



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по интермодальным перевозкам  
и логистике****Шестьдесят пятая сессия**

Женева, 19–21 октября 2022 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

**Европейское соглашение о важнейших линиях  
международных комбинированных перевозок  
и соответствующих объектах: статус Соглашения****Проект пересмотра 7 — сводный текст Европейского  
соглашения о важнейших линиях международных  
комбинированных перевозок и соответствующих  
объектах****Записка секретариата**

Секретариат подготовил проект седьмого пересмотренного варианта Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), сводный текст которого представлен в приложении к настоящему документу.

Он содержит текст СЛКП с учетом протокола о внесении исправления, о котором говорится в уведомлении депозитария C.N.347.1992.TREATIES-7 от 30 декабря 1992 года, а также поправки к СЛКП, содержащиеся в:

1) уведомлениях депозитария C.N.345.1997.TREATIES-2 и C.N.91.1998.TREATIES-1.

Дата вступления в силу: 25 июня 1998 года;

2) уведомлениях депозитария C.N.230.2000.TREATIES-1 и C.N.983.2000.TREATIES-2.

Дата вступления в силу: 1 февраля 2001 года;

3) уведомлениях депозитария C.N.18.2001.TREATIES-1 и C.N.877.2001.TREATIES-2.

Дата вступления в силу: 18 декабря 2001 года;

4) уведомлениях депозитария C.N.749.2003.TREATIES-1 и C.N.39.2004.TREATIES-1.

Дата вступления в силу: 16 апреля 2004 года;



5) уведомлениях депозитария C.N.724.2004.TREATIES-1 и C.N.6.2005.TREATIES-1.

Дата вступления в силу: 7 апреля 2005 года;

6) уведомлениях депозитария C.N.646.2005.TREATIES-1 и C.N.153.2006.TREATIES-1.

Дата вступления в силу: 20 мая 2006 года;

7) уведомлениях депозитария C.N.594.2008.TREATIES-3 и C.N.76.2009.TREATIES-1.

Дата вступления в силу: 23 мая 2009 года;

8) уведомлениях депозитария C.N.623.2008.TREATIES-4 и C.N.544.2009.TREATIES-2.

Дата вступления в силу: 10 декабря 2009 года;

9) уведомлениях депозитария C.N.270.2015.TREATIES-XI.E.2 и C.N.599.2015.TREATIES-XI.E.2.

Дата вступления в силу: 13 февраля 2016 года;

10) уведомлениях депозитария C.N.86.2016.TREATIES-XI.E.2 и C.N.711.2016.TREATIES-XI.E.

Дата вступления в силу: 29 декабря 2016 года;

11) уведомлениях депозитария C.N.99.2016.TREATIES-XI.E.2 и C.N.712.2016.TREATIES-XI.E.2.

Дата вступления в силу: 29 декабря 2016 года;

12) уведомлениях депозитария C.N.560.2018.TREATIES-XI.E.2 и C.N.216.2019.TREATIES-XI.E.2.

Дата вступления в силу: 22 августа 2019 года;

13) уведомлениях депозитария C.N.68.2020.TREATIES-XI.E.2 и C.N.366.2020.TREATIES-XI.E.2.

Дата вступления в силу: 28 ноября 2020 года;

14) уведомлениях депозитария C.N.59.2021.TREATIES-XI.E.2 и C.N.269.2021.TREATIES-XI.E.2.

Дата вступления в силу: 9 декабря 2021 года;

15) уведомлении депозитария C.N.157.2022.TREATIES-XI.E.2 с ожидаемой датой вступления в силу 22 марта 2023 года: *эти поправки заключены в квадратные скобки [ ]*.

Хотя представленный ниже текст является сводным, официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария СЛКП.

В сводный текст включены также комментарии секретариата по аспектам, которые были сочтены непоследовательными и требуют дальнейшего разъяснения.

Рабочей группе по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) предлагается рассмотреть этот новый сводный вариант. WP.24, возможно, также пожелает обратиться к секретариату с просьбой опубликовать его в 2022 году.

## Приложение

### 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:

a) термин «комбинированная перевозка» означает перевозку грузов на одной и той же транспортной единице с использованием нескольких видов транспорта;

b) 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));

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

## **Статья 2**

### *Определение сети*

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

## **Статья 3**

### *Технические характеристики сети*

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

## **Статья 4**

### *Цели в области перевозок*

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

## **Статья 5**

### *Приложения*

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

## Глава II

### Заключительные положения

#### Статья 6

##### *Определение депозитария*

Депозитарием настоящего Соглашения является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

#### Статья 7

##### *Подписание*

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

2. Такое подписание подлежит ратификации, принятию или утверждению.

#### Статья 8

##### *Ратификация, принятие или утверждение*

1. Настоящее Соглашение подлежит ратификации, принятию или утверждению в соответствии с пунктом 2 статьи 7.

2. Ратификация, принятие или утверждение осуществляются путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций документа, составленного в должной форме.

#### Статья 9

##### *Присоединение*

1. Настоящее Соглашение открыто для присоединения к нему любого государства, указанного в пункте 1 статьи 7, с 1 апреля 1991 года.

2. Присоединение осуществляется путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций соответствующего документа.

#### Статья 10

##### *Вступление в силу*

1. Настоящее Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней с того дня, в который правительства восьми Государств сдадут на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении при условии, что одна или несколько линий сети международных комбинированных перевозок непрерывно соединяют территории по крайней мере четырех Государств, сдавших на хранение такой документ.

2. В случае невыполнения указанного выше условия Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, при наличии которого это условие будет выполнено.

3. В отношении каждого Государства, которое сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении после даты, начиная с которой исчисляется срок 90 дней, указанный в пунктах 1 и 2 настоящей статьи,

Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение этого документа.

## **Статья 11**

### *Ограничения в применении настоящего Соглашения*

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

## **Статья 12**

### *Урегулирование споров*

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

## **Статья 13**

### *Оговорки*

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

## **Статья 14**

### *Внесение поправок в Соглашение*

1. В настоящее Соглашение могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье, за исключением случаев, предусмотренных в статьях 15 и 16.
2. По просьбе любой Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в настоящее Соглашение рассматривается Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.
3. В случае одобрения поправки большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет поправку всем Договаривающимся сторонам для ее принятия.

4. Любая предлагаемая поправка, направляемая в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, вступает в силу в отношении всех Договаривающихся сторон через три месяца с момента окончания периода продолжительностью двенадцать месяцев, который исчисляется с даты ее направления, если в течение этого периода в двенадцать месяцев Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций не был уведомлен о возражении против предлагаемой поправки каким-либо государством, являющимся Договаривающейся стороной.

5. Если против предлагаемой поправки было направлено уведомление о возражении в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, поправка считается непринятой 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 рассматривается Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

3. В случае одобрения поправки большинством присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет предлагаемую поправку непосредственно заинтересованным Договаривающимся сторонам для ее принятия. Для целей настоящей статьи Договаривающаяся сторона считается непосредственно заинтересованной, если в случае включения новой линии, важнейшего терминала, пограничного пункта, станции смены колесных пар или железнодорожно-паромной переправы/порта или в случае их соответствующего изменения ее территория пересекается этой 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 непринятой и не имеет силы.

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

## **Статья 16**

### *Внесение поправок в приложения III и IV*

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

2. По просьбе любой Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложения III и IV рассматривается Рабочей группой по

интермодальным перевозкам и логистике Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

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

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

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

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

{ECE/TRANS/88/Согг.1 действует с 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 1991 года.

## Приложение I

### Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

#### 1) Португалия\*

C–E 05	(Фуэнтес-де-Оньюро —) Вилар Формозу — Пампильоза — <u>Коимбра — Лиссабон</u> Порту
C–E 90	Лиссабон — Энтронкаменту — Марван (— Валенсия де Алькантара)

#### 2) Испания\*

C–E 05	(Андай —) Ирун — Бургос — Медина-дель-Кампо — Фуэнтес-де-Оньюро (— Вилар Формозу)
C–E 07	(Андай —) Ирун — Бургос — $\frac{\text{Авила}}{\text{Аранда-де-Дуэро}}$ — Мадрид
C–E 053	Мадрид — Кордова — Бобадилья — Альхесирас
C–E 90	(Марван —) Валенсия де Алькантара — Мадрид — Барселона — Портбоу (— Сербер)
C 90/1	Валенсия — Барселона

#### Общее примечание и пояснения к номерам линий

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

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

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

#### \* Используемые обозначения

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

\_\_\_\_\_ = Альтернативные маршруты [например:  $\frac{\text{Авила}}{\text{Аранда-де-Дуэро}}$ ].

----- = 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).

\* Общее примечание и пояснения к используемым номерам линий и обозначениям см. на странице 10.

## 3) Ирландия\*

C-E 03 (Ларн — Белфаст —) Дублин

---

## 4) Соединенное Королевство\*

C-E 03 Глазго — Странрар — Ларн — Белфаст (— Дублин —) Холихед — Кру —  
 Карлайл  
 Лондон — Фолкстон — Дувр (— Кале)

C 03/1 Лондон — Кардифф

C 03/2 Кливленд — Донкастер — Лондон  
 Лидс

C-E 16 Лондон — Харидж — Зебрюгге  
 .....

*Комментарий к C-E 16: C-E 16 продолжается в Нидерландах от (Хариджа) до Хук-ван-Холланда. Кроме того, в СМЖЛ есть ссылка на Хук-ван-Холланд. Поэтому, возможно, Зебрюгге следует исправить на Хук-ван-Холланд, в том числе для пограничных пунктов.*

---

## 5) Франция\*

C-E 05 Париж — Бордо — Андай (— Ирун)  
 C-E 07

C 07 Париж — Тулуза

C-E 15 (Кеви —) Феньи — Онау — Париж — Дижон — Лион — Авиньон —  
(Эркелин —) Жёмон — Ле-Крёзо  
 Тараскон — Марсель

C 20 Лилль — Туркуэн (— Мускрон)

C-E 23 Дюнкерк — Онау — Тьонвиль — Мец — Фруар — Туль — Кюльмон —  
 -----  
 Шалендре — Дижон (— Валлорб)  
 -----

C-E 25 (Бетгамбур —) Тьонвиль — Мец — Страсбург — Мюлуз —  
 (— Базель)  
Бельфор — Безансон — Дижон  
 .....

C 25 Тьонвиль — Апаш (— Перль)

C-E 40 Гавр — Париж — Лерувиль — Онвиль — Мец — Ремийи — Форбах  
 (— Саарбрюккен)

C 40 Париж — Ле-Ман — Нант  
 Ренн

C-E 42 Париж — Лерувиль — Нанси — Саребург — Реден — Страсбург  
 (— Кель)

C 51 (Дувр —) Кале — Лилль — Париж

C-E 70 Париж — Макон — Амберье — Кюлоз — Модан (— Турин)

C-E 700 Лион — Амберье

C-E 90 (Портбоу —) Сербер — Нарбон — Тараскон — Марсель — Ментона  
 (— Вентимилья)

C 90/2 Бордо — Тулуза — Нарбон

---

## 6) Нидерланды\*

C 10/1	Утрехт — Амерсфорт — Хенгело (— Бад-Бентхайм)
C–E 15	Амстердам — Гаага — <u>Роттердам — Розендал</u> (— Антверпен)
C–E 16	(Харидж —) Хук-ван-Холланд — <u>Роттердам — Утрехт</u>
C 16	Роттердам — Тилбург — Венло (— Мёнхенгладбах)
C–E 35	Амстердам — <u>Утрехт — Арнем</u> (— Эммерих)

## 7) Бельгия\*

C–E 10	(Дувр —) Остенде — Брюссель — Льеж (— Ахен)
C–E 20	
C–E 15	(Розендал —) Антверпен — Брюссель — <u>Кеви (— Феньи)</u> <u>Шарлеруа — Эркелин (— Жёмон)</u>
C 15	Шарлеруа — Намюр — Льеж
C 20	(Туркуэн —) Мускрон — Льеж — Монзен (— Ахен)
C–E 22	(Харидж —) Зебрюгге — Брюгге
C–E 25	Брюссель — Арлон — Стерпеник (— Клайнбеттинген)

## 8) Люксембург\*

C–E 25	(Стерпеник —) Клайнбеттинген — Люксембург — Беттамбур (— Тьонвиль)
--------	---

## 9) Германия\*

C–E 10	(Льеж —) Ахен — Кёльн — Дюссельдорф — Дортмунд — Мюнстер — Оснабрюк — Бремен — Гамбург — Любек (— Ханко)
C 10/1	(Хенгело —) Бад-Бентхайм — Оснабрюк
C 16	(Венло —) Мёнхенгладбах — Кельн
C–E 18	Гамбург — Бюхен — Берлин/Зеддин
C–E 20	(Льеж —) Ахен — Кёльн — Дуйсбург — Дортмунд — Ганновер — Хельмштедт — Берлин/Зеддин — Франкфурт-на-Одере (— Куновице)
C 25	(Апаш —) Перль — Триер — Кобленц
C 30	Лейпциг — Хойерсверда — Хорка (— Венглинец)
C–E 32	Франкфурт-на-Майне — Ханау — Эрфурт — Лейпциг — Дрезден
C–E 35	(Арнем —) Эммерих — Дуйсбург — <u>Дюссельдорф</u> <u>Дюссельдорф — Нойс</u> — Кельн — Майнц — Мангейм — Карлсруэ (— Базель)
C–E 40	(Форбах —) Саарбрюккен — Людвигсхафен — Мангейм — Франкфурт- на-Майне — Гемюнден — Нюрнберг — Ширндинг (— Хеб)
C–E 42	(Страсбург —) Кель — Аппенвайер — <u>Карлсруэ — Мюлаккер — Штутгарт</u> <u>Оффенбург</u>
C–E 43	Франкфурт-на-Майне — <u>Гейдельберг</u> <u>Мангейм</u> — Брухзаль — Штутгарт — Ульм — Аугсбург — Мюнхен — Фрайлассинг (— Зальцбург)

C-E 45	(Рёдби —) Путгарден — Гамбург — Ганновер — Вюрцбург — Нюрнберг Ингольштадт — Мюнхен (— Куфштейн)
C-E 451	(Гедсер —) Росток — Берлин — $\frac{\text{Галле}}{\text{Лейпциг}}$ — Эрфурт — Нюрнберг — Пассау (— Вельс)
C 45/1	(Падборг —) Фленсбург — Гамбург
C 45/2	Бремерхафен — Бремен — Ганновер
C 45/3	Травемюнде — Любек
C-E 46	Майнц — Франкфурт-на-Майне
C-E 55 C-E 61	(Треллеборг —) Засниц-Хафен — Штральзунд — $\frac{\text{Пазевальк}}{\text{Нойштрелиц}}$ — Берлин/Зеддин — Дрезден — Бад-Шандау — Дечин

## 10) Швейцария\*

C-E 23	(Дижон —) Валлорб — Лозанна — Бриг -----
C-E 25	(Мюлуз —) Базель — Ольтен — Берн — Бриг (— Домодоссола)
C-E 35	(Карлсруэ —) Базель — Ольтен — Кьяссо (— Милан)
C 35	(Карлсруэ —) Базель — Бругг — Иммензее — Беллинцона — $\frac{\text{— Луино}}{\text{Кьяссо (— Милан)}}$
C-E 50	(Кюлоз —) Женева — Лозанна — Берн — Цюрих — Букс (— Инсбрук) -----

## 11) Италия\*

C-E 25	(Бриг —) Домодоссола — Новара — Милан — Генуя
C-E 35	(Кьяссо —) Милан — Болонья — Флоренция — Рим — Неаполь — Салерно — ----- Вилла-Сан-Джованни — Мессина
C 35	(Белинцона —) Луино — Галларате — Ро — Милан
C-E 45	(Инсбрук —) Бреннеро — Верона — Болонья — Анкона — Фоджия — Бари — $\frac{\text{Бриндизи}}{\text{.....}}$
C-E 55	(Арнольдштайн —) Тарвизио — Удине — $\frac{\text{Венеция — Болонья}}{\text{Триест}}$ $\frac{\text{.....}}{\text{.....}}$
C-E 70	(Модан —) Турин — Ро — Милан — Верона — Триест — Вилла Опичина (— Сежана)
C-E 72	Турин — Генуя
C-E 90	$\frac{\text{(Ментона —) Вентимилья — Генуя}}{\text{-----}}$ — Пиза — Ливорно — Рим
C 90/1	Специя — Фиденца — Парма
C 90/2	Ливорно — Пиза — Флоренция

## 12) Норвегия\*

C-E 45	Осло (— Корншо)
C 47	Нарвик (— Вассияуре)



- C-E 65 (Бржецлав —) Бернхардсталь — Вена — Земмеринг — Брук-на-Муре —  
Клагенфурт — Филлах — Розенбах (— Есенице)
- C-E 67 Брук-на-Муре — Грац — Шпильфельд Штрас (— Сентиль)

## 16) Польша\*

- C-E 20 (Франкфурт-на-Одере —) Куновице — Познань — Лович —  
Варшава  
Скерневице — Лукув — Тересполь (— Брест)
- C 28 Варшава — Люблин — Дорохуск (— Изов)
- C-E 30 Згожелец — Вроцлав — Катовице — Краков — Пшемысль — Медыка  
(— Мостиска)
- C 30 (Хорка —) Венглинец
- C 30/1 Краков — Новы-Сонч — Мушина (— Плавеч)
- [C-E 59 (Истад —) Свиноуйсьце — Щецин — Познань — Вроцлав —  
Костшин — Зелёна-Гура  
Ельч — Лясковице — Ополе — Халупки (— Богумин)]  
Бжег
- C 59/1 Зелена-Гура — Жары — Венглинец — Згожелец — Завидув  
(— Фридлант)
- C 59/2 Вроцлав — Мендзылесе (— Лихков)
- C 63 Чеховице-Дзедзице — Живец — Звардонь (— Скалите)
- C-E 65 Гдыня — Гданьск — Тчев — Варшава — Катовице — Зебжидовице  
Быдгощ  
(— Петровице-у-Карвине)
- C 65/1 Здуньска-Воля-Каршнице — Лодзь Олехув — Скерневице
- C 65/2 Хожев-Семковице — Ченстохова — Заверце — Явожно-Щакова —  
Чеховице-Дзедзице
- C 65/3 Херби-Нове — Пачина — Кендзежин-Козле-Азоты
- C-E 75 Варшава — Белосток — Сокулка — Сувалки — Тракишки (— Моцкава)

## 17) Чешская Республика\*

- C-E 40 (Ширндинг —) Хеб — Пльзень — Прага — Колин — Усти-над-  
Орлицы — Ческа-Тршебова — Пршероу — Границе-на-Мораве —  
Богумин — Мости-у-Яблункова (— Чадца)  
Горни-Лидеч (— Луки-под-Макитоу)
- C-E 55 (Бад-Шандау —) Дечин — Прага — Горни Двориште (— Зуммерау)
- C-E 59 (Халупки —) Богумин — Острава
- C 59/1 (Завидув —) Фридлант-в-Чехах — Вшетаты — Прага
- C 59/2 (Мендзылесе —) Лихков — Усти-над-Орлицы
- C-E 61 (Бад-Шандау —) Дечин —  
Прага — Колин — Усти-над-Орлицы — Ческа-Тршебова  
Вшетаты — Колин — Гавличкув-Брод — Брно —  
Бржецлав — Ланжхот (— Куты)

C-E 65 (Зебжидовице —) Петровице-у-Карвине — Богумин — Границе-на-Мораве — Пршеров — Бржецлав (— Бернхардсталь)

## 18) Словакия\*

C 30/1 (Мушина —) Плавеч — Прешов — Кисак — Кошице — Чаня (— Хидашнемети)

C-E 40 (Мости-у-Яблункова —) Чадца  
(Горни-Лидеч —) Луки-под-Макитоу — Пухов — Жилина — Попрад — Татры — Кошице — Чьерна-над-Тисоу (— Чоп)

C-E 52 (Мархег —) Девинска Нова Вес — Братислава — Нове-Замки — Штурово (— Соб)

C-E 61 (Ланжхот —) Куты — Братислава — Комарно (— Комаром)  
Русовце (— Хедьешхалом)

C-E 63 (Звардонь —) Скалите — Чадца — Жилина — Леопольдов — Братислава (— Китзе)  
Галанта

## 19) Венгрия\*

C 30/1 (Чаня —) Хидашнемети — Мишкольц

C-E 50 (Вена —) Хедьешхалом 1  
(Эбенфурт —) Шопрон 2 — Дьёр — Будапешт — Мишкольц — Ньиредьхаза — Захонь (— Чоп)

<sup>1</sup> МАВ.

<sup>2</sup> ГИСЕВ/МАВ.

C-E 52 (Штурово —) Соб — Будапешт — Цеглед — Сольнок — Дебрецен — Ньиредьхаза

C 54/1 (Эпископия Бихор —) Бихаркерестеш — Береттьоуйфалу — Пюшпёкладань

C-E 56 Будапешт — Ракош — Уйсас — Сольнок — Лекешхаза (— Куртич)

C-E 61 (Братислава — Комарно —)  
Хедьешхалом — Комаром — Будапешт

C-E 69 Будапешт — Секешфехервар — Боба (— Ходош)  
Муракерестур (— Коториба)

C-E 691 Муракерестур — Дьекенеш

C-E 71 Будапешт — Домбовар — Дьекенеш (— Ботово — Копровница)

E 773 Будапешт — Домбовар — Печ — Мадьярболи (— Бели-Манастир)

C-E 85 Будапешт — Келебия (— Суботица)



## 20) Словения\*

- С-Е 65 (Розенбах —) Есенице — Любляна — Илирска-Бистрица (— Шапьяне)
- С-Е 67 (Шпильфельд Штрасс —) Шентиль — Марибор — Зидани Мост
- С-Е 69 Ходош — Мурска-Собота  
(Чаковец —) Средишче — Ормож — Прагерско — Зидани Мост —  
Любляна — Дивача — Копер
- С-Е 70 (Вилла Опичина —) Сежана — Любляна — Зидани Мост — Добова  
(— Савски Мароф)

## 21) Хорватия\*

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

## 22) Босния и Герцеговина\*

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

## 23) Сербия\*

- С-Е 66 Белград — Вршац (— Стамора-Моравица)
- С-Е 70 (Товарник —) Шид — Белград — Ниш — Димитровград (— Драгоман)
- С-Е 79 Белград — Приеполе/Врбница (— Биело-Поле, Бар)
- С-Е 85 (Келебия —) Суботица — Белград —  
Ниш — Прешево (— Табановце)  
Кралево — Дженорал-Янкович (— Волково)
- С-Е 771 Суботица — Богоево (— Эрдут)

## 24) Бывшая югославская Республика Македония\*

*Комментарий: Название страны следует заменить на «Республика Северная Македония». Это относится также к приложению II.*

- C-E 85      (Прешево —) Табановце — Скопье — Гевгелия (— Идомени)  
(Дженерал-Янкович —) Волково
- 
- 25) Греция\*
- C 70/2      Стримонас — Александруполис — Питион — (— Узункёпру)  
Дикеа (— Свиленград)
- C-E 85      (Гевгелия —) Идомени — Салоники — Афины
- C-E 853      Лариса — Волос [— Латакия (Сирийская Арабская Республика)]
- C-E 855      (Кулата —) Промахон — Салоники
- C 85/1      Салоники — Флорина — Кристаллопиги (— .....)
- C 85/2      Салоники — Аминдеон — Месониси — Кафкасос (— Кременица)
- C 85/3      Игуменица — Калабака — Палайофарсалос — Волос [— Латакия  
(Сирийская Арабская Республика)]
- C 85/4      Афины — Патры
- 
- 26) Румыния\*
- C-E 54      Арад — Дева — Теюш — Винатори — Брашов — Бухарест
- C 54      (Дьяково —) Халмеу — Сату-Маре — Деж — Клуж — Кошлариу
- C 54/1      Паскани — Сусева — Салва — Деж — Клуж Напока — Орадя —  
Эпископия Бихор (— Бихаркерестеш)
- C-E 56      (Лекешхаза —) Куртич — Арад — Тимишоара — Крайова — Бухарест
- C-E 560      Бузэу — Галац (— Джурджулешты)
- C-E 562      Бухарест — Констанца
- C-E 66      Халмеу — Сату Маре — Карей — Орадя — Арад — Тимишоара —  
Стамора Моравица (— Вршац)
- C-E 851      (Вадул Сирет —) Викшаны — Сучава — Пашкани
- C-E 95      (Унгены —) Яссы — Паскани — Бузэу — Плоешти — Бухарест —  
Виделе — Джурджу (— Русе)
- C 95      Крайова — Калафат (— Видин)
- 
- 27) Болгария\*
- C-E 660      Русе — Каспичан
- C-E 680      София — Мездра — Горна Оряховица — Каспичан — Синдел — Варна
- C-E 70      (Димитровград —) Драгоман — София — Пловдив — Димитровград  
Север — Свиленград (— Капикуле)
- C 70/2      (Дикеа —) Свиленград
- C-E 720      Пловдив — Зимница — Карнобат — Бургас
- C-E 855      София — Кулата (— Промахон)
- C-E 95      (Джурджу —) Русе — Горна-Оряховица — Димитровград
- C 95      (Калафат —) Видин — София

C–E 951 Синдел — Карнобат

---

28) Финляндия\*

C–E 10 Ханко — Хельсинки — Рийхимяки — Коувола — Вайниккала  
(— Бусловская)

C 10/2 (Стокгольм —) Турку — Хельсинки

---

29) Беларусь\*

C–E 20 (Тересполь —) Брест — Минск — Орша (— Красное)

C 14 (Индра —) Бигосово — Полак — Витебск

C 20/3 (Кяна —) Гудогай — Молодечно — Минск

[C 95/2 Завережье — Езерище — Витебск — Орша — Злобин — Словечно  
Минск  
(— Бережесь)]

---

30) Украина\*

C–E 30 (Медька —) Мостиска-2 — Львов — Ровно — Бердичев — Казатин —  
Киев — Харьков — Купянск — Тополи — (Валуйки)

C–E 40 (Чьерна-над-Тисоу —) Чоп — Львов

C–E 50 (Захонь —) Чоп — Львов — Фастов — Днепропетровск —  
Красноармейск — Ясиноватая — Дебальцево — Луганск — Красная  
Могила (— Гуково)

C–E 95 (Новосавицкая —) Кучурган — Раздельная — Казатин — Киев —  
Хутор-Михайловский — Зерново (— Суземка)

C–E 391 Днепропетровск — Лозовая — Красный Лиман — Харьков

C–E 593 Ясиноватая — Квашино (— Успенская)

C–E 851 Львов — Вадул-Сирет (— Викшаны)

C 28 (Дорохуск —) Изов — Ковель — Сарны — Коростень — Киев

C 54 Чоп — Дьяково (— Халмеу)

C 95/1 Одесса — Усатово — Раздельная

C 95/2 Казатин — Бердичев — Коростень — Бережесь (— Словечно)

---

31) Республика Молдова\*

C–E 95 (Яссы —) Унгены — Кишинев — Бендеры — Новосавицкая  
(— Кучурган)

C–E 560 (Галац —) Джурджулешты (— Рени —) Етулия — Гречени  
(— Болград —) Тараклия — Бессарабка (— Карабутени —)  
Чимишлия — Бендеры

*Комментарий: Представляется логичным указать C–E 560 и в части, касающейся  
Украины, поскольку эта линия пересекает территории обеих стран.*

---

## 32) Российская Федерация\*

- С–Е 10 (Вайниккала —) Бусловская — Санкт-Петербург — Москва — Ростов-на-Дону — Новороссийск
- [С–Е 20 (Орша —) Красное — Смоленск — Москва — Нижний Новгород — Екатеринбург —
- Тюмень
- Курган — Петухово — Мамлютка — Петропавловск — Кара-Гуга — Исилькуль — Омск — Новосибирск — Красноярск — Тайшет — Иркутск —
- Заудинский — Каримская
- Улан-Удэ — Наушки (— Сухэ-Батор) — Забайкальск (— Маньчжурия) —
- Хабаровск — Барановский — Находка-Восточная — Уссурийск — Хасан (— Туманган)
- Гродеково (— Суйфыньхэ)]
- С–Е 24 Москва — Рязань — Рузаевка — Самара — Уфа — Челябинск — Курган — Зауралье (— Пресногорьковская)
- [С–Е 30 (Тополи —) Валуйки — Лиски — Ртищево — Сызрань — Самара — Оренбург — Канисай (— Илецк I)]
- [С–Е 50 (Красная Могила —) Гуково — Лихая — Волгоград — Аксарайская (— Дины Нурпеисовой)]
- С–Е 95 (Зерново —) Суземка — Брянск — Москва
- [С–Е 99 Рязань — Кочетовка I — Грязи — Краснодар — Веселое (— Гантиади) / Новороссийск — Кавказ]
- [С–Е 593 (Квашино —) Успенская — Ростов-на-Дону]
- С 12 (Зилупе —) рзд. Посинь — Новосокольники — Ржев — Москва
- С 20/1 Санкт-Петербург — Вологда — Котельнич
- С 20/2 Москва — Казань — Екатеринбург
- С 20/3 Калининград — Черняховск — Нестеров (— Кибартай)
- С 20/4 (Бранево —) Мамоново — Дзержинская-Новая — Советск (— Пагегай) / Чернышевское (— Кибартай)
- С 20/5 (Скандава —) Железнодорожный — Черняховск — Советск (— Пагегай) / Чернышевское (— Кибартай)
- С 75/1 (Нарва —) Ивангород — Гатчина — Санкт-Петербург
- [С 95/2 Санкт-Петербург — Дно — Новосокольники — Завережье (— Езерище)]

## 33) Турция\*

*Комментарий: Название страны следует заменить на «Türkiye». Это касается также приложения II. (К тексту на русском языке этот комментарий не относится.)*

- С–Е 70 (Свиленград —) Капикуле — Стамбул — Хайдарпаша — Анкара — Богазкёprü — Калин — Малатья — Капикей [— Рази (Иран, Исламская Республика)] / Нусайбин [— Камишли (Сирийская Арабская Республика)]
- С–Е 74 Бандырма — Балыкесир — Кютахья — Алаюнт — Измир — Маниса / Афьон / Конья — Улукышла / Эскишехир / Ушак — Маниса

C-E 97	Самсун — Калин — Богазкёпрю — Улукышла — Енисе — Адана — Топраккале — Февзипаша — Мерсин — Искендерун — Ислахие — Худут [ — Мейдан — Экбес (Сирийская Арабская Республика)]
C-E 690	Карс (— Ахалкалаки)
C-E 692	Четинкая — Эрзурум — Карс — Догукапи (— Ахурян)
C 70/2	Пехливанкей — Узункёпрю (— Питион)

## 34) Литва\*

C-E 75	(Тракишки —) Моцкава — Шештокай — Казлу-Руда — Каунас — Радвилишкис — Шяуляй — Ионишкис (— Мейтене)
C 14	Радвилишкис — Паневежис — Рокишкис — Обеляй (— Эглайне)
C 20/3	(Нестеров —) Кибартай — Казлу-Руда — Каунас — Мукран (Засниц) — Драугисте (Клайпеда) — Шяуляй — Радвилишкис — Кайшядорис — Вильнюс — Кяна (— Гудогай)

## 35) Армения\*

[C-E 692	(Садахло —) Айрум — Гюмри — Ахурян (— Догукапи)]
----------	--

## 36) Азербайджан\*

C-E 60	(Гардабани —) Беюк-Кясик — Баку (— Туркменбаши)
--------	---

## 37) Грузия\*

[C-E 60	<u>Батуми</u> Поти — Тбилиси — Гардабани (— Беюк-Кясик)]
[C-E 690	(Карс —) Ахалкалаки — Тбилиси]
[C-E 692	(Айрум —) Садахло — Тбилиси]

## 38) Казахстан\*

C-E 24	(Зауралье —) Пресногорьковская — Кокшетау — Астана — Жарык — Мойынты — Достык (— Алашанькоу)
[C-E 30	(Канисай —) Илецк I — Кандыагаш]
C-E 50	(Аксарайская —) Дины Нурпеисовой — Атырау — Макат — Кандыагаш — Саксаульская — Арысь I — Алма-Ата — Актогай
C-E 60	(Салар —) Сары-Агач — Арысь I

*Комментарий: С учетом последней поправки пограничный пункт значится как «Сары-Агач (Казахстанские железные дороги) — Келес (Узбекистанские железные дороги)». Кроме того, соответствующие пункты C-E 60 для Казахстана и Узбекистана не совпадают, в связи с чем могут потребоваться исправления.*

C-E 592	Бейнеу — Шетпе — Актау-Порт
C-E 597	Макат — Бейнеу — Оазис (— Кунград)

*Комментарий: «Оазис» в качестве одного из пунктов С–Е 597 пропущен в части, касающейся Узбекистана.*

Алма-Ата — Жетыген — Алтынколь (— Хоргос)  
 Жарык — Жезказган — Саксаульская — Шалкар — Бейнеу  
 Астана — Есиль — Тобол — Алтынсарин — Хромтау — Никельтау —  
 Кандыагаш — Илецк I  
 Бейнеу — Узень — Болашак (— Серхетяка)  
 Есиль — Аркалык — Шубарколь — Кызылжар — Жезказган

*Комментарий: Линиям, добавленным без обозначения С–Е, должно быть присвоено такое обозначение посредством соответствующей поправки.*

---

39) Туркменистан\*

---

40) Узбекистан\*

С-Е 60 (Чарджоу —) Бухара — Ташкент — Салар (— Ченгельды)  
 С-Е 696 Ташкент — Хаваст — Андижан (— Ош)

*Комментарий: для линии С-Е 696 между Андижаном и Ошем указан Джелалабад. Соответствующие пункты, возможно, должны совпадать.*

С-Е 695 Бухара — Карши — Термез — Галаба (— Хайратон)  
 С-Е 597 (Бейнеу —) Кунград — Нукус (— Дашогуз —) Ургенч (— Чарджоу)

---

41) Кыргызстан\*

С-Е 696 (Андижан —) Джелалабад — Ош

---

42) Эстония\*

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

---

43) Латвия\*

С 12  $\frac{\text{Вентспилс}}{\text{Лиепая}}$  — Елгава — Крустпилс — Зилупе (— рзд. Посинь)  
 С 14  $\frac{\text{Рига — Крустпилс}}{\text{(Обяляй —) Эглайне}}$  — Даугавпилс — Индра (— Бигосово)  
 С-Е 75 (Валга —) Лугажи — Рига — Елгава — Мейтене (— Шаркяй)

*Комментарий: для Литвы применительно к линии С-Е 75 указано «Ионишкис (— Мейтене)». Соответствующие пункты, возможно, должны совпадать.*

---

---

44) Иран (Исламская Республика)\*

С–Е 70 (Капикёй —) Рази — Тебриз — Тегеран — Мешхед — Серахс (— Серахс)

---

*Комментарий: Албания и Черногория в приложениях I и II не указаны. Обе страны являются Договаривающимися сторонами Соглашения.*

## Приложение II

### Объекты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

#### A. Терминалы, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок

##### Армения

##### Австрия

Линц-Штадтхафен	Вельс сортировочный
Грац-Зюд/Верндорф	Вена Фройденау Хафен
Зальцбург Хауптбанхоф/Лиферинг	Гютерцентр-Вена-Зюд
Филлах-Зюд	

##### Азербайджан

Баку (Кешла)

##### Беларусь

Брест  
Минск

##### Бельгия

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

##### Босния и Герцеговина

Сараево

##### Болгария

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

##### Хорватия

Риека	Сплит
Славонски Брод	Загреб

##### Чешская Республика

Брно	Пасков
Ческа-Тршебова	Пршеров
Гавиржов	Прага-Угржиневес
Ловосице	Усти-над-Лабем
Мельник	

##### Дания

Орхус	Копенгаген
Глоstrup	Падборг



**Эстония**

Таллин	Тарту
Тапа	Валга

**Финляндия**

Хельсинки-Пасила

**Франция**

Авиньон-Куртин	Париж-Нуази-ле-Сек
Бордо-Бастид	Париж-Помпадур
Дюнкерк	Париж-Рунжи
Андай	Париж-Валентон
Гавр	Перпиньян
Лилль-Сен-Совёр	Руэн-Соттевиль
Лион-Венисьё	Страсбург
Марсель-Кане	Тулуза
Париж-Ла-Шапель	

**Грузия**

[Ахалкалаки	Поти
Батуми	Тбилиси-Узловая]

**Германия**

Аугсбург-Оберхаузен	Карлсруэ ХБФ
Базель-Бад ГБФ	Киль ХГБФ
Берлин	Кельн-Айфельтор
Билефельд-Ост	Лейпциг
Бохум-Лангендрер	Любек ХБФ
Бремен-Гролланд Роланд	Людвигсбург
Бремерхафен-Нордхафен	Майнц Густавсбург
Дрезден	Мангейм РБФ
Дуйсбург-Рурорт Хафен	Мюнхен ХБФ
Дюссельдорф-Билк	Нойс
Франкфурт (Майн) Ост	Ной-Ульм
Фрайбург (Брайсгау) ГБФ	Нюрнберг ХГБФ
Хаген ХБФ	Оффенбург
Гамбург-Ротенбургсорт	Регенсбург
Гамбург-Зюд	Райне
Гамбург-Вальтерсхоф	Росток
Гамбург-Вильгельмсбург	Саарбрюккен ХГБФ
Ганновер-Линден	Швайнфурт ХБФ
Ингольдштадт Норд	Вупперталь-Лангефельд

**Греция**

Александруполис	Салоники
Иконио	Логистический центр Триасио
Игуменица	Волос

Патры (важный терминал для международных комбинированных грузовых перевозок/перевозок судами в Италию/из Италии)

**Венгрия**

БИЛК Комбитерминал Будапешт	Шопрон
Будапешт-Кикётё	Сегед-Кишкундорозьма
Дебрецен	Сольнок
Мишкольц-Гомори	Захонь

**Ирландия**

Дублин-Норт Уолл

**Италия**

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

**Казахстан**

Арысь I	Тюратам
Караганда-Сортировочная	Туркестан
Семипалатинск	Джезказган
Достык	Алтынколь
Астана (Сороковая)	Чимкент

**Кыргызстан**

Ош

**Латвия**

Рига	Резекне
Вентспилс	Даугавпилс
Лиепая	

**Литва**

Драугисте (Клайпеда)	Каунас
Клайпеда	Шештокай
Панеряй (Вильнюс)	

**Люксембург**

Бетгамбур

**Нидерланды**

Эде	Роттердам-Норд
Роттердам-Хавен	Венло

**Норвегия**

Нарвик	Тронхейм
Осло-Альнабру	

**Польша**

Гданьск	Прушков
Гдыня	Сосновец
Гливице	Свиноуйсьце
Краков	Щецин
Лодзь	Варшава
Малашевиче	Вроцлав
Познань	

**Португалия**

Алкантара (Лиссабон)	Лиссабон-Бобадела
Лейшойнш	

**Республика Молдова**

Унгены	Кишинев
--------	---------

**Румыния**

Бухарест	Крайова
Констанца	Орадя

**Российская Федерация**

Батарейная (Иркутск)	Москва-Товарная-Павелецкая
Базаиха (Красноярск)	Москва-Товарная-Смоленская
Блочная (Пермь)	Находка-Восточная
Брянск-Льговский (Брянск)	Новороссийск-порт
Черняховск (ТЛЦ «Черняховск»)	Омск-Восточный
Чита-I	Ростов-Товарный (Ростов-на-Дону)
Дзержинская-Новая (ТЛЦ «Калининград»)	Смоленск
Хабаровск II	Санкт-Петербург-порт
Киров-Котласский (Киров)	Санкт-Петербург-Товарный-Витебский
[Клещиха (Новосибирск)]	Свердловск-Пассажирский (Екатеринбург)
Костариха (Нижний Новгород)	Тальцы (Улан-Удэ)
Кунцево II (Москва)	Войновка (Тюмень)
Кутум (Астрахань)	Волжский (Волгоград)
Михайло-Чесноковская (Белогорск)	Ворсино (ТЛЦ «Ворсино»)
Москва-Киевская	Уссурийск
Москва-Товарная-Октябрьская	

**Сербия**

Белград — ЖИТ Белград	Сремска Митровица — Порт Сремска Митровица
Белград — НЕЛТ	Нови-Сад — Порт Нови-Сад
Белград — Порт Белград	Шабац — Порт Шабац
Смедерево — Порт Смедерево	Панчево — Порт Панчево
Прахово — Порт Прахово	Порт Богоево
Сента — Порт Сента	

**Словакия**

Братислава	Кошице
Черна-над-Тисоу	Жилина

**Словения**

Копер	Любляна
-------	---------

**Испания**

Альхесирас	Портбоу
Барселона	Таррагона
Ирун	Валенсия (-Силья)
Мадрид	

**Швеция**

Гетеборг	Мальмё
Хельсингборг	Стокгольм-Орста

**Швейцария**

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

**Бывшая югославская Республика Македония**

Скопье

**Турция**

Бандырма	Измир
Деринсе	Мерсин
Искендерун	Самсун
Стамбул	

**Туркменистан****Украина**

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

**Соединенное Королевство**

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

**Узбекистан**

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

## В. Пограничные пункты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок<sup>1</sup>

Вилар Формозу (ПЖД)	–	Фуэнтес-де-Оньоро (ИНСЖД)
Марван (ПЖД)	–	Валенсия-де-Алькантара (ИНСЖД)
Ирун (ИНСЖД)	–	Андай (НОЖДФ)
Портбоу (ИНСЖД)	–	Сербер (НОЖДФ)
Дублин (ИТК)	–	Холихед (БрЖД)
Дандолк (ИТК)		Ньюри (ЖДСИ)
Дувр (БрЖД)	–	Кале (НОЖДФ)
		Дюнкерк (НОЖДФ)
		Остенде (НОЖДБ)
Харидж (БрЖД)	–	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)
Феньи (НОЖДФ)	–	Кеви (НОЖДБ)
Жёмон (НОЖДФ)	–	Эркелин (НОЖДБ)
Туркуэн (НОЖДФ)	–	Мускрон (НОЖДБ)
Розендал (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)	–	Рёсьерна Рёдби (ДГЖД)
Пассау (ЖДГ/ФЖДА)		
Зальцбург (ЖДГ/ФЖДА)		
Куфштайн (ЖДГ/ФЖДА)		
Букс (ЖДШ-ЖДШК/ФЖДА)		
Луино (ЖДШ-ЖДШК/ИГЖД)		
Кьяссо (ЖДШ-ЖДШК/ИГЖД)		
Бренnero (ИГЖД/ФЖДА)		
Тарвизио (ИГЖД)	–	Арнольдштайн (ФЖДА)
Шарлоттенберг (ГЖД Норвегии/ ГЖД Швеции)	–	
Корншо (ГЖД Норвегии/ ГЖД Швеции)		

<sup>1</sup> 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.

Вассияуре (НЖДА Норвегии/ ЖДА Швеции)		
Сторлиен (НЖДА Норвегии/ ЖДА Швеции)		
Мальмё (ГЖД Швеции)	–	Копенгаген (ДГЖД)
Треллеборг (ГЖД Швеции)	–	Засниц (ЖДГ)
Истад (ГЖД Швеции)	–	Свиноуйсьце (ГЖД Польши)
Гедзер (ДГЖД)	–	Росток (ЖДГ)
Гетеборг (ГЖД Швеции)	–	Фредериксхавн (ДГЖД)
Мальмё (ГЖД Швеции)	–	Травемюнде (ЖДГ)
Франкфурт-на-Одере (ЖДГ)	–	Куновице (ГЖД Польши)
Эбенфурт (ФЖДА)	–	Шопрон (ГИСЕВ/МАВ)
Никельсдорф (ФЖДА)	–	Хедьешхалом (МАВ)
Горка (ЖДГ)	–	Венглинец (ГЖД Польши)
Келебия (МАВ)	–	Суботица (ИЖС)
Лекешхаза (МАВ)	–	Куртич (ЖД Румынии)
Прешево (ИЖС)	–	Табановце (ЖД БЮОРМ)
Дженерал-Янкович (ЖД МООНК)	–	Волково (ЖД БЮОРМ)
Димитровград (ИЖС)	–	Драгоман (ЖД Болгарии)
Приполе/Врбница (ИЖС)	–	Биело-Поле (ЖИЧ)
Эпископия Бихор (ЖД Румынии)	–	Бихаркерестеш (МАВ)
Джурджу (ЖД Румынии)	–	Русе (ЖД Болгарии)
Свиленград (ЖД Болгарии)	–	Капикюле (ТГЖД)
Видин (ЖД Болгарии)	–	Калафат (ЖД Румынии)
Кулата (ЖД Болгарии)	–	Промахон (ЖД Греции)
Турку (ГЖДФ)	–	Стокгольм (ГЖД Швеции)
Капикёй (ТГЖД)	–	Рази (ЖД Ирана)
Нусайбин (ТГЖД)	–	Камишли (ЖД Сирии)
Мархег (ФЖДА)	–	Девинска Нова Вес (ЖД Словакии)
Китзе (ФЖДА)	–	Братислава (ЖД Словакии)
Гдыня (ГЖД Польши)	–	Истад, Стокгольм (ГЖД Швеции)/Хельсинки (ГЖДФ)
Ширндинг (ЖДГ)	–	Хеб (ЧЖД)
Халупки (ГЖД Польши)	–	Богумин (ЧЖД)
Бад-Шандау (ЖДГ)	–	Дечин (ЧЖД)
Завидув (ГЖД Польши)	–	Фридлант-в-Чехах (ЧЖД)
Луки-под-Макитоу (ЖД Словакии)	–	Горни-Лидеч (ЧЖД)
Бернхардсталь (ФЖДА)	–	Бржецлав (ЧЖД)
Зуммерау (ФЖДА)	–	Горни Двориште (ЧЖД)
Вайниккала (ГЖДФ)	–	Бусловская (РЖД)
Ионишкис (ЖД Литвы)	–	Мейтене (ЖД Латвии)
Кибартай (ЖД Литвы)	–	Нестеров (РЖД) <i>Комментарий:</i> <i>Действительно ли включение этого пункта с учетом наличия пограничного пункта Чернышевское — Кибартай?</i>
Чернышевское (РЖД)	–	Кибартай (ЖД Литвы)
Советск (РЖД)	–	Пагегяй (ЖД Литвы)

Бранево (ГЖД Польши)	–	Мамоново (РЖД)	
Скандава (ГЖД Польши)	–	Железнодорожный (РЖД)	
Обеляй (ЖД Литвы)	–	Эглайне (ЖД Латвии)	
Кяна (ЖД Литвы)	–	Гудогай (БЖД)	
Орша (БЖД)	–	Красное (РЖД)	
Индра (ЖД Латвии)	–	Бигосово (БЖД)	
Мейтене (ЖД Латвии)	–	Шаркяй (ЖД Литвы)	<i>Комментарий: Действительно ли включение этого пункта с учетом наличия пограничного пункта Ионишкис — Мейтене?</i>
Зерново (УЖД)	–	Суземка (РЖД)	
Ивангород (РЖД)	–	Нарва (ЭЖД)	
Валга (ЭЖД)	–	Лугажи (ЖД Латвии)	
Лобок (РЖД)	–	Езерице (БЖД)	
Рзд. Посинь (РЖД)	–	Зилупе (ЖД Латвии)	
Валуйки (РЖД)	–	Тополи (УЖД)	
Гуково (РЖД)	–	Красная Могила (УЖД)	
Зауралье (РЖД)	–	Пресногорьковская (Казахстанские ЖД)	
Аксарайская (РЖД)	–	Дины Нурпеисовой (Казахстанские ЖД)	
[Канисай (РЖД)]	–	Илецк I (Казахстанские ЖД)	
Наушки (РЖД)	–	Сухэ-Батор (Монгольские ЖД)	
Забайкальск (РЖД)	–	Маньчжурия (Китайские ЖД)	
Хасан (РЖД)	–	Туманган (ЖД КНДР)	
Веселое (РЖД)	–	Гантиади [(АО «Грузинская железная дорога»)]	
[Канбаз (ТГЖД)]	–	[Карцахи (АО «Грузинская железная дорога»)]	
Достык (Казахстанские ЖД)	–	Алашанькоу (Китайские ЖД)	
Догучапи (ТГЖД)	–	Ахурян (ЖД Армении)	
Тракишки (ГЖД Польши)	–	Моцкава (ЖД Литвы)	
Дорохуск (ГЖД Польши)	–	Изов (УЖД)	
Звардонь (ГЖД Польши)	–	Скалите (ЖД Словакии)	
Зебжидовице (ГЖД Польши)	–	Петровице-у-Карвине (ЧЖД)	
Мендзылесе (ГЖД Польши)	–	Лихков (ЧЖД)	
Чадца (ЖД Словакии)	–	Мости-у-Яблункова (ЧЖД)	
Куты (ЖД Словакии)	–	Ланжхот (ЧЖД)	
Чьерна-над-Тисоу (ЖД Словакии)	–	Чоп (УЖД)	
Комарно (ЖД Словакии)	–	Комаром (МАВ)	
Штурово (ЖД Словакии)	–	Соб (МАВ)	
Русовце (ЖД Словакии)	–	Райка (МАВ)	
Чаня (ЖД Словакии)	–	Хидашнемети (МАВ)	
Плавеч (ЖД Словакии)	–	Мушина (ГЖД Польши)	
Мадьярболи (МАВ)	–	Бели-Манастир (ХЖД)	
Гевгелия (ЖД БЮРМ)	–	Идомени (ЖД Греции)	
Дикеа (ЖД Греции)	–	Свиленград (ЖД Болгарии)	
Кристаллопиги (ЖД Греции)	–	(ЖД Албании)	

Патры/Игуменица (ЖД Греции)	–	Бриндизи (ИГЖД)
Патры/Игуменица (ЖД Греции)	–	Триест (ИГЖД)
Патры/Игуменица (ЖД Греции)	–	Анкона (ИГЖД)
Патры/Игуменица (ЖД Греции)	–	Бари (ИГЖД)
Волос (ЖД Греции)	–	Латакия (ЖД Сирии)
Кафкасос (ЖД Греции)	–	Кременица (ЖД БЮРМ)
[Потийский порт (АО «Грузинская железная дорога»)]	–	Порт Варна (ЖД Болгарии)]
[Батумский порт (АО «Грузинская железная дорога»)]	–	Порт Варна (ЖД Болгарии)]
[Потийский порт (АО «Грузинская железная дорога»)]	–	Порт Кавказ (РЖД)]
Стамора-Моравица (ЖД Румынии)	–	Вршац (ИЖС)
Халмеу (ЖД Румынии)	–	Дьяково (УЖД)
Викшаны (ЖД Румынии)	–	Вадул-Сирет (УЖД)
Питион (ЖД Греции)	–	Узункёпрю (ТГЖД)
Ислахие (ТГЖД)	–	Мейдан-Экбес (ЖД Сирии)
Догукапи (ТГЖД)	–	Ахурян (ЖД Армении)
Коториба (ХЖД)	–	Муракерестур (МАВ)
Копривница (ХЖД)	–	Дьекенеш (МАВ)
Чаковец (ХЖД)	–	Средишче (ЖД Словении)
Савски Мароф (ХЖД)	–	Добова (ЖД Словении)
Эрдут (ХЖД)	–	Богоево (ИЖС)
Товарник (ХЖД)	–	Шид (ИЖС)
Славонски Шамац (ХЖД)	–	Босански Шамац (ЖД Боснии и Герцеговины)
Меткович (ХЖД)	–	Чаплина (ЖД Боснии и Герцеговины)
Волиня (ХЖД)	–	Добрлин (ЖД Боснии и Герцеговины)
Стрмица (ХЖД)	–	Рипач (ЖД Боснии и Герцеговины)
Шапьяне (ХЖД)	–	Илирска-Бистрица (ЖД Словении)
Лупоглав (ХЖД)	–	Подгорье (ЖД Словении)
Розенбах (ФЖДА)	–	Есенице (ЖД Словении)
Шпильфельд Штрас (ФЖДА)	–	Шентиль (ЖД Словении)
Средишче (ЖД Словении)	–	Чаковец (ХЖД)
Ходас (ЖД Словении /МАВ)	–	
Вилла Опичина (ИГЖД)	–	Сежана (ЖД Словении)
Тересполь (ГЖД Польши)	–	Брест (БЖД)
Медыка (ГЖД Польши)	–	Мостиска (УЖД)
Захонь (МАВ)	–	Чоп (УЖД)
Унгены (ЖД Молдовы)	–	Яссы (ЖД Румынии)
Квашино (УЖД)	–	Успенская (РЖД)
Бережесть (УЖД)	–	Словечно (БЖД)
Джурджулешты (ЖД Молдовы)	–	Галац (ЖД Румынии)
Новосавицкая (ЖД Молдовы)	–	Кучурган (УЖД)
[Гардабани (АО «Грузинская железная дорога»)]	–	Беюк-Кясик (ЗАО «Азербайджанские железные дороги»)]
[Потийский порт (АО «Грузинская железная дорога»)]	–	Морской порт Черноморск (УЖД)]
[Батумский порт (АО «Грузинская железная дорога»)]	–	Морской порт Черноморск (УЖД)]
Баку (Азербайджанские ЖД)	–	Туркменбаши (ЖД Туркменистана)



Серахс (ЖД Ирана)	–	Серахс (ЖД Туркменистана)	
Сары-Агач (Казахстанские ЖД)	–	Келес (Узбекистанские ЖД)	
Бейнеу (Казахстанские ЖД)	–	Кунград (Узбекистанские ЖД)	
Оазис (Казахстанские ЖД)	–	Каракалпакстан (Узбекистанские ЖД)	
Алтынколь (Казахстанские ЖД)		Хоргос (Китайские ЖД)	
Алат (Узбекистанские ЖД)	–	Чарджоу (ЖД Туркменистана)	
Андижан (Узбекистанские ЖД)	–	Джелалабад (ЖД Кыргызстана)	
Андижан (Узбекистанские ЖД)	–	Ош (ЖД Кыргызстана)	<i>Комментарий: Действительно ли включение этого пункта с учетом наличия пограничного пункта Андижан — Джелалабад?</i>
Галаба (Узбекистанские ЖД)	–	Хайратон (ЖД Афганистана)	
Термез (Узбекистанские ЖД)	–	Карши (Узбекистанские ЖД)	
[Садахло (АО «Грузинская железная дорога»)]	–	Айрум (ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога»)]	
Болашак (Казахстанские ЖД)		Серхетяка (ЖД Туркменистана)	

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

<i>Станции, расположенные между железнодорожными системами с различной шириной колеи</i>	<i>Заинтересованные страны</i>	<i>Используемый метод перехода с одной железнодорожной колеи на другую</i>	
		<i>Смена осей/тележек в вагонах</i>	<i>Перевалка грузовых единиц с помощью крана/другого перегрузочного оборудования</i>
<u>Ирун</u> — Андай	Испания — Франция	X	X
<u>Портбоу</u> — Сербер	Испания — Франция	X	X
<u>Ханко</u>	Финляндия	X	
Черна-над-Тисоу — Чоп	Словакия — Украина		X
Захонь — Чоп	Венгрия — Украина	X X	X X
Яссы — Унгены	Румыния — Республика Молдова	X	X X
Галац — Джурджулешты	Румыния — Республика Молдова	X	X

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

Станции, расположенные между железнодорожными системами с различной шириной колеи	Заинтересованные страны	Используемый метод перехода с одной железнодорожной колеи на другую	
		Смена осей/тележек в вагонах	Перевалка грузовых единиц с помощью крана/другого перегрузочного оборудования
Викшаны — Вадул-Сирет	Румыния — Украина	X X	X X
Халмеу** — Дьяково	Румыния — Украина	X X	X X
Варна	Болгария	X	X
Малазевице*** — Брест	Польша — Беларусь	X X	X X
Медыка — Мостиска	Польша — Украина	X X	X X
Есень	Украина — Венгрия	X	
Шештокай****	Литва	—	X
Моцкава	Литва	X	X
Тракишки	Польша	—	—
[Ахалкалаки***	Грузия — Турецкая Республика	X	X]
Забайкальск — Маньчжурия	Российская Федерация — Китай	X X	X X
Хасан — Туманган	Российская Федерация — Корейская Народно- Демократическая Республика	X	X X
Достык — Алашанькоу	Казахстан — Китай	X	X
Алтынколь — Хоргос	Казахстан — Китай	X	X

*Примечание:* Станции смены колесных пар являются также пограничными пунктами.

#### 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)
Странрар	— Ларн	(Соединенное Королевство)

\*\* 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.

\*\*\* Железнодорожная станция перевалки грузов, а не пограничный пункт.

\*\*\*\* Не является пограничным пунктом.

Холихед	— Дублин	(Соединенное Королевство — Ирландия)
Зебрюгге	— Харидж	(Бельгия — Соединенное Королевство)
Зебрюгге	— Дувр	(Бельгия — Соединенное Королевство)
Путтгарден	— Рёдби	(Германия — Дания)
Любек-Травемюнде	— Ханко	(Германия — Финляндия)
Гедсер	— Росток (Варнемюнде)	(Дания — Германия)
Гётеборг	— Фредериксхавн	(Швеция — Дания)
Мальмё	— Травемюнде	(Швеция — Германия)
Треллеборг	— Засниц	(Швеция — Германия)
Истад	— Свиноуйсьце	(Швеция — Польша)
Хельсинки	— Гдыня	(Финляндия — Польша)
Хельсинки	— Стокгольм	(Финляндия — Швеция)
Турку	— Стокгольм	(Финляндия — Швеция)
Самсун	— Констанца	(Турция — Румыния)
Мерсин	— Венеция	(Турция — Италия)
Гдыня	— Истад	(Польша — Швеция)
Гдыня	— Стокгольм	(Польша — Швеция)
Гдыня	— Хельсинки	(Польша — Финляндия)
Патры/Игуменица	— Бриндизи	(Греция — Италия)
Патры/Игуменица	— Триест	(Греция — Италия)
Патры/Игуменица	— Анкона	(Греция — Италия)
Патры/Игуменица	— Бари	(Греция — Италия)
Бар	— Бари	(Сербия — Италия) <i>Комментарий: Эта паромная переправа соединяет Бар в Черногории и Бари в Италии. Информацию о ней следует обновить путем внесения соответствующей поправки.</i>
Бар	— Анкона	(Сербия — Италия) <i>Комментарий: Как указано выше.</i>
Волос	— Латакия	(Греция — Сирийская Арабская Республика)
Калафат	— Видин	(Румыния — Болгария)
Калининград	— Любек	(Российская Федерация — Германия)
Балтийск	— Любек	(Российская Федерация — Германия)
Находка	— Иокогама	(Российская Федерация — Япония)
Восточный	— Пусан	(Российская Федерация — Республика Корея)

Холихед	— Дублин	(Соединенное Королевство — Ирландия)
Драугисте (Клайпеда)	— Мукран (Заснитц)	(Литва — Германия)
Засниц	— Балтийск	(Германия — Российская Федерация)
Варна	— Одесса	(Болгария — Украина)
Варна	— Новороссийск	(Болгария — Российская Федерация)
Варна	— Поти/Батуми	(Болгария — Грузия)
Бургас (порт)	— Новороссийск	(Болгария — Российская Федерация)
Бургас (порт)	— Поти	(Болгария — Грузия)
Одесса		(Украина — .....)
Ильичевск		(Украина — .....)
Мариуполь		(Украина — .....)
[Батуми	— Черноморск	(Грузия — Украина)]
[Поти	— Кавказ	(Грузия — Российская Федерация)]
[Кавказ	— Самсун	(Российская Федерация — Турция)]
[Кавказ	— Варна	(Российская Федерация — Болгария)]
Баку	— Туркменбаши	(Азербайджан — Туркменистан)
Актау-Порт	— Алят	(Казахстан — Азербайджан)
Курык-Порт	— Алят	(Казахстан — Азербайджан)

*Примечание:* Железнодорожно-паромные переправы являются также пограничными пунктами, за исключением переправ Странрар — Ларн и Мессина — Вилла Сан-Джованни.  
*Комментарий:* Мессина — Вилла С. Джованни в списке не значится.

## 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 пароммах, которые являются составной частью железнодорожной сети.

#### Параметры инфраструктуры сети важнейших линий международных комбинированных перевозок

	A		B		
	<i>Существующие линии, которые отвечают требованиям, предъявляемым к инфраструктуре, и линии, подлежащие модернизации или реконструкции</i>		<i>Новые линии</i>		
	<i>Нынешние показатели</i>	<i>Целевые показатели</i>			
1. Количество путей	(не указано)	(не указано)	2		
2. Габарит погрузки подвижного состава	МСЖД В <sup>2</sup>		МСЖД С <sup>2</sup>		
3. База <sup>1</sup>	4,0 м		4,2 м		
4. Минимальная расчетная скорость <sup>3</sup>	100 км/ч	Категория линии	Скорость	Категория линии	Скорость
		F1	120	F1	120
		F2	120	F2	120
		F3	100	F3	100
		F4	н.у.	F4	н.у.
		F1520	120	F1520	120
	F1600	100	F1600	100	
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		

	<i>А</i>		<i>В</i>
	<i>Существующие линии, которые отвечают требованиям, предъявляемым к инфраструктуре, и линии, подлежащие модернизации или реконструкции</i>		
	<i>Нынешние показатели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Новые линии</i>
6. Максимальный уклон <sup>1</sup>	(не указан)	(не указан)	12,5 мм/м
7. Минимальная полезная длина обгонных путей	600 м	750 м	750 м

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

<sup>2</sup> МСЖД — Международный союз железных дорог.

<sup>3</sup> 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 погрузки 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 2,5 м), на специальных вагонах-платформах, грузовая площадка которых находится на высоте 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 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 2,5 м и высотой 2,6 м на обычных железнодорожных платформах (грузовая площадка расположена на высоте 1,246 м);
- перевозку полуприцепов на специальных вагонах-платформах с карманами;
- перевозку контейнеров/съемных кузовов шириной 2,6 м и высотой 2,9 м специальными вагонами с низкими бортами.

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

4. *Минимальная расчетная скорость*

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

5. *Разрешенная нагрузка на ось*

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

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

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

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

7. *Минимальная полезная длина обгонных путей*

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



## Приложение IV

### Эксплуатационные характеристики поездов и минимальные требования к инфраструктуре

#### A. Требования, предъявляемые к эффективной системе международных комбинированных перевозок

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

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

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

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

d) способность осуществлять перевозки стандартных контейнеров всех типов, а также всех грузовых единиц, которые могут перевозиться автомобильным транспортом в международном сообщении в Европе. В этой связи следует учитывать поддающиеся прогнозированию тенденции в области веса и габаритов грузовых единиц.

2. Эти требования должны удовлетворяться путем:

a) повышения скорости перевозки (от пункта отправления до пункта назначения с учетом всех остановок), которая должна соответствовать или превышать скорость перевозки автомобильным транспортом от двери до двери;

b) использования нерабочих часов грузополучателей (например, осуществление перевозки в ночное время), с тем чтобы грузы можно было сдавать в утренние часы по желанию потребителей;

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

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

e) принятия организационных мер по совершенствованию транспортного потока путем использования современных систем связи.

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

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

## В. Эксплуатационные характеристики поездов

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

<i>Минимальные требования</i>	<i>Существующие показатели</i>	<i>Целевые показатели*</i>
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)

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 инфраструктуры, приведенные в приложении III.

## Д. 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;

\* 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.

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

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

## **Е. Минимальные требования к промежуточным станциям**

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

Инфраструктура таких промежуточных станций должна соответствовать приведенным ниже условиям:

- Подъездные пути должны обладать достаточной суточной пропускной способностью для предотвращения задержек поездов, используемых для комбинированных перевозок.
- Въезды на подъездной путь и выезды с него должны обеспечивать движение поездов без задержек в обоих направлениях. Их пропускная способность должна быть достаточной для того, чтобы прибывающие и/или отправляющиеся поезда, используемые для комбинированных перевозок, не задерживались.
- Различные типы путей должны иметь достаточную пропускную способность для осуществления конкретной работы на станции, что, в частности, касается приемных-отправочных путей, сборных путей, сортировочных линий и ответвлений, погрузочных путей и путей для смены колесных пар.
- Габариты погрузки для указанных выше путей должны соответствовать габаритам погрузки для используемых железнодорожных линий (МСЖД В или МСЖД С).
- Длина путей должна быть достаточной для приема полносоставных поездов, используемых для комбинированных перевозок.
- В случае использования электрической тяги пути должны быть доступными для электровозов (на пограничных станциях для электровозов соответствующей прилегающей дороги).
- Мощности по перевалке, обмену группами вагонов, смене колесных пар, а также средства проведения пограничного контроля должны обеспечивать минимальную продолжительность необходимых стоянок.

### **а) Станции обмена группами вагонов**

13. Комбинированные перевозки между станциями отправления и назначения должны по возможности осуществляться поездами прямого сообщения. В том случае если это экономически нецелесообразно вследствие малого объема отправок и если в этой связи перевалка комбинированных отправок неизбежна, они должны осуществляться по крайней мере группами вагонов. Продолжительность остановок для осуществления этих операций не должна превышать 30 минут 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.

**b) 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.

**c) Станции для смены колесных пар**

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

**d) Железнодорожно-паромные переправы/порты**

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

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

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

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

- если перевалку грузовых единиц необходимо осуществлять отдельно от вагонов, то для осуществления возможной автомобильной перевозки между паромным и железнодорожным терминалами должны иметься короткие и надежные автомобильные дороги.
-