



**ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

СОГЛАШЕНИЕ

об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа – Азия

(с учетом изменений и дополнений
по состоянию на 13 июня 2022 года)

СОГЛАШЕНИЕ
об организационных и эксплуатационных
аспектах комбинированных перевозок
в сообщении Европа – Азия

С целью организации комбинированных перевозок в международном сообщении центральные государственные органы, ведающие железнодорожным транспортом, в дальнейшем именуемые Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения:

Республики Беларусь,
Республики Болгария,
Венгрии,
Республики Казахстан,
Китайской Народной Республики,
Кыргызской Республики,
Латвийской Республики,
Республики Молдова,
Монголии,
Республики Польша,
Российской Федерации,
Словацкой Республики,
Республики Узбекистан,
Украины,
Эстонской Республики,

в лице своих уполномоченных представителей заключили настоящее Соглашение.

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

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ:

ПРЕДУСМАТРИВАЯ увеличение объёмов грузовых перевозок между Европой и Азией,

ЖЕЛАЯ содействовать развитию этих перевозок,

СТРЕМЯСЬ к интегрированию транспортных сетей Европы и Азии,

ПОДЧЕРКИВАЯ важную роль комбинированных перевозок для улучшения качества транспортных услуг, безопасности перевозок грузов и уменьшения неблагоприятных последствий для окружающей среды,

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

ДОГОВОРИЛИСЬ о нижеследующем:

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1

ТЕРМИНЫ

В понимании настоящего Соглашения нижеприведенные термины означают:

а) комбинированная перевозка – перевозка грузов в одной и той же интермодальной транспортной единице (контейнер, съемный автомобильный кузов, полуприцеп) или в одном и том же автомобильном транспортном средстве (автопоезд, автомобиль, прицеп) с использованием нескольких видов транспорта;

б) сеть важнейших линий международных комбинированных перевозок – все железнодорожные линии, которые:

- в настоящее время используются для регулярных международных комбинированных перевозок;

- ожидается, что они станут в ближайшем будущем важнейшими линиями комбинированных перевозок;

в) соответствующие объекты – используемые для комбинированных перевозок терминалы, пограничные пункты, станции приема-сдачи вагонов, станции смены колесных пар и железнодорожно-паромные переправы, порты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок.

Статья 2

СЕТЬ ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

1. Договаривающиеся стороны принимают положения настоящего Соглашения в качестве согласованных рекомендаций международного

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

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

Статья 3

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СЕТИ

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

Статья 4

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПЕРЕВОЗОК И ТРЕБОВАНИЯ К ИНФРАСТРУКТУРЕ

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

2. С целью унификации и облегчения процедур, связанных с международными комбинированными перевозками, Договаривающиеся стороны принимают соответствующие меры для достижения указанных в Приложении IV к настоящему Соглашению параметров и стандартов.

Статья 5

ПРИЛОЖЕНИЯ

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

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 6

ДЕПОЗИТАРИЙ

Депозитарием настоящего Соглашения является Комитет Организации сотрудничества железных дорог (далее – Комитет ОСЖД).

Статья 7

ПОДПИСАНИЕ И ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

1. Настоящее Соглашение открыто с 01.01.1997 г. для подписания в Комитете ОСЖД в Варшаве.

2. Соглашение подписывается членами Совещания Министров Организации сотрудничества железных дорог (далее – ОСЖД).

3. Соглашение вступает в силу по истечении 60 дней с даты его подписания не менее чем 4-мя членами ОСЖД при условии, что одна или несколько важнейших линий сети международных комбинированных перевозок непрерывно соединяют территории их государств.

4. Комитет ОСЖД информирует письменно Договаривающиеся стороны о дате его вступления в силу.

5. Настоящее Соглашение подлежит официальному оглашению согласно действующим внутренним правовым актам стран Договаривающихся сторон, о чем сообщается депозитарию.

Статья 8

ПРИСОЕДИНЕНИЕ К СОГЛАШЕНИЮ

1. Настоящее Соглашение открыто для присоединения к нему любого члена ОСЖД.

2. Документы о присоединении сдаются в Комитет ОСЖД.

3. Комитет ОСЖД информирует Договаривающиеся стороны о присоединении к нему новых членов.

Статья 9

ОГРАНИЧЕНИЯ И УРЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРОВ

1. Соглашение не должно ограничивать какую-либо из Договаривающихся сторон в принятии мер для обеспечения внутренней и внешней безопасности своего государства. В случае принятия мер соответствующие Договаривающиеся стороны обязаны проинформировать в письменном виде депозитарий и Договаривающиеся стороны Соглашения об их содержании, о сроках их введения и продолжительности действия.

2. Любой спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения разрешается путем переговоров или другими средствами урегулирования.

2.1. В случае невозможности разрешения спора таким способом, спорящие стороны имеют право передать материалы одному или нескольким арбитрам, избранным по общему согласию этих сторон, и извещают об этом депозитарий.

2.2. Если в течение трех месяцев спорящие стороны не смогут прийти к согласию относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих сторон может обратиться к Совещанию Министров ОСЖД с просьбой о назначении единого арбитра, которому спор передается на разрешение.

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

Статья 10

ВНЕСЕНИЕ ПОПРАВОК В СОГЛАШЕНИЕ

В настоящее Соглашение могут вноситься поправки в соответствии с нижеуказанной процедурой (за исключением Приложений I и II к настоящему Соглашению, порядок изменения которых регулируется Статьей 11):

1. Любая предлагаемая поправка направляется депозитариям, который организует рассмотрение этой поправки на очередном совещании соответствующего рабочего органа ОСЖД. При поддержке проекта поправки большинством в две трети присутствующих, она направляется на рассмотрение Совещанию Министров ОСЖД.

2. Совещание Министров ОСЖД принимает поправки к настоящему Соглашению.

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

Статья 11

ВНЕСЕНИЕ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЯ I И II

Поправки в Приложения I и II к настоящему Соглашению могут вноситься в соответствии с нижеуказанной процедурой:

1. Предлагаемые сторонами поправки к Приложениям I и II к настоящему Соглашению депозитарий направляет непосредственно заинтересованным сторонам настоящего Соглашения.

2. Поправка считается принятой, если в течение 45 дней с даты ее направления ни одна из непосредственно заинтересованных Договаривающихся сторон не уведомит депозитария о своем несогласии с поправкой.

Об отклонении поправки депозитарий сообщает всем непосредственно заинтересованным Сторонам в течение 10 дней после получения уведомления Стороны о несогласии с поправкой.

О принятии поправки депозитарий сообщает всем Договаривающимся Сторонам в течение 10 дней после истечения 45-дневного срока на подачу уведомлений заинтересованным Сторонам. Поправка вступает в силу через 30 дней с даты её направления депозитарием всем Договаривающимся Сторонам.

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

Статья 12

ДЕНОНСАЦИЯ И ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ

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

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

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

Статья 13

АУТЕНТИЧНЫЙ ТЕКСТ

Подлинник Соглашения, тексты которого на китайском и русском языках являются равно аутентичными, сдается на хранение в Комитет ОСЖД.

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

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

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

Обозначение линий:

а) буквенные обозначения:

АСЕ – линии, включенные в СМЖЛ, СЛКП и Соглашение ОСЖД;

АС – линии, включенные в СЛКП и Соглашение ОСЖД;

А – линии, включенные только в Соглашение ОСЖД.

б) цифровые обозначения:

- основные линии обозначены двумя цифрами;

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

в) пояснения касательно порядка нумерации железнодорожных линий, имеющих важное значение для международных комбинированных перевозок:

- основные линии северо-южного направления имеют нечётные номера, возрастающие с Запада на Восток, а восточно-западного направления – чётные номера, возрастающие с Севера на Юг;

- в нумерации линий ответвлений от основных линий первые две цифры совпадают с номером основной линии, а третья цифра или дробь является её порядковым номером;

- номера линий, обозначенных буквой «А», могут быть идентичными номерам ближайшей линии, обозначенной буквами «АС» или «АСЕ».

1. Железнодорожные линии

1. Азербайджан*

- А – 700 /Самур/ – Ялама – Баку – Алят порт – /Туркменбаши/
 А – 701 /Самур/ – Ялама – Беюк-Кясик – /Гардабани/
 А – 702 /Самур/ – Ялама – Джульфа /Джульфа Иранская/**
 А – 703 /Самур/ – Ялама – Астара /Азербайджан/ – Астара /Иран/
 А – 704 /Туркменбаши/ – Алят порт – Беюк-Кясик – /Гардабани/
 А – 705 /Актау порт/ – Алят порт – Беюк-Кясик – /Гардабани/
 А – 706 /Курык порт/ – Алят порт – Беюк-Кясик – /Гардабани/

2. Афганистан*

- А – 503 /Галаба/ – /Хайратон/ – Джайратан – Таза Омед – Найебабад – /Мазар е Шариф/
 А – 61 /Эмамназар/ – /Акина/
 А – 63 /Сархадабад/ – /Торгунди/

3. Беларусь

- АСЕ – 20 /Тересполь/ – Брест – Минск – Орша – Осиновка – /Красное/
 А – 201 /Словечно/ – Жлобин – Минск – Молодечно – Гудогай – /Кяна/
 А – 95/2 /Словечно/ – Жлобин – Минск

4. Болгария

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

* - не является Стороной Соглашения.

** - временно не эксплуатируется.

- АСЕ – 680 София – Мездра – Горна Оряховица – Каспичан – Синдел – Варна – /Ильичевск/
- АСЕ – 70 /Димитровград/ – Драгоман – София – Пловдив – Димитровград Северный – Свиленград – /Капикуле/
- АСЕ – 720 Пловдив – Зимница – Карнобат – Бургас
- АСЕ – 855 София – Кулата – /Промахон/

5. Венгрия

- АСЕ – 61 /Братислава – Комарно/ – Комаром – Будапешт /Русовце/ – Райка – Хедьешхалом
- АСЕ – 69 Будапешт – Муракерестур – /Коториба/
- АСЕ – 71 Будапешт – Домбовар – Дьекенеш – /Ботово – Копривница/
- АСЕ – 85 Будапешт – Келебия – /Суботица/
- АСЕ – 50 /Вена/ – Хедьешхалом – Дьер – Будапешт – /Эбенфурт/ – Шопрон – Мишкольц – Ньиредьхаза – Захонь – /Чоп/ Эперешке – /Батево/
- 1/МAB
- 2/ДьШЭВ/МAB
- АСЕ – 52 /Штурово/ – Соб – Будапешт – Цеглед – Сольнок – Дебрецен – Ньиредьхаза – Захонь – /Чоп Эперешке – Батево
- АСЕ – 56 Будапешт – Ракош – Уйсас – Сольнок – Лекешхаза – /Куртич/
- АСЕ – 30/1 Мишкольц – Фелшёжолца – Хидашнемети – /Чанья/
- АС – 51/1 Сольнок – Пюшпёкладань – Бихаркерестеш – /Епископия Бихор/
- АС – 773 Будапешт – Домбовар – Печ – Мадьярбой – /Бели Монастир/

6. Грузия*

- А – 701 /Веселое/ – Гантиади – Тбилиси – Гардабани – /Беюк-Кясик/
 А – 701/1 Батуми – Тбилиси – Гардабани – /Беюк-Кясик/
 А – 701/2 Поти – Тбилиси – Гардабани – /Беюк-Кясик/
 А – 703 /Веселое/ – Гантиади – Тбилиси – Садахло – /Аирум/

7. Казахстан

- А – 50 /Аксарайская II/ – Ганюшкино – Атырау – Макат – Кандыагаш –
 Арыс 1 – Турксиб – Алматы – Актогай – Достык – /Алашанькоу/
 А – 50/1 /Алашанькоу/ – Достык – Турксиб – /Аламедин/
 А – 50/3 /Алашанькоу/ – Достык – Актогай – Алматы – Арыс 1 –
 /Сарыагаш/
 А-50/4 /Аксарайская II/ – Ганюшкино – Атырау – Макат – Бейнеу –
 Мангистау
 А – 60 /Алтынколь/ – Сарыозек – Алматы – Сексеул – Кызылорда –
 /Илецк I/
 А – 62 /Алтынколь/ – Сарыозек – Алматы – Сексеул – Кызылорда
 – / Дины Нурпеисовой (рзд)/
 А – 64 /Алтынколь/ – Сарыозек – Алматы – Сексеул – Кызылорда –
 Бейнеу – /Актау порт/ Алят порт /
 А – 66 /Алтынколь/ – Сарыозек – Алматы – Сексеул – Кызылорда –
 Бейнеу – /Курык порт/ Алят порт/
 А – 68 /Болашак/ – Бейнеу – Кызылорда – Сексеул – Сарыозек –
 Алматы – /Алтынколь/
 А – 203 /Петропавловск/ – Смирново – Кокшетау I – Нур-Султан 1 –
 Мойынты – Актогай – Достык – /Алашанькоу/

* - не является Стороной Соглашения

- A-203/1 /Тарановская/ – Тобол – Есиль – Атбасар – Нур-Султан 1 –
Мойынты – Актогай – Достык – /Алашанькоу/
- A – 500 /Ташкент/ – Сарыагаш – Кызылорда – Кандыагаш – Актобе –
Илецк I – Уральск – Семиглавый Мар – /Озинки/
- A – 500/4 /Алашанькоу/ – Достык – Актогай – Алматы – Арыс 1 –
Кандыагаш – Илецк I – Уральск – Семиглавый Мар – /Озинки/

8. *Китай*

- A-205 /Забайкальск/ – Маньчжурия – Харбинь – Шэньян – Далянь
- A-205/1 /Забайкальск/ – Маньчжурия – Харбинь – Шэньян – Даньдун
- A-204 /Дзамын-Ууд/ – Эрлянь – Цзинии – Пекин – Тяньцзинь
- A-204/1 /Дзамын-Ууд/ – Эрлянь – Шэньян – Даньдун
- A-50 /Достык/ – Алашанькоу – Урумчи – Ланьчжоу – Сиань –
Чжэнчжоу – Ляньюньган
- A-50/1 /Достык / – Алашанькоу – Урумчи – Ланьчжоу – Сиань –
Чжэнчжоу – Сыйчжоу – Шанхай
- A-50/2 /Достык / – Алашанькоу – Урумчи – Ланьчжоу – Сиань –
Чжэнчжоу – Ухань – Гуанчжоу – Шэньчжень
- A-50/3 /Достык / – Алашанькоу – Урумчи – Ланьчжоу – Сиань –
Чжэнчжоу – Шицзячжуан – Пекин – Тяньцзинь – Шэньян –
Даньдун
- A – 60 /Алтынколь/ – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Сиань – Чжэнчжоу
– Ляньюньган
- A-62 /Алтынколь/ – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Сиань – Чжэнчжоу
– Сыйчжоу – Шанхай
- A-64 /Алтынколь/ – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Сиань – Чжэнчжоу
– Ухань – Гуанчжоу – Шэньчжень
- A-66 /Алтынколь/ – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Сиань – Чжэнчжоу
– Шицзячжуан – Пекин – Тяньцзинь – Шэньян – Даньдун
- A – 68 /Алтынколь/ – Хоргос – /порты Китая/

9. КНДР*

А – 207 /Хасан/ – Туманган – Чхончжин – Пхеньян

А – 207/1 /Хасан/ – Туманган – Рачжин

А – 207/2 /Тумень/ – Намян – Рачжин

А – 207/3 /Тумень/ – Намян – Чхончжин

А – 208 /Даньдун/ – Синьйчжу – Сопхо – Нампхо

А – 209 /Цзиан/ – Манпхо – Сопхо – Нампхо

10. Кыргызстан

А – 50/1 /Аламедин/ – Луговая – Достык – /Алашанькоу/

А – 68/1 /Алтынколь/ – Луговая – /Аламедин/

А – 500/5 Ош I – Андижан – Хаваст – Ташкент – Ченгельды

11. Латвия

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

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

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

А – 202/3 Вентспилс – Крустпилс – Даугавпилс – Индра – /Бигосово/
Лиепая

А – 202/4 Рига – Крустпилс – Даугавпилс – Индра – /Бигосово/

А – 75 /Йонишкис/ – Мейтене – Рига – Лугажи – /Валга/

12. Литва*

А – 201 Клайпеда – Шяуляй – Вильнюс – Кяна – /Гудогай/

А – 201/1 Кайшядорис – Каунас – Кибартай – /Нестеров/

А – 75 /Тракишки/ – Моцкава – Шяштокай – Каунас – Йонишкис –
/Мейтене/

* - не является Стороной Соглашения

13. Молдова

- A – 95/1 /Кристешть-Жижия/ – Унгень – Окница – Вэлчинец –
/Могилев-Подольский/
АСЕ – 95 /Кристешть-Жижия/ – Унгень – Кишинэу – Бендер –
Новосавицкая – /Кучурган/

14. Монголия

- A – 204 /Наушки/ – Сухе-Батор – Улан-Батор – Дзамын-Ууд – /Эрлян/

15. Польша

- АСЕ – 20 /Франкфурт на Одере/ – Куновице – Познань – Лович – Варшава –
Скерневице
– Лукув – Тересполь – /Брест/
АСЕ – 30 /Герлиц/ – Згожеlec – Вроцлав – Катовице – Краков –
Пшемьсль – Медыка – /Мостиска II/
АСЕ – 59 Свиноуйсьце – Щецин – Костшин – Познань – Зелена Гура – Нова
Суль – Вроцлав – Ополе – Халупки – /Богумин/
АС – 59/1 Нова Суль – Жагань – Венглинец – Завидув – /Фрыдлант/
АС – 59/2 Вроцлав – Мендзылесе – /Лихков/
АС – 30/1 Краков – Новы Сонч – Мушина – /Плавеч/
А – 40/1 Катовице – Бельско Бяла – Звардонь – /Чадца/
А – 30/1 /Грубешув/ – Славкув
А – 30/2 /Дорохуск/ – Люблин – Варшава – Куновице – /Франкфурт на
Одере/
АС – 65/1 Здуньска Воля – Каршнице – Лодзь – Скерневице
АС – 65/2 Хожув Семяновице – Ченстохова – Заверце – Явожно
Щакова – Чеховице Дзедзице – Забжег Чарнолесе – Хыбе
АС – 65/3 Хербы Нове – Пачына – Кендзежин – Козле – Азоты
АСЕ – 65 Гдыня – Гданьск – Варшава – Катовице – Зебжидовице –
Быдгощ
– /Петровице у Карвина/
А – 75 Варшава – Белосток – Сокулка – Сувалки – Тракишки – /Моцкава/

16. Россия

- АСЕ – 20 /Осиновка/ – Красное – Смоленск – Москва
- А – 20 Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург– Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Владивосток
- А – 20/1 Санкт-Петербург – Мга – Волховстрой – Кошта – Вологда – Котельнич
- АСЕ – 10 /Вайниккала/ – Бусловская – Санкт-Петербург – Москва
- А – 202 /Зилупе/ – Себеж – Великие Луки – Москва
- А – 101 /Нарва/ – Ивангород – Санкт-Петербург
- АСЕ – 50 /Зерново/ – Суземка – Брянск – Москва
- А – 201/1 Калининград – Черняховск – Чернышевское – /Кибартай/
- А – 201/2 Калининград – Мамоново – /Бранево/
- А – 203 Екатеринбург – Курган – /Петропавловск/
- А – 204 Заудинский – Наушки – /Сухе-Батор/
- А – 205 Карымская – Забайкальск – /Маньчжурия/
- А – 206 Барановский – Находка
- А – 207 Барановский – Хасан – /Туманган/
- А – 210 Уссурийск – Гродеково – /Суйфэньхэ/
- А – 50 /Красная Могила/ – Гуково – Волжский – Астрахань – /Аксарайская II/
- А – 30 /Тополи/ – Соловей – Валуйки – Уфа – Челябинск – Курган – Омск
- А – 500 Москва – Рязань – Кочетовка I – Саратов – Озинки – /Уральск/
- А–500/1 Сызрань – Саратов – Волгоград (им. М. Горького) – Козырьки – Гречаная – Новороссийск/Тамань
- А – 500/2 Рязань – Рузаевка – Кинель – Оренбург – /Илецк I/Карталы/
- А – 500/3 Кочетовка I – Грязи – Новороссийск

A – 50/2 /Квашино/ – Успенская – Ростов-на-Дону

A – 700 Армавир – Махачкала – /Самур/

A – 701 Армавир – Веселое – /Гантиади/

A – 700/1 Грязи – Поворино – Волгоград

A – 700/2 Астрахань – Червленая – Узловая

17. Румыния*

АСЕ – 95 /Унгень/ – Кристешть-Жижия – Пашкань – Бузэу – Плоешть – Бухарест – Виделе – Джурджу – /Русе/

АС – 95 Крайова – Калафат – /Видин/

АСЕ – 54 Арад – Дева – Тейюш – Вынаторь – Брашов – Бухарест

АС – 54 /Дьяково/ – Халмеу – Сату Маре – Деж – Клуж – Кошлариу

АСЕ – 56 /Лекешхаза/ – Куртич – Арад – Тимишоара – Крайова – Бухарест

АСЕ – 56/2 Бухарест – Констанца

АСЕ – 66 Халмеу – Сату Маре – Карей – Орадя – Арад – Тимишоара – Стамора Моравица – /Вршац/

АСЕ – 851 /Вадул Сирет/ – Викшань – Сучава – Пашкань

18. Словакия

АСЕ – 61 /Ланжхот/ – Куты – Братислава – Галанта – Комарно – /Комаром/

АС – 61 Братислава – Русовце – /Райка/

АСЕ – 63 Жилина – Леополдов – Братислава – /Киттсее/
|_Галанта

АСЕ – 40 /Мосты у Яблункова/ – Чадца – Жилина – Попрад – Татры – Кошице – Чиерна над Тиссой – /Чоп/

АС – 40 /Горни Лидеч/ – Луки под Макитоу – Жилина

* - не является Стороной Соглашения

A – 40/1 Чадца – /Звардонь/

A – 63 Леополдов – Галанта

АСЕ – 52 /Маршег/ – Девинска Нова Вес – Братислава – Галанта – Нове Замки – Штурово – /Соб/

АС – 30/1 /Мушина/ – Плавеч – Прешов – Кысак – Кошице – Чанья – /Хидашнемети/

19. Туркменистан*

A – 68 /Болашак/ – /Серхетяка/ – /Акяйла/ – /Инчебурун/

A – 503 Туркменбаши – Ашгабат – Туркменабад – Дашавуз – Кунград – /Бейнеу/

|__ /Бухара/

20. Узбекистан

A – 500/1 /Сарыагаш/ – Ташкент – Бухара – /Туркменбаши/

A – 500/2 /Сарыагаш/ – Ташкент – Хаваст – Андижан – /Ош/

A – 500/3 /Сарыагаш/ – Ташкент – Карши – Термез – Галаба – /Хайратон/

A – 500/4 /Сарыагаш/ – Ташкент – Карши – Термез – /Душанбе/

A – 500/5 /Сарыагаш/ – Ташкент – Карши – Термез – /Курган-Тюбе/

A – 503 /Оазис/ – Кунград – /Дашавуз/- Ургенч – /Туркменабад/ – Бухара – Термез – Галаба – /Хайратон/

A – 503/1 /Оазис/ – Нукус – Учкудук – Самарканд – Ташкент – /Ченгельды/

A – 503/2 /Оазис/ – Нукус – Учкудук – Самарканд – Андижан – /Ош/

A – 503/3 /Оазис/ – Нукус – Учкудук – Навои – Бухара – /Туркменабад/

A – 503/4 /Оазис/ – Нукус – Учкудук – Навои – Бухара – Карши – Термез – Галаба – /Хайратон/

A – 503/5 /Оазис/ – Нукус – Учкудук – Навои – Бухара – Карши – Термез – /Душанбе/

A – 503/6 /Оазис/ – Нукус – Учкудук – Навои – Бухара – Карши – Термез – /Курган-Тюбе/

* - не является Стороной Соглашения

21. Украина

- А – 24 /Хрубешув/ – Изов – Ковель – Здолбунов – Казатин – Киев – Конотоп –
Зерново – /Суземка/
- А – 26 /Поти/Батуми/ – Паромная – Подольск – Жмеринка – Казатин –
Здолбунов – Ковель – Изов – /Хрубешув/
- А – 26/1 Жмеринка – Подволочиск – Чоп – /Чиерна над Тиссой/
- А – 26/2 Жмеринка – Подволочиск – Ужгород – /Матевце/
- А – 26/3 Жмеринка – Подволочиск – Батеве – /Эперешке/
- А – 26/4 Жмеринка – Подволочиск – Мостиска II – /Медыка/
- А – 26/5 Жмеринка – Подволочиск – Клепаров – Хриплин – Вадул-Сирет –
/Викшань/
- А – 28 /Хрубешув/ – Изов – Ковель – Здолбунов – Казатин – Киев
- А – 28/1 /Дорохуск/ – Ягодин – Ковель
- А – 28/2 Казатин – Мироновка – Знаменка – Черноморская – /Поти/Батуми/
- АСЕ – 30 /Медыка/ – Мостиска II – Львов – Здолбунов – Казатин – Киев –
Конотоп – Зерново – /Суземка/
- А – 30 /Матевце/ – Ужгород – Львов – Здолбунов – Казатин – Киев –
Конотоп – Зерново – /Суземка/
- А – 30/1 Ковель – Ягодин – /Дорухуск/
- АСЕ – 40 Чиерна над Тиссой/ – Чоп – Здолбунов
- АСЕ – 50 /Захонь/ – Чоп – Львов – Здолбунов – Казатин – Фастов –
/Эперешке/ – Батеве
Киев – Конотоп – Зерново – /Суземка/
- А – 50 Фастов – Днепр-Главный – Покровск – Ясиноватая – Квашино –
/Успенская/
- А–50/1 Жмеринка – Подольск – Раздельная – Одесса – Черноморск - Порт –
/Варна/

- А – 50/2 Фастов – Днепропетровск – Красноармейск – Ясиноватая – Квашино –
/Успенская/
- А – 50/3 Днепропетровск – Лозовая – Красный Лиман – Харьков
- АС – 54 Чоп – Дьяково – /Халмеу/
- А – 56 /Викшань/ – Вадул-Сирет – Львов – Здолбунов – Казатин – Киев –
Конотоп – Зерново – /Суземка/
- А – 93 /Горынь/ – Удрицк – Здолбунов – Клепаров – Хриплин – Вадул-Сирет –
/Викшань/
- АСЕ – 95 /Новосавицкая/ – Кучурган – Раздельная – Жмеринка – Казатин – Киев
– Конотоп – Зерново – /Суземка/
- А – 95 /Словечно/ – Бережесть – Коростень – Казатин – Жмеринка – Подольск
– Одесса-Паромная – /Варна паромная/
/Поти/Батуми/
- А – 95/1 Жмеринка – Могилев-Подольский – /Вэлчинец/
- А – 95/2 Жмеринка – Коростень – Бережесть – /Словечно/
- АСЕ – 851 Львов – Вадул Сирет – /Викшань/

22. Чехия*

- АСЕ – 55 /Бад Шандау/ – Дечин – Прага
- АСЕ – 551 Прага – Горни Двориште – /Зуммерау/
- АСЕ – 59 /Халупки/ – Богумин
- АС – 59/2 /Мендзылесе/ – Лихков – Усти над Орлицей
- АСЕ – 65 /Зебжидовице/ – Петровице у Карвине – Острава – Бржецлав –
/Бернхардшталь/
- АС – 59/1 /Завыдов/ – Фрыдлант – Турнов – Прага
- АСЕ – 61 Ческа Тжебова – Брно – Бржецлав – Ланжхот – /Куты/
- АСЕ – 40 /Ширндинг/ – Хеб – Пльзень – Прага – Колин – Ческа Тжебова –
Границе на Мораве – Острава – Мосты у Яблункова – /Чадца/
- АС – 40 Границе на Мораве – Горни Лидеч – /Луки под Макитоу/

* - не является Стороной Соглашения

23. Эстония

А – 101 Таллинн – Нарва – /Ивангород/

А – 101/1 Таллинн – Валга – /Лугажи/

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

A. ТЕРМИНАЛЫ

*Азербайджан*¹

Алят порт
*** Апшерон
Астара
Баку-Товарная
** Баку-Торговая Пристань
Гянджа
Джюльфа
Евлах
Кишлы
Мингечаур
Нахичевань
Сумгаит
Сальяны
Хачмаз
Худат
Хырдалан
Ширван
Шеки
Ялама

*Афганистан*¹

Акина
Мазар е Шариф
Найебабад
Торгунди
Хайратон

Беларусь

Аульс /Гродно/
Барановичи-Центральные
Березина /Бобруйск/
Борисов
Брест-Северный

¹ - не является Стороной Соглашения

Витебск
Калинковичи
Колядичи /Минск/
Лида
Могилев II
Молодечно
Орша-Восточная
Пинск
Полоцк
Слуцк
Центролит /Гомель/

Болгария

* Бургас-порт
* Варна-порт
Русе-товарна
София-товарна
Тодор Каблешков Пловдив/

Венгрия

Бекешчаба
* Будапешт-порт
/Будапешт-Чепел
Дебрецен
Захонь
Мишкольц-Гемери пу
Сегед-Кишкундорожма
Сольнок
Шопрон
Шорокшар-Терминал
Эперешке

Грузия¹

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

Казахстан

Актау-порт
Актобе
Алматы

¹ - не является Стороной Соглашения

Алтынколь
Атырау
Достык
Жилаево /Уральск/
Караганды
Костанай
Кокшетау
Кызылорда
Курык Порт
Нур-Султан 1
Талдыкорган
Тараз
Торетам
Шымкент

Кыргызстан

Аламедин
Ош 1

Китай

Гуанжоунань
Гуанчжоудун
Даляньси
Ланьчжоубэй
Лояндун
Новый порт Хуанпу
Пекиндун
Пинхунань
Порт Бэйлунь
Порт Ляньюньган
Порт Сямэнь
Порт Тяньцзинь
Порт Циндао
Порт Цзюньгунлу
Сиинмэнь
Сианьси
Сианьдун
Сянфан
Убэй
Цзянань
Циндао
Чанчуньдун
Чжэнчжоудун
Шанхайси
Шеньчжэньбэй
Шэньяндун

КНДР¹

Нампхо
 Рачжин
 Сопхо
 Туманган
 Чхончжин

Латвия

* Вентспилс
 Даугавпилс
 * Лиепая
 * Рига
 Резекне

Литва¹

*** Вайдотай/Вильнюс/
 * Драугисте /Клайпеда/
 *** Каунас
 * Клайпеда
 Панярай /Вильнюс/
 Шяштокай (1435 мм и 1520 мм)

Молдова

Кишинэу
 Тираспол /Бендер/
 Реуцел /Бэлць/
 Унгень

Монголия

Дзамын-Ууд
 Сухэ-Батор
 Улан-Батор

Польша

Варшава Глувна Товарова
 Варшава Прага
 ** Прушкув под г. Варшава
 ** Конты Вроцлавске под г. Вроцлав
 * Гданьск Новы Порт
 Гданьск Порт Пулноцны
 * Гдыня Порт
 Гливице Контенерова

¹ - не является Стороной Соглашения

Гондки
 Домброва-Гурнича Товарова
 **Домброва-Гурнича Товарова под г. Катовице
 Пограничный Перегрузочный Пункт Журавица
 Кобыльница
 Лодзь Олехув
 Малашевиче
 Млава
 Познань Франово
 /Гондки под г. Познань
 Прушкув
 Славкув Эуротерминаль
 Сосновец Полуднёвы
 Шамотулы
 * Щецин Порт Центральны

Россия

** Байкальск
 * Базаиха /Красноярск/
 Безымянка /Самара/
 Белый Раст
 Блочная /Пермь/
 Брянск-Льговский
 Войновка /Тюмень/
 * Волжский/Волгоград/
 Ворсино
 Гродеково
 ** Дедовск
 Держинская-Новая
 Киров-Котласский
 Клещиха/Новосибирск/
 ** Койты
 * Костариха /Нижний Новгород/
 Кунцево II
 * Кутум/Астрахань/
 ** Межег
 * Находка
 * Новороссийск порт
 * Омск Восточный
 * Первая Речка /Владивосток/
 Ростов-товарный /Ростов-на-Дону/
 Санкт-Петербург-товарный Витебский
 * Санкт-Петербург порт
 ** Светогорск
 ** Селенга

Смоленск
Тальцы /Улан-Удэ/
Трофимовский П /Саратов/
Хабаровск П
Ховрино
Челябинск-Грузовой
Черниковка /Уфа/
Черняховск
Шушары
Электроугли
** Яккима

Румыния¹

Бухарест
* Констанца
Крайова
Орадя

Словакия

* Братислава
Добра (1435 мм и 1520 мм)
Дунайска Стреда
/ Дунайска Стреда
Жилина
**Жилина ТИП
Кошице
**Кошице
Ружомберок
Сладковичево

Узбекистан

Андижан
Бухара
Джизак
Какир /Коканд/
Карши
Маргилан
Нукус
Раустан /Наманган/
Термез
Тинчлик
Улугбек
Хаваст
Чукурсай /Ташкент/

¹ - не является Стороной Соглашения

Украина

Винница

*** Днепр-Лиски

*** Киев-Лиски

* Нижнеднепровск-Пристань

*** Одесса-Лиски

* Одесса-Порт

* Паромная

** Тернополь

*** Харьков-Лиски

* Черноморск-Порт

* Черноморская

Чоп

Чехия¹

Брно

Гавиров

Злин Желеховице

**Злин Желеховице

Ловосице

Мелник

Ныраны

**Острава- Шенов

Прага Угриневец

/Прага Угриневец

Пршеров

**Плзень Ныраны

Усти над Лабем

**Усти над Лабем

Ческа Требова

/Ческа Требова

Эстония

* Мууга/Таллинн/

* Таллинн

** Палдиски (эксп.)

1 - не является Стороной Соглашения

* водные терминалы, например, * Таллинн.

** терминалы, открытые на подъездных путях станции для работы с крупнотоннажными контейнерами, например, ** Москва – Южный порт.

*** Логистический центр.

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

Вайниккала - Бусловская	/Финляндия* – Россия/
Нарва - Ивангород	/Эстония – Россия/
Зилупе - Посинь	/Латвия – Россия/
Лугажи - Валга	/Латвия – Эстония/
Мейтене - Йонишкис	/Латвия – Литва*/
Индра – Бигосово	/Латвия - Беларусь/
Нестеров - Кибартай	/Россия – Литва*/
Советск - Пагегяй	/Россия – Литва/
Железнодорожный - Скандава	/Россия – Польша/
Кяна - Гудогай	/Литва* – Беларусь/
Моцкава - Тракишки	/Литва*– Польша/
Грамбов - Тантов - Щецин Гуменьце	/Германия* – Польша/
Франкфурт на Одере-Куновице	/Германия* – Польша/
Хорка - Белява Дольна	/Германия* – Польша/
Тересполь - Брест	/Польша – Беларусь/
Осиновка - Красное	/Беларусь – Россия/
Бранево - Мамоново	/Польша – Россия/
Медыка - Мостиска П	/Польша – Украина/
Грубешув - Изов	/Польша – Украина/
Халупки - Богумин	/Польша – Чехия*/
Завидув - Фрыдлант	/Польша – Чехия*/
Мендзылесие - Лихков	/Польша – Чехия*/
Зебжыдовице - Петровице у Карв.	/Польша – Чехия*/
Мушына - Плавеч	/Польша – Словакия/
Звардонь - Скалите	/Польша – Словакия/
Лупков - Медзилаборце	/Польша – Словакия/
Свиноуйсьте - Середина моря (Истад)	/Польша – Швеция*/
Бад Шандау - Дечин	/Германия* – Чехия*/
Ширндинг - Хеб	/Германия* – Чехия*/
Суммерау - Горни Двориште	/Австрия* – Чехия*/
Бернхардсталь - Бржецлав	/Австрия* – Чехия*/
Ланжхот - Куты	/Чехия* – Словакия/
Мосты у Яблункова - Чадца	/Чехия* – Словакия/
Горни Лидеч - Луки под Макитоу	/Чехия* – Словакия/
Чиерна над Тисоу - Чоп	/Словакия – Украина/
Комарно - Комаром	/Словакия – Венгрия/
Штурово - Соб	/Словакия – Венгрия/
Русовце - Райка	/Словакия – Венгрия/
Чана - Хидашнемети	/Словакия – Венгрия/
Девинска Нова Вес - Мархегг	/Словакия – Австрия*/
Братислава - Киттсее	/Словакия – Австрия*/

* - не является Стороной Соглашения

Чоп - Захонь	/Украина – Венгрия/
Коториба - Муракерестур	/Хорватия* – Венгрия/
Ботово Копровница - Дьекенеш	/Хорватия* – Венгрия/
Мадьярбой - Бели Монастыр	/Венгрия – Хорватия*/
Келебия - Суботица	/Венгрия – Югославия*/
Никельсдорф - Хедьешхалом	/Австрия* – Венгрия/
Эбенфурт - Шопрон	/Австрия* – Венгрия/
Лекешхаза - Куртич	/Венгрия – Румыния*/
Бихаркерестеш - Эпископия Бихор	/Венгрия – Румыния*/
Калафат - Видин	/Румыния* – Болгария/
Джурджу - Русе	/Румыния* – Болгария/
Димитровград - Драгоман	/Сербия* – Болгария/
Варна паром ** - Паромная	/Болгария – Украина/
Варна паром - Батуми	/Болгария – Грузия*/
Варна паром - Потти	/Болгария – Грузия*/
Варна паром - Кавказ	/Болгария – Россия/
Кулата - Промахон	/Болгария – Греция*/
Свиленград - Дикеа	/Болгария – Греция*/
Свиленград - Капикуле	/Болгария – Турция*/
Кристешть-Жижия - Унгень	/Румыния* – Молдова/
Халмеу - Дьяково	/Румыния* – Украина/
Дорнешть - Вадул Сирет	/Румыния* – Украина/
Вэлчинец - Могилев-Подольский	/Молдова – Украина/
Новосавицкая - Кучурган	/Молдова – Украина/
Бережесть - Словечно	/Украина – Беларусь/
Батево - Эперешке	/Украина – Венгрия/
Тополи - Соловей	/Украина – Россия/
Красная Могила - Гуково	/Украина – Россия/
Квашино - Успенская	/Украина – Россия/
Зерново - Суземка	/Украина – Россия/
Ужгород - Матевце	/Украина – Словакия/
Паромная - Батуми	/Украина – Грузия*/
Паромная - Потти	/Украина – Грузия*/
Наушки - Сухэ-Батор	/Россия – Монголия/
Забайкальск - Маньчжурия	/Россия – Китай/
Хасан - Туманган	/Россия – КНДР*/
Зауралье - Пресногорьковская	/Россия – Казахстан/
Озинки - Уральск	/Россия – Казахстан/
Аксарайская II - Ганюшкино	/Россия – Казахстан/
Озинки - Семиглавый Мар	/Россия – Казахстан/
Канисай - Илецк I	/Россия – Казахстан/
Петропавловск - Петропавловск	/Россия – Казахстан/
Локоть - Локоть	/Россия – Казахстан/

* - не является Стороной Соглашения

Петухово - Петропавловск	/Россия – Казахстан/
Карталы I - Елимай	/Россия – Казахстан/
Суйфэньхэ - Гродеково	/Китай – Россия/
Алтынколь - Хоргос	/Казахстан – Китай/
Алашанькоу - Достык	/Китай – Казахстан/
Даньдун - Синьчжоу	/Китай – Корея*/
Келес - Сарыагаш	/Узбекистан – Казахстан/
Каракалпакстан - Оазис	/Узбекистан – Казахстан/
Бишкек - Турсиб	/Кыргызстан – Казахстан/
Самур - Ялама	/Россия – Азербайджан*/
Веселое - Гантиади	/Россия – Грузия*/
Гардабани - Беюк-Кясик	/Грузия* – Азербайджан*/
Садахло - Аирум	/Грузия* – Армения*/
Джюльфа - Джюльфа	/Азербайджан* – Иран*/
Дзамын-Ууд - Эрлянь	/Монголия – Китай/
Бекабад - Нау	/Узбекистан – Таджикистан*/
Истиклол - Сувонобод	/Таджикистан* – Узбекистан/
Ходжа Давлет - Фараб	/Узбекистан – Туркменистан*/
Жайрон - Талимарджан	/Узбекистан – Туркменистан*/
Рзд449 - Дашавуз	/Узбекистан – Туркменистан*/
Тахиа Таш - Найманкуль	/Туркменистан* – Узбекистан/
Карасу - Савай	/Кыргызстан – Узбекистан/
Карасу - Ханабад	/Кыргызстан – Узбекистан/
Учкурган - Шамалдысай	/Узбекистан – Кыргызстан/
Кувасай - Кызыл-Кия	/Узбекистан – Кыргызстан/
Келиф - Болдырь	/Туркменистан* – Узбекистан/
Газоджак - Питняк	/Туркменистан* – Узбекистан/
Кудукли - Пахтаабад	/Узбекистан – Таджикистан*/
Амузанг - Айвадж	/Узбекистан – Таджикистан*/
Галаба - Хайратон	/Узбекистан – Афганистан*/
Эмамназар - Акина	/Туркменистан* – Афганистан*/
Сархадабад - Торгунди	/Туркменистан* – Афганистан*/
Болашак - Серхетяка	/Казахстан – Туркменистан*/

* - не является Стороной Соглашения

В. Железнодорожные станции перегрузки грузовых единиц и смены вагонных тележек

Малашевиче - <u>Брест</u> **	/Польша – Беларусь/
Семянуйка - Свислочь	/Польша – Беларусь/
Бранево - Мамоново (Дзержинская Новая)	/Польша – Россия/
Скандава - Железнодорожный (Черняховск)	/Польша – Россия/
Кузница Бялостоцкая - Брузги	/Польша – Беларусь/
Семянуйка - Свислочь	/Польша – Беларусь/
Тересполь - <u>Брест</u> **	/Польша – Беларусь/
<u>Медыка</u> ** - <u>Мостиска II</u> **	/Польша – Украина/
<u>Чиерна над Тисоу</u> - Чоп, <u>Есень</u>	/Словакия – Украина/
<u>Захонь</u> - Чоп, <u>Есень</u>	/Венгрия – Украина/
Эперешке - Батево	/Венгрия – Украина/
Кристешть-Жижия - <u>Унгень</u> **	/Румыния* – Молдова/
Викшаны - <u>Вадул Сирет</u> **	/Румыния* – Украина/
Халмеу - Дьяково, <u>Есень</u>	/Румыния* – Украина/
Забайкальск** - Маньчжурия	/Россия – Китай/
<u>Достык</u> ** - Алашанькоу	/Казахстан – Китай/
Алтынколь - Хоргос	/Казахстан – Китай/
<u>Хасан</u> - Туманган	/Россия – КНДР*/
Варна паром - Кавказ	/Болгария – Россия/
Варна паром** - Паромная	/Болгария – Украина/
Джюльфа - <u>Джюльфа</u> **	/Азербайджан* – Иран*/
Дзамын-Ууд - <u>Эрлян</u>	/Монголия – Китай/
Моцкава (<u>Шяштокай</u> **) - Тракишки	/Литва* – Польша/

Примечание: названия станций смены вагонных тележек подчеркнуты, а станции, на которых производится как смена вагонных тележек, так и перегрузка грузовых единиц помечены «**» и также подчеркнуты.

Железнодорожные станции, оборудованные устройствами по автоматическому изменению ширины колесных пар

Моцкава / Литва

Примечание: временно не эксплуатируется.

* - не является Стороной Соглашения

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

Варна - Черноморск	/Болгария – Украина/
Констанца - Самсун	/Румыния* – Турция*/
Свиноуйсьце - Истад	/Польша – Швеция*/
Баку - Туркменбаши	/Азербайджан* – Туркменистан*/
Клайпеда - Мукран	/Литва* – Германия*/
Констанца - Потти	/Румыния* – Грузия*/
Констанца - Батуми	/Румыния* – Грузия*/
Констанца - Измир/Деринце	/Румыния* – Турция*/
Черноморск - Потти	/Украина – Грузия*/
Черноморск - Батуми	/Украина – Грузия*/
Варна - Потти	/Болгария – Грузия*/
Варна - Батуми	/Болгария – Грузия*/
Засниц - Балтийск	/Германия* – Россия/
Кавказ - Потти	/Россия – Грузия*/
Кавказ – Самсун	/Россия – Турция*/
Кавказ - Варна	/Россия – Болгария/
Астрахань - Актау-Порт	/Россия – Казахстан/
Махачкала - Актау-Порт	/Россия – Казахстан/
Баку - Актау-Порт	/Азербайджан* – Казахстан/
Курык Порт - Астрахань	/Казахстан – Россия/
Курык Порт - Махачкала	/Казахстан – Россия/
Курык Порт - Алят порт	/Казахстан – Азербайджан*/

* - не является Стороной Соглашения

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

железнодорожных линий, имеющих важное значение для международных комбинированных перевозок

Минимальные требования к железнодорожным линиям колеи 1435 мм и 1520 мм, по которым могут осуществляться комбинированные перевозки в международном сообщении приведены в таблицах 1 и 2.

Линии подразделены на две категории:

а) существующие линии, которые при необходимости могут быть модернизированы. В случаях невозможности их модернизации и реконструкции требования к этим линиям могут быть снижены и при этом должны быть подготовлены специальные условия перевозок.

б) новые линии, которые будут строиться.

Значения, указанные в колонках А таблиц, следует рассматривать как перспективные цели, которые должны быть достигнуты в соответствии с национальными планами развития железных дорог. Отклонения от приведенных в таблицах требований следует рассматривать как исключение.

Требования, указанные в приведенных ниже таблицах, должны также в соответствующих случаях относиться и к перевозкам на железнодорожных парамах, которые являются составной частью железнодорожной сети.

ТРЕБОВАНИЯ
к линиям международных комбинированных перевозок
колеи 1435 мм

Таблица 1

№№ п/п	Наименование параметров	А		Б
		Параметры существующих линий		Параметры новых линий
		без модернизации	модернизированных	
1.	Количество путей	(не устанавливается)		2
2.	Габарит погрузки	МСЖД Б ²⁾ (UIC В)		МСЖД Ц1 ²⁾ (UIC С1)
3.	Минимальное расстояние между осями путей ¹⁾		4,0 м	4,2 м
4.	Максимальная скорость движения грузовых поездов, км/час	90 ³⁾	120 ³⁾	120 ³⁾
5.	Разрешенная нагрузка на ось вагона, т/ось при скорости:			
	≤100 км/час	20	22,5	22,5
	≤120 км/час	20	20	20
6.	Максимальный уклон ¹⁾	не устанавливается		12,5 мм/м
7.	Минимальная полезная длина приемо- отправочных путей, м	600	750	750

¹⁾ имеет рекомендательный характер

²⁾ МСЖД (UIC) - Международный Союз железных дорог

³⁾ минимальные параметры для поездов комбинированных перевозок (см. Приложение IV).

ТРЕБОВАНИЯ

к линиям международных комбинированных перевозок
колеи 1520 мм

Таблица 2

№ п/п	Наименование параметров	А		Б
		Параметры существующих линий		Параметры новых линий
		существующие показатели	целевые показатели	
1.	Количество путей	не устанавливается		2
2.	Габарит погрузки	*		*
3.	Минимальное расстояние между осями путей, м ¹⁾	4,1		4,2
4.	Максимальная скорость движения грузовых поездов, км/час	90 ²⁾	120 ²⁾ км/час	120 ²⁾
5.	Разрешенная нагрузка на ось вагона, т/ось при скорости: ≤100 км/час ≤120 км/час	23,5 (25**)	23,5 (25**)	23,5 (25**)
6.	Максимальный уклон, мм/м ¹⁾	не устанавливается		не менее 20,0 12,5
7.	Минимальная полезная длина приемо- отправочных путей, м	600	850	1050

* для колеи 1520 мм стран-участниц СМГС в соответствии с Приложением 3 к СМГС «Технические условия размещения и крепления грузов»;

** по согласованию Сторон.

1) имеет рекомендательный характер

2) минимальные параметры для поездов комбинированных перевозок (см. Приложение IV).

ПОЯСНЕНИЯ

к параметрам, содержащимся в приведенной выше таблице

Количество путей

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

Эти требования можно соблюсти на линиях, имеющих не менее двух путей. На этапе организации комбинированных перевозок в международном сообщении на существующих железнодорожных линиях допускается использование в выбранных маршрутах перевозок однопутных линий при условии соблюдения остальных требований, указанных в Соглашении.

Габарит погрузки

Выбранные для международных комбинированных перевозок линии должны обеспечивать возможность перевозки единиц груза, погруженного на специализированный железнодорожный подвижной состав с использованием национальных габаритов погрузки.

Перевозка автопоездов (тягач-полуприцеп, автомобиль-прицеп), автомобилей, прицепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов с выходом за очертания национальных габаритов погрузки стран, участвующих в перевозке, производится по маршрутам, которые определяются и по условиям пропуска согласовываются железными дорогами – участницами перевозки.

Существующие железнодорожные линии колеи 1435 мм выбранные для международных комбинированных перевозок должны иметь габарит МСЖД В1, который допускает:

- перевозку контейнеров ИСО (ISO) шириной 2,438 м и высотой 2,896 м на железнодорожных платформах, предназначенных для перевозки контейнеров, у которых грузовая площадка расположена на высоте 1,18 м над уровнем головок 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 над уровнем головок рельсов);

- перевозку полуприцепов на специальных платформах с карманами;

- перевозку контейнеров/съемных кузовов шириной до 2,6 м и высотой 2,896 м на специальных платформах с низкими погрузочными площадками.

Новые строящиеся линии колеи 1435 мм для международных комбинированных перевозок должны обеспечивать габарит МСЖД С1, который, в частности, допускает:

- перевозку грузовых автотранспортных средств и составов автотранспортных средств (грузовой автомобиль с прицепом, сочлененное

транспортное средство, тягач и полуприцеп), соответствующих европейскому дорожному габариту (высота 4 м и ширина 2,5 м), на специальных вагонах-платформах, грузовая площадка которых находится на высоте не более 60 см над уровнем головок 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 2,438 м и высотой 2,896 м на железнодорожных платформах;

- перевозку съемных кузовов шириной 2,5 м на железнодорожных платформах;

- перевозку контейнеров/съемных кузовов шириной до 2,6 м и высотой 2,896 м на соответствующих вагонах.

Для организации международных комбинированных перевозок существующие и новые железнодорожные линии колеи 1520 мм должны иметь зональный габарит погрузки, который обеспечивает перевозку на предназначенных для этого вагонах интермодальных транспортных единиц:

- 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 до 2,6 м), на специальных вагонах-платформах, грузовая площадка которых находится на высоте не более 950 мм над уровнем головок рельсов;

- обычных автомобильных полуприцепов шириной 2,5 м и рефрижераторных полуприцепов шириной до 2,6 м и высотой 4 м на вагонах-платформах, с обычными тележками и с карманами, высотой грузовой площадки над уровнем головок рельсов не более 950 мм;

- контейнеров ИСО шириной 2,438 м и высотой 2,896 м на платформах для крупнотоннажных контейнеров и на универсальных железнодорожных платформах;

- съемных кузовов шириной 2,5 м на обычных железнодорожных платформах;

- контейнеров/съемных кузовов шириной до 2,6 м и высотой 2,896 м на соответствующих вагонах.

Максимальная скорость движения грузовых поездов

Скорость определяется геометрическими характеристиками железнодорожного пути (радиусами кривых), требованиями безопасности и коэффициентами торможения подвижного состава.

На существующих линиях комбинированных перевозок разрешенная скорость движения для грузовых поездов должна составлять 90 км/час. На модернизируемых и новых линиях разрешенная скорость движения для грузовых поездов должна составлять 120 км/час.

Разрешенная нагрузка от оси вагона на рельсы

Линии международных комбинированных перевозок должны обеспечивать движение существующего и перспективного подвижного состава, в частности:

- вагонов колеи 1435 мм с осевой нагрузкой 20 т/ось, что соответствует нагрузке класса МСЖД Ц. В соответствии с решениями МСЖД принята нагрузка на ось вагона 22,5 т/ось при скорости до 100 км/ч. Правила МСЖД устанавливают ограничение нагрузки от оси вагона на рельсы до 20 т при скорости 120 км/ч. В соответствии с правилами МСЖД, указанные нагрузки на ось допустимы при диаметре колес не менее 840 мм;

- вагонов колеи 1520 мм по существующим и модернизируемым линиям со скоростями движения грузовых поездов ≤ 100 км/час с нагрузкой от оси вагона на рельсы 23,5 (25) т/ось, по модернизированным линиям со скоростями движения до ≤ 120 км/час – 20 т/ось.

**Эксплуатационные характеристики перевозок
и минимальные требования к инфраструктуре**

**A. Требования, предъявляемые к системе международных
комбинированных перевозок**

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

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

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

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

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

2. Эти требования должны удовлетворяться путем:

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

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

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

г) использования, по возможности, поездов прямого сообщения;

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

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

Б. Эксплуатационные характеристики поездов

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

Минимальные требования	Существующие показатели	Целевые показатели *
Скорость	90 км/ч	120 км/ч
Длина поезда	600 м	750 м/850 м
Вес поезда	1 200 т	1 500 т
Нагрузка на ось вагона	20 т	20 т

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

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

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

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

В. Минимальные требования к железнодорожным линиям

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

8. Для совершенствования железнодорожных линий применимы параметры, приведенные в Приложении III настоящего Соглашения.

Г. Минимальные требования к терминалам

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

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

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

в) расположение терминала должно выбираться таким образом, чтобы:

- к нему имелся быстрый и легкий доступ по автодорогам от отправителей и получателей грузов;

- в пределах железнодорожной сети он имел хорошую связь с магистральными железнодорожными линиями, а в случае перевозок группами вагонов - хороший доступ к скоростным поездам комбинированных перевозок.

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

Д. Минимальные требования к промежуточным станциям

11. Остановки в пути поездов комбинированных перевозок, по техническим или эксплуатационным причинам, следует одновременно использовать для проведения работы, которая в противном случае потребовала бы дополнительных остановок (т.е. для пограничного контроля, смены локомотива). Инфраструктура таких промежуточных станций должна соответствовать приведенным ниже условиям:

- различные типы путей (приёма-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, подъездные, смены колесных пар) должны иметь достаточную пропускную способность для обеспечения минимальной продолжительности необходимых стоянок;

- габариты погрузки для указанных выше путей должны соответствовать габаритам погрузки для используемых железнодорожных линий (МСЖД Б или МСЖД Ц1);

- длина путей должна быть достаточной для приема полносоставных поездов, используемых для комбинированных перевозок;

- в случае использования электрической тяги пути должны быть доступными для электровозов (на пограничных станциях, для электровозов соответствующей прилегающей дороги);

- мощности по перевалке, обмену группами вагонов, смене колесных пар, а также процедура проведения пограничного контроля должны обеспечивать минимальную продолжительность необходимых стоянок.

11.1. На станциях обмена группами вагонов продолжительность остановок для осуществления этих операций не должна превышать 30 мин. в каждом случае. Этого можно было бы достичь путем соответствующего формирования поездов (у которых протяженность маршрута следования должна быть по возможности максимальной, включая пересечение границ) наряду с созданием адекватной инфраструктуры станций обмена группами вагонов.

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

11.3. На железнодорожно-паромных переправах (в портах) продолжительность простоя подвижного состава при комбинированных перевозках должна быть минимальной (по возможности не более одних суток). Это достигается созданием соответствующей железнодорожной и портовой инфраструктур и соответствующих паромных судов, а также путем согласования графиков движения на паромных переправах и железных

дорогах и заблаговременного предоставления информации в целях ускорения погрузки судов и/или формирования составов.

Е. Минимальные требования к паромным судам.

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

- размеры и типы судов должны соответствовать перевозимым грузовым единицам и вагонам;

- осуществление быстрой погрузки и выгрузки 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 к настоящему Соглашению;

- 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.