	Словакия -			X	
Чоп	Украина				
Захонь -	Венгрия -	X	X		
Чоп	Украина	X	X		
Яссы -	Румыния -		X		
Унгены	Республика Молдова	X		X	
Викшаны -	Румыния -	X	X		
Ваду-Сирет	Украина	X	X		
Халмеу**	Румыния -		X		
Дьяково	Украина	X	X		
Малазевице***	Польша -			X	
Брест	Беларусь	X	X		
Медыка -	Польша -	X	X		
Мостиска	Украина	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 станции, 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.

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)

Люблек-Травемюнде - Ханко (Германия - Финляндия)

Гедрез - Росток (Дания - Германия)

(Варнемюнде)

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)

Волос - Латакия (Греция - Сирийская Арабская Республика)

Калафат - Видин (Румыния - Болгария)

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:

а) 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;

б) 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
		!	!
!	Существующие линии,	!	Новые линии
!	которые отвечают требо-	!	
!	ваниям, предъявляемым к	!	
!	инфраструктуре, и линии,	!	
!	подлежащие модернизации	!	
!	или реконструкции	!	
!	_____	!	_____
!	нынешние	!	целевые
!	показатели	!	показатели
!	_____	!	_____
1. Количество путей	(не указано)	2	

2. Габарит погрузки подвижного состава		МСЖД в 2/	МСЖД С 2/
3. База 1/		4,0 м	4,2 м
4. Минимальная расчетная скорость		100 км/ч 3/	120 км/ч 3/ 120 км/ч 3/
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

(Примечание РЦПИ.

<(=) - математический знак "меньше либо равно").

6. Максимальный уклон 1/	(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 требуют 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.

6. 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

А. Требования, предъявляемые к эффективной системе международных комбинированных перевозок

1. В целях обеспечения эффективности и быстроты 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;

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

д) 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:

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;

с) обеспечения соответствующего оборудования в достаточном количестве и потенциала инфраструктуры (например, адекватных габаритов погрузки);

д) использования, по возможности, поездов прямого сообщения (т.е. исключение или сокращение до минимума перегрузки отправок на другие поезда в ходе перевозки);

е) 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.

С. 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:

а) 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.

б) 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.

E. 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 ответвлении, 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, приведенных 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.

Копия верна:

Начальник отдела МПД
МИД РК

(Специалисты: Умбетова А.М.,
Пучкова О.Я.)