

No. 30382

---

**MULTILATERAL**

**European Agreement on Important International Combined  
Transport Lines and Related Installations (AGTC) (with  
annexes). Concluded at Geneva on 1 February 1991**

*Authentic texts: English, French and Russian.*

*Registered ex officio on 20 October 1993.*

---

**MULTILATÉRAL**

**Accord européen sur les grandes lignes de transport inter-  
national combiné et les installations connexes (AGTC)  
[avec annexes]. Conclu à Genève le 1<sup>er</sup> février 1991**

*Textes authentiques : anglais, français et russe.*

*Enregistré d'office le 20 octobre 1993.*

## [RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

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

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

ЖЕЛЯ содействовать облегчению международных перевозок грузов,

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

СОЗНАВАЯ неблагоприятные последствия такого развития для окружающей среды,

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

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

ДОГОВОРИЛИСЬ о нижеследующем:

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

При применении настоящего Соглашения:

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

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

- 1) в настоящее время они используются для регулярных международных комбинированных перевозок (например, съемных кузовов, контейнеров, полуприцепов);

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

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

## Статья 2

### ОПРЕДЕЛЕНИЕ СЕТИ

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

## Статья 3

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СЕТИ

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

## Статья 4

### ЦЕЛИ В ОБЛАСТИ ПЕРЕВОЗОК

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

## Статья 5

### ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложения к настоящему Соглашению являются составной частью Соглашения. Новые приложения, охватывающие другие аспекты комбинированных перевозок, могут быть добавлены к Соглашению в соответствии с процедурой внесения поправок, определенной в статье 12.

## Глава II

### ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### Статья 6

##### ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДЕПОЗИТАРИЯ

Депозитарием настоящего Соглашения является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

#### Статья 7

##### ПОДПИСАНИЕ

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

2. Такое подписание подлежит ратификации, принятию или утверждению.

#### Статья 8

##### РАТИФИКАЦИЯ, ПРИНЯТИЕ ИЛИ УТВЕРЖДЕНИЕ

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

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

#### Статья 9

##### ПРИСОЕДИНЕНИЕ

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

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

#### Статья 10

##### ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

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

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

3. В отношении каждого Государства, которое сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении после даты, начиная с которой исчисляется срок 90 дней, указанный в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение этого документа.

#### Статья 11

##### ОГРАНИЧЕНИЯ В ПРИМЕНЕНИИ НАСТОЯЩЕГО СОГЛАШЕНИЯ

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

#### Статья 12

##### УРЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРОВ

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

#### Статья 13

##### ОГОВОРКИ

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

#### Статья 14

##### ВНЕСЕНИЕ ПОПРАВОК В СОГЛАШЕНИЕ

1. В настоящее Соглашение могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье, за исключением случаев, предусмотренных в статьях 15 и 16.
2. По просьбе любой Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в настоящее Соглашение рассматривается Рабочей группой по комбинированным перевозкам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

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

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

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

#### Статья 15

##### ВНЕСЕНИЕ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЯ I И II

1. В приложения I и II к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, изложенной в настоящей статье.

2. По просьбе любой Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложения I и II рассматривается Рабочей группой по комбинированным перевозкам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

3. В случае одобрения поправки большинством присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет предлагаемую поправку непосредственно заинтересованным Договаривающимся сторонам для ее принятия. Для целей настоящей статьи Договаривающаяся сторона считается непосредственно заинтересованной, если в случае включения новой линии, важнейшего терминала пограничного пункта, станции смены колесных пар, или железнодорожно-паромной переправы/порта или в случае их соответствующего изменения ее территория пересекается 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 комбинированным перевозкам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.
3. В случае одобрения поправки большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет поправку всем Договаривающимся сторонам для ее принятия.
4. Любая предложенная поправка, направляемая в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи считается принятой, если через шесть месяцев с даты ее направления одна пятая или более Договаривающихся сторон не уведомит 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 уведомит о возражении против предлагаемой поправки в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, поправка считается непринятой и не имеет силы.

### Статья 17

#### ЗАЩИТЕЛЬНАЯ 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.

*[For the signatures, see p. 115 of this volume — Pour les signatures, voir p. 115 du présent volume.]*



Приложение I

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЛИНИИ, ИМЕЮЩИЕ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ  
МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

- 
- 1) Португалия\*
- C-E 05 (Фуэнтес-де-Оноро-) Вилар Формозу-Пампильоза-Коимбра-Лиссабон  
Порту
- C-E 90 Лиссабон-Энтрокаменту-Марван (-Валенсия де Алькоантара)
- 

Общее примечание и пояснения к номерам линий

"С-Е" означает железнодорожные линии, в основном идентичные соответствующим линиям, обозначенным буквой E 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 E, и в некоторых случаях за эти же номерами проставляется серийный номер.

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

\* Используемые обозначения

- ( ) - Станция, расположенная за пределами соответствующей страны [например, (Андай-)]
- \_\_\_\_\_ - Альтернативные маршруты (например, Авила )  
( Арандо-де-Дуэро )
- - - - - - Участок линии СМЖЛ, имеющей важное значение для международных комбинированных перевозок (относится только к линиям С-Е).
- . . . . . - Участок важнейшей линии комбинированных перевозок, не являющийся частью соответствующей линии СМЖЛ (относится только к линиям С-Е).

-----  
 2) Испания\*

- С-В 05 (Андай-) Ирун-Бургос-Медина-дель-Кампо-Фуэнтес-де Оноро (-Вилар  
 Формозу)
- С-В 07 (Андай-) Ирун-Бургос- Авила -Мадрид  
 Аранда-де-Дуэро
- С-В 053 Мадрид-Кордоба-Бобадилья-Альхесирас
- С-В 90 (Марван-) Валенсия де Алькантара-Мадрид-Барселона-Порт Боу  
 (-Сербере)
- С 90/1 Валенсия-Барселона

-----  
 3) Ирландия\*

- С-В 03 (Ларн-Белфаст) -Дублин

-----  
 4) Соединенное Королевство\*

- С-В 03 Глазго-Странрар-Ларн-Белфаст- (Дублин)-Холихед-Кру-Лондон  
 Карлайл  
 .....  
 Фолкстон-Дувр (-Кале)
- С 03/1 Лондон-Кардифф
- С 03/2 Кливленд-Донкастер-Лондон  
 Лидс
- С-В 16 Лондон-Хариадж (-Зебрюгге)  
 .....

-----  
 5) Франция\*

- С-В 05) Париж-Бордо-Андай (-Ирун)  
 С-В 07)
- С-В 07 Париж-Тулуза
- 

\* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 9.

-----  
 5) Франция\* (продолжение)

- С-Е 15 (Кеви-) Фенъи -Олуа-Париж -Дижон -Лион-Авиньон-Тараскон-Марсель  
 (Эркелин-) Жомон Ле Крезе  
 .....  
 Тараскон-Марсель
- С 20 Лилль-Туркуэн (-Мускрон)
- С-Е 23 Донкерк-Олуа-Тьонвиль-Мец-Фруар-Туль-Юльмон-Шалендре-Дижон  
 (-Валлорб)
- С-Е 25 (Беттамбург-) Тьонвиль-Мец-Страсбург-Мелуз-  
(-Базель)  
Бельтор-Безансон-Дижон  
 .....
- С 25 Тьонвиль-Апак (-Перль)
- С-Е 40 Гавр-Париж-Лерувиль-Онвиль-Мец-Реймийи-Форбах (-Саарбрюккен)
- С 40 Париж-Ле-Ман-Нант  
Ренн
- С-Е 42 Париж-Лерувиль-Нанси-Сарбург-Реден-Страсбург (-Кель)
- С 51 (Дувр-) Кале-Лилль-Париж
- С-Е 70 Париж-Макон-Амберье-Юлоз-Модан (-Турин)
- С-Е 700 Лион-Амберье
- С-Е 90 (Порт Боу-) Сербер-Нарбон-Тараскон-Марсель-Ментона (-Вентимилья)
- С 90/2 Бордо-Тулуза-Нарбон

-----  
 6) Нидерланды\*

- С-Е 15 Амстердам-Гаага-Роттердам-Розендаль (-Антверпен)
- С-35 Амстердам-Утрехт-Арнем (-Эммерих)
- С 10/1 Утрехт-Амерсфорт-Хенгело (-Бад Бентхайм)
- С-Е 16 (Харидж-) Хук ван Холланд-Роттердам-Утрехт
- С 16 Роттердам-Тилбург-Венло (-Кельн)
- 

\* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 9.

---

 7) Бельгия\*

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

---

 8) Люксембург\*

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

---

 9) Германия\*

- С 16 (Венло-) Менхенгладбах-Кельн  
 С 25 (Апак-) Перль-Триер-Кобленц  
 С-Е 35 (Арнем-) ~~Эммерих-Дуйсбург-~~ Доссельдорф -  
   Доссельдорф-Нойс  
   .....  
   Кельн-Майнц-Мангейм-Карлсруэ (-Базель)  
 С-Е 43 Франкфурт-на-Майне-Гейдельберг-Брухзаль-Штутгарт-Ульм-Аугсбург-  
   Майнгейм  
   Мюнхен-Фрейлассинг (-Зальцбург)  
 С-Е 45 (Редби-) Путгарден-Гамбург-Ганновер-Бebra-Геманден-Нюрнберг-  
   Аугсбург-Мюнхен (-Куфштейн)  
 С 45/1 (Фредерисия-) Фленсбург-Гамбург  
 С 45/2 Бремерхафен-Бремен-Ганновер  
 С 45/3 Травемонде-Любек

---

\* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 9.

-----  
 9) Германия\* (продолжение)

- С-Е 451 Нюрнберг-Пассау (-Вельс)
- С-Е 51 (Гедзер-) Росток-Берлин/Зеддин-Лейпциг-Глауэн-Хоф-Нюрнберг
- С-Е 55) (Треллеборг-) Засниц Хафен-Штральзунд-Пазевальк -Берлин/Зеддин-  
 С-Е 61) Нойштрелиц
- Дрезден-Бад Шандау (-Дечин)
- С-Е 10 (Льеж-) Ахен-Кельн-Дюссельдорф-Дортмунд-Мюнстер-Оснабрюк-Бремен-  
 Гамбург-Любек (-Ханко)
- С 10/1 (Хенгело-) Бад Бентхайм-Оснабрюк
- С-Е 18 Гамбург-Бюхен-Берлин/Зеддин
- С-Е 20 (Льеж-) Ахен-Кельн-Дуйсбург-Дортмунд-Ганновер-Хельмштед-  
 Берлин/Зеддин-Франкфурт-на-Одере (-Куновице)
- С-Е 30 Дрезден-Герлиц (-Згоржелец)
- С-Е 32 Франкфурт-на-Майне-Ханау-Флиден-Бebra-Лейпциг
- С-Е 40 (Форбах-) Саарбрюккен-Людвигсхафен-Мангейм-Франкфурт-на-Майне-  
 Гемонден-Нюрнберг-Ширдинг (-Хеб)
- С-Е 42 (Страсбург-) Кель-Аппенвейер-Карлсруэ-Молаккер-Штутгарт  
 Оффенбург
- С-Е 46 Майнц-Франкфурт-на-Майне

-----  
 10) Швейцария\*

- С-Е 23 (Дижон-) Валлорб-Лозанна-Бриг
- С-Е 25 (Мюлуз-) Базель-Ольтен-Берн-Бриг (-Домодоссоло)
- С-Е 35 (Карлсруэ-) Базель-Ольтен-Кьяссо (-Милан)
- С 35 (Карлсруэ-) Базель-Бругг-Иммензе-Белинзона-(-Луино)  
 Кьяссо (-Милан)
- С-Е 50 (Кюлоз-) Женева-Лозанна-Берн-Цюрих-Бухс (-Инсбрук)
- 

\* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 9.

-----  
11) Италия\*

- С-В 25 (Бриг-) Домодоссоло-Новара-Милан-Генуя
- С-В 35 (Кьяссо-) Милан-Болонья-Флоренция-Рим-Неаполь-Салерно-Сан-Джованни-Мессина
- С 35 (Белизона-) Луино-Галларате-Ро-Милан
- С-В 45 (Инсбрук-) Бренnero-Верона-Болонья-Анкoна-Фоджия-Бари-Бриндизи  
.....
- С-В 55 (Арнольдштайн-) Тарвизио-Удине-Венеция-Болонья  
Триест  
.....
- С-В 70 (Модан-) Турин-Ро-Милан-Верона-Триест-Вилла Опичина (-Сежана)
- С-В 72 Турин-Генуя
- С-В 90 (Ментона-) Вентимилья-Генуя-Пиза-Ливорно-Рим
- С 90/1 Специя-Фиденца-Парма
- С 90/2 Ливорно-Пиза-Флоренция

-----  
12) Норвегия\*

- С-В 45 Осло-(-Корншо)
- С 61 Осло (-Шарлоттенберг-Стокгольм)

-----  
13) Швеция\*

- С 10/2 Стокгольм (-Турку)
- С-В 45 (Корншо-) Гетеборг-Хельсингборг (-Хельсингер)
- С 45/1 Гетеборг (-Фредериксхавн)
- С 45/3 Мальме (-Травемюнде)

-----  
\* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 9.

-----  
 13) Швеция\* (продолжение)

- С-В 53 Хельсингборг-Хесслехолм  
 С-В 55) Стокгольм-Хесслехолм-Мальме-Треллеборг (-Засниц Хафен)  
 С-В 61)  
 С 55 Халльсберг-Гетеборг  
 С-В 59 Мальме-Истад (-Шецин)  
 С 61 (Осло-) Шарлоттенбург-Карлстадт-Халльсберг-Стокгольм

-----  
 14) Дания\*

- С-В 45 (Хельсингборг-) Хельсингор-Копенгаген-Нькобинг-Редби (-Путгарден)  
 С 45/1 (Гетеборг- Фредериксхавн-Орхус-Фредерисия (-Фленсбург)  
 Копенгаген  
 С-В 530 Нькобинг-Гедзер (-Росток)  
 Орхус-Фредерисия

-----  
 15) Австрия\*

- С-В 43 (Фрейлассинг-) Зальцбург  
 С-В 45 (Мюнхен-) Куфштейн-Вергль-Инсбрук (-Бреннер)  
 С-В 451 (Нюрнберг-Пассау) Вельс  
 С-В 55 Линц-Зальцбург-Шварцах Санкт-Фейт-Филлах-Арнольдштейн (-Тарвизио)  
 С-В 551 (Горни-Двориште-) Зумерау-Линц-Зельцтал-Санкт-Михаэль  
 С-В 65 (Бржецлав-) Бернхардтгаль-Вена-Земмеринг-Брук-на-Муре-Юлагенфурт-Филлах-Розенбах (-Есенице)  
 С-В 67 Брук-на-Муре-Грац-Шпильфельд Штрас (-Сентиль)
- 

\* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 9.

-----  
 15) Австрия\* (продолжение)

- С-В 50 (Бухс-) Инсбрук-Вергль-~~Куфштейн~~ (-Розенгейм-Фрейлассинг)-Зальцбург-Шварцах-Санкт-Фейт  
 Линц-Вена (-Хедьешкалом)  
 Эбенфурт (-Шопрон)  
 .....

-----  
 16) Польша\*

- С-В 59 Свиноуйсце-Щецин-Костржин-Зелена-Гура-Вроцлав-Ополе-Шалутки  
 С 59 Вроцлав-Миедзилези (-Лихков)  
 С-В 65 Гдиня-Гданьск-Тчев-Варшава-Катовице-Зебжидовице  
 Быдгощ  
 .....  
 (-Петровице у Карвина)  
 С 65 Нова Суль-Заган-Веглиник-Завидув (-Фридлант)  
 С-В 20 (Франкфурт-на-Одере-) Куновице-Познань-Лович- Варшава -Лукув-Скерневице  
 .....  
 Тересполь (-Брест)  
 С-В 30 (Герлиц-) Згоржелец-Вроцлав-Катовице-Краков-Пшемьсль-Медька  
 (-Мостиска)

-----  
 17) Чешская и Словацкая Федеративная Республика\*

- С-В 55 (Бад Шандау-) Дечин-Прага  
 С-В 551 Прага-Горни Дворижте (-Зумерау)  
 С 59 (Миедзилези-) Лихков-С.Требова  
 С-В 61 (Бад Шандау-) Дечин-Нимбург-Колин-Брно-Бржецлав-Братислава-Комарно-(-Комаром)  
 Розовце (-Хедьешкалом)  
 .....

-----  
 \* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 9.



-----  
 17) Чешская и Словацкая Федеративная Республика\* (продолжение)

С-Е 63 Жилина-Братислава

С-Е 65 (Земждовице-) Петровице у Карвина-Острава-Бржецлав (-Бернхардшталь)

С 65 (Завидув-) Фридлант-Турнов-Прага

С-Е 40 (Ширндинг-) Хеб-Пльзень-Прага-Коллин-Границе на Мораве-Острава-Жилина-  
 Пухов  
 .....

Попрад Татри-Кошице-Черна-над-Тисой (-Чоп)

С-Е 52 Братислава-Нове Замки-Штурово (-Соб)

-----  
 18) Венгрия\*

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

С-Е 69 Будапешт-Муракерестур (-Коториба)

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

С-Е 85 Будапешт-Келебия (-Суботица)

С-Е 50 (Вена-) Хедьешхалом-Дьёр-Будапешт-Мискольц-Ньиредьхаза-Захонь (-Чоп)  
 Сопрон  
 .....

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

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

-----  
 19) Югославия\*

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

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

\* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 9.

-----  
19) Югославия\* (продолжение)

- С-Е 69 (Муракерестур-) Коториба-Прагерско-Зидани Мост-Любляна-Дивача-Копер  
С-Е 71 (Дьекенеш-) Ботово-Копровница-Загреб-Карловац-Риека  
С-Е 85 (Келебия-) Суботица-Белград-Ниш-Скопье-Гевгелия (-Идомени)  
Кралево  
С-Е 70 (Вилла Опичина-) Сежана-Любляна-Зидани Мост-Загреб-Белград-Ниш-  
Димитровград (-Драгоман)

-----  
20) Греция\*

- С-Е 85 (Гевгелия-) Идомени-Салоники-Афины  
С-Е 855 (Кулата-) Промашон-Салоники

-----  
21) Румыния\*

- С-Е 95 (Унгены-) Иаси-Паскани-Бузэу-Плюешти-Бухарест-Виделе-Джурджу (-Русе)  
С 95 Крайова-Калафат (-Видин)  
С-Е 54 Арад-Дева-Тейос-Винатори-Брашов-Бухарест  
С-Е 56 (Лекешхаза-) Куртич-Арад-Тимишоара-Крайова-Бухарест  
С-Е 562 Бухарест-Констанца

-----  
22) Болгария\*

- С-Е 95 (Джурджу-) Русе-Горна Оряховица-Димитровград  
С 95 (Калафат-) Видин-София  
С-Е 680 София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Синдел-Варна  
С-Е 70 (Димитровград-) Драгоман-София-Пловдив-Димитровград Северный-  
Свиленград (-Капикюле)

-----  
\* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 9.

-----  
 22) Болгария\* (продолжение)

C-В 720 Пловдив-Зимница-Карнобат-Бургас

C-В 855 София-Кулата (-Промашон)

-----

23) Финляндия\*

C-В 10 Ханко-Хельсинки-Рихимяки-Кувола-Вайниккала (-Лужайка)

C 10/2 (Стокгольм-) Турку-Хельсинки

-----

24) Союз Советских Социалистических Республик\*

C-В 95 (Иаси-) Унгены-Юшинева-Бендеры-Киев-Москва

C-В 10 (Вайниккала-) Лужайка-Ленинград-Москва

C-В 20 (Тересполь-) Брест-Москва

C-В 30 (Медька-) Мостиска-Львов-Киев-Москва

C-В 40 (Черна-над-Тисой-) Чоп-Львов

C-В 50 (Захонь-) Чоп-Львов-Киев-Москва

-----

25) Турция\*

C-В 70 (Свиленград-) Капикюле-Стамбул-Хайдарпаша-Анкара

C-В 702 Анкара -Капикюй-[Рази-(Иран)]  
Бандырма-Анкара

C-В 702 Самсун-Сивас-Малатья-Капикюй-[Рази-(Иран)]

C-В 704 Анкара -Нузайбин-[Камышли(Сирия)-Телль Кочек(Ирак)]  
Мерсин-Адана-Искендерун

-----

\* Общее примечание, пояснения к номерам линий и используемые обозначения см. стр. 9.

Приложение II

**ОБЪЕКТЫ, ИМЕЮЩИЕ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

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

**АВСТРИЯ**

Грац-Мессендорф  
Линц  
Зальцбург  
Виллах-Фюрниц  
Вельс  
Вена

**БЕЛЬГИЯ**

Антверпен  
Брессо (Льеж)  
Брюссель  
Шателе  
Лове ЛАР  
Зебрюгге

**БОЛГАРИЯ**

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

**ЧЕШСКАЯ И СЛОВАЦКАЯ ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА**

Братислава  
Брно  
Ческе-Будеёвице  
Хеб  
Черна-над-Тисой  
Дечин  
Жихлава  
Коллин  
Кошице  
Ловосице  
Острава  
Пльзень  
Прага  
Пршеров  
Жилина

**ДАНИЯ**

Орхус  
Глоструп  
Копенгаген  
Падборг

**ФИНЛЯНДИЯ**

Хельсинки-Пасила

**ФРАНЦИЯ**

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

**ГЕРМАНИЯ**

Аугсбург-Оберхаузен  
Базель Бад ГЕФ  
Берлин  
Билефельд Восточный  
Бохум-Лангендрер  
Бремен-Гролланд Роланд  
Бремерхафен-Нордхафен  
Дрезден  
Дюссельдорф-Билк  
Дуйсбург-Рурорт Хафен  
Франкфурт-на-Майне Восточный  
Фрайбург (Брайсгау) ГЕФ  
Хаген ХЕФ  
Гамбург-Вильгельмсбург  
Гамбург-Ротенбургсорт  
Гамбург Южный  
Гамбург-Вальтерсхоф  
Ганновер-Линден  
Ингольштадт Северный  
Карлсруэ ХЕФ  
Кюль ХГЕФ  
Кёльн Эйфелтор  
Лейпциг  
Любек ХЕФ  
Людвигсбург

**ГЕРМАНИЯ (продолжение)**

Майнц Густавсбург  
Мангейм РВФ  
Мюнхен ХБФ  
Нойс  
Ной-Ульм  
Нюрнберг ХГБФ  
Оффенбург  
Регенсбург  
Рейн  
Саарбрюккен ХГБФ  
Швейнфурт ХБФ  
Вупперталь-Лангефельд

**ГРЕЦИЯ**

Аги Анагури (Афины)  
Салоники

**ВЕНГРИЯ**

Будапешт  
Шопрон  
Захонь  
Сегед  
Дебрецен

**ИРЛАНДИЯ**

Дублин-Норт Уолл

**ИТАЛИЯ**

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

**ЛЮКСЕМБУРГ**

Беттамбур

**НИДЕРЛАНДЫ**

Роттердам-Хавен  
Роттердам-Норд  
Венлю  
Эде

**НОРВЕГИЯ**

Осло-Альнабру

**ПОЛЬША**

Гданьск  
Гдыня  
Краков  
Лодзь  
Малашевице  
Познань  
Сосновица  
Щецин  
Свиноуйсце  
Варшава  
Вроцлав

**ПОРТУГАЛИЯ**

Алькантара (Лиссабон)  
Эшпинью  
Лехос  
Лиссабон-Бейролас

**РУМЫНИЯ**

Бухарест  
Констанца  
Крайова  
Орадя

**ИСПАНИЯ**

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

**ШВЕЦИЯ**

Гетеборг  
Хельсингборг  
Мальме  
Стокгольм-Арста

**ШВЕЙЦАРИЯ**

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

**ТУРЦИЯ**

Бандырма  
Искендерун  
Стамбул  
Мерзин  
Самсун

**СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК**

Брест  
Чоп  
Киев  
Москва-Львов

**СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО**

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

**ЮГОСЛАВИЯ**

Белград  
Копер  
Любляна  
Риека  
Загреб



**В. Пограничные пункты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок 1/**

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

Дандолк (ИТК) - Ньюри (ЖДСИ)  
 Дувр (АЖД) - Кале (НОЖДФ)  
     - Дюнкерк (НОЖДФ)  
     - Остенде (НОЖДБ)  
 Харидж (АЖД) - Зебрюгге (НОЖДБ)  
 Ментона (НОЖДФ) - Вентимилья (ИГЖД)  
 Модан (НОЖДФ) - Бардонеккья (ИГЖД)

Бриг (ЖДШ-ЖДПК) - Домодоссоло (ИГЖД)  
 Базель (НОЖДФ) - Базель (ЖДШ-ЖДПК)  
 Страсбург (НОЖДФ) - Кель (ЖДГ)  
 Форбак (НОЖДФ) - Саарбрюккен (ЖДГ)  
 Апаш (НОЖДФ) - Перль (ЖДГ)

Тьонвиль (НОЖДФ) - Беттамбур (ЖДЛ)  
 Феньи (НОЖДФ) - Кеви (НОЖДБ)  
 Эммон (НОЖДФ) - Эркелин (НОЖДБ)  
 Туркуэн (НОЖДФ) - Мускрон (НОЖДБ)  
 Розендаль (ЖДН) - Эссен (НОЖДБ)

Эммерих (ЖДГ/ЖДН)  
 Венло (ЖДН/ЖДГ)  
 Бад-Бентхайм (ЖДГ/ЖДН)  
 Монзен (НОЖДБ) - Ахен (ЖДГ)  
 Стерпеник (НОЖДБ) - Клайнбеттинген (ЖДЛ)

Базель (ЖДГ/ЖДШ - ЖДПК)  
 Фленсбург (ЖДГ) - Падборг (ДГЖД)  
 Путтгарден (ЖДГ) - Редби (ДГЖД)  
 Ширдинг (ЖДГ) - Хеб (ЖД ЧСФР)  
 Пассау (ЖДГ/ФЖДА)

Зальцбург (ЖДГ/ФЖДА)  
 Куфтшейн (ЖДГ/ФЖДА)  
 Бухс (ЖДШ - ЖДПК/ФЖДА)  
 Луино (ЖДШ - ЖДПК/ИГЖД)  
 Кьяссо (ЖДШ - ЖДПК/ИГЖД)

---

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

Бреннеро (ИГЖД/ФЖДА)  
Вилла Опичина (ИГЖД) - Сежана (ЮЖД)  
Тарвизио (ИГЖД) - Арнольдштайн (ФЖДА)  
Шарлоттенберг (ГЖДН/ГЖД Швеции)  
Корншо (ГЖДН/ГЖД Швеции)

Хельсингборг (ГЖД Швеции) - Копенгаген (ДГЖД)  
Треллеборг (ГЖД Швеции) - Засниц (ЖДГ)  
Истад (ГЖД Швеции) - Свиноуйсце (ГЖД Польши)  
Гетеборг (ГЖД Швеции) - Фредериксхавн (ДГЖД)  
Мальме (ГЖД Швеции) - Травемюнде (ЖДГ)

Гедзер (ДГЖД) - Росток (ЖДГ)  
Розенбах (ФЖДА) - Всенице (ЮЖД)  
Шпильфельд-Штрас (ФЖДА) - Сентиль (ЮЖД)  
Эбенфурт (ФЖДА) - Шопрон (ГИСЕВ/МAB)  
Никельсдорф (ФЖДА) - Хедьешхалом (МAB)

Бернхардшталь (ФЖДА) - Бржецлав (ЖД ЧСФР)  
Зумерау (ФЖДА) - Горни Двориште (ЖД ЧСФР)  
Франкфурт-на-Одере (ЖДГ) - Куновице (ГЖД Польши)  
Гёрлиц (ЖДГ) - Эгоржелец (ГЖД Польши)  
Бад Шаңдау (ЖДГ) - Дечин (ЖД ЧСФР)

Тересполь (ГЖД Польши) - Брест (СЖД)  
Медыка (ГЖД Польши) - Мостиска (СЖД)  
Зембидовице (ГЖД Польши) - Петровице (ЖД ЧСФР)  
Завидув (ГЖД Польши) - Фридлант (ЖД ЧСФР)  
Миедзилези (ГЖД Польши) - Лышков (ЖД ЧСФР)

Черна (ЖД ЧСФР) - Чоп (СЖД)  
Комарно (ЖД ЧСФР) - Комаром (МAB)  
Штурово (ЖД ЧСФР) - Соб (МAB)  
Райка (МAB) - Розовце (ЖД ЧСФР)  
Муракерестур (МAB) - Коториба (ЮЖД)

Дьекенеш (МAB) - Ботово (ЮЖД)  
Келебия (МAB) - Суботица (ЮЖД)  
Захонь (МAB) - Чоп (СЖД)  
Лекешхаза (МAB) - Куртич (ЖД Румынии)  
Димитровоград (ЮЖД) - Драгоман (ЖД Болгарии)

Гевгелия (ЮЖД) - Идомени (ГЖД)  
Наси (ЖД Румынии) - Унгены (СЖД)  
Джурджу (ЖД Румынии) - Русе (ЖД Болгарии)  
Свиленград (ЖД Болгарии) - Капикуле (ТГЖД)  
Видин (ЖД Болгарии) - Калафат (ЖД Румынии)

Кулата (ЖД Болгарии) - Промашон (ГЖД)  
Вайниккала (ГЖДФ) - Лужайка (СЖД)  
Турку (ГЖДФ) - Стокгольм (ГЖД Швеции)  
Капикои (ТРЖД) - Рази (ЖД Ирана)  
Нузайбин (ТРЖД) - Камисли (ЖД Сирии)

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

<u>Ирун</u>	- Андай	(Испания - Франция)
<u>Порт Боу</u>	- Сербер	(Испания - Франция)
<u>Ханко</u>		(Финляндия)
Тересполь	- Брест	(Польша - СССР)
Пшемисль	- Мостиска	(Польша - СССР)
Черна	- Чоп	(Чехословакия - СССР)
Захонь	- Чоп	(Венгрия - СССР)
Иаси	- Унгены	(Румыния - СССР)

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)
Донкерк	- Дувр	(Франция - Соединенное Королевство)
Станрер	- Ларн	(Соединенное Королевство)
Зебрюгге	- Харидж	(Бельгия - Соединенное Королевство)
Зебрюгге	- Дувр	(Бельгия - Соединенное Королевство)
Путтгарден	- Редби	(Германия - Дания)
Копенгаген	- Хельсингборг	(Дания - Швеция)
Любек-Травемюнде	- Ханко	(Германия - Финляндия)
Гедзер	- Росток (Варнемюнде)	(Дания - Германия)

\* Если смена осей или перегрузка грузовых единиц в вагоны, предназначенные для другой железнодорожной колеи, происходит только на одной станции, эта станция подчеркнута.

Гетеборг	-	Фредериксхавн	(Швеция - Дания)
Мальме	-	Травемюнде	(Швеция - Германия)
Треллеборг	-	Засниц	(Швеция - Германия)
Истад	-	Свиноуйсце	(Швеция - Польша)
Хельсинки	-	Гдыня	(Финляндия - Польша)
Хельсинки	-	Стокгольм	(Финляндия - Швеция)
Турку	-	Стокгольм	(Финляндия - Швеция)
Самсун	-	Константа	(Турция - Румыния)
Мерсин	-	Венеция	(Турция - Италия)

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

Приложение III

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СЕТИ ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Предварительные замечания

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

Линии подразделены на две основные категории:

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

б) новые линии, которые будут строиться.

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

ПАРАМЕТРЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕТИ ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЙ  
МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

	А		В
	Существующие линии, которые отвечают требованиям, предъявляемым к инфраструктуре, и линии, подлежащие модернизации или реконструкции		Новые линии
	нынешние показатели	целевые показатели	
1. Количество путей	(не указано)		2
2. Габарит погрузки подвижного состава		МСЖД В 2/	МСЖД С1 2/
3. База 1/		4,0 м	4,2 м
4. Минимальная расчетная скорость	100 км/ч 3/	120 км/ч 3/	120 км/ч 3/
5. Разрешенная нагрузка на ось:			
вагоны ≤ 100 км/ч	20 т	22,5 т	22,5 т
≤ 120 км/ч	20 т	20 т	20 т
6. Максимальный уклон 1/	(не указан)		12,5 мм/м
7. Минимальная полезная длина обгонных путей	600 м	500 м	750 м

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

2/ МСЖД - Международный союз железных дорог.

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

Пояснения к параметрам, содержащимся в приведенной выше таблице

1. Количество путей

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

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

2. Габарит нагрузки подвижного состава

Это – минимальный габарит погрузки для линий международных комбинированных перевозок.

Применение больших габаритов погрузки на новых линиях, как правило, не требует крупных капиталовложений, и поэтому был избран габарит МСЖД С1.

Габарит С1, 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 С1 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 2,9 м на железнодорожных платформах, предназначенных для перевозки контейнеров, у которых грузовая площадка расположена на высоте 1,18 м над уровнем рельсов;

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

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

#### 4. Минимальная расчетная скорость

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

#### 5. Разрешенная нагрузка на ось

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

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

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

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

#### 7. Минимальная полезная длина обгонных путей

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



Приложение IV

**ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПЕЗДОВ И МИНИМАЛЬНЫЕ  
ТРЕБОВАНИЯ К ИНФРАСТРУКТУРЕ**

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

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

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

2. Эти требования должны удовлетворяться путем:

- a) повышения скорости перевозки (от пункта отправления до пункта назначения с учетом всех остановок), которая должна соответствовать или превышать скорость перевозки автомобильным транспортом от двери до двери;
- b) использования нерабочих часов грузополучателей (например, осуществление перевозки в ночное время), с тем чтобы грузы можно было сдавать в утренние часы по желанию потребителей;
- c) обеспечения соответствующего оборудования в достаточном количестве и потенциала инфраструктуры (например, адекватных габаритов погрузки);
- d) использования, по возможности, поездов прямого сообщения (т.е. исключение или сокращение до минимума перегрузки отправок на другие поезда в ходе перевозки);
- e) принятия организационных мер по совершенствованию транспортного потока путем использования современных систем связи.

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

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

**В. Эксплуатационные характеристики поездов**

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

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

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

\* 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.

простоя поездов, используемых для комбинированных перевозок. Такие поезда не должны простаивать в нерабочие часы.

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

**D. Минимальные требования к терминалам**

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

- a) Обеспечение минимального временного разрыва между крайним сроком принятия грузов и отправлением вагонов, а также между прибытием поездов и готовностью вагонов к выгрузке грузовых единиц, который не должен превышать одного часа, если требования потребителей относительно крайнего срока принятия или сдачи грузов не могут быть удовлетворены другими средствами.
- b) Сокращение до возможного минимума простоев (не более 20 минут) автотранспортных средств, обеспечивающих доставку или сборку грузовых единиц.
- c) Расположение терминала должно выбираться таким образом, чтобы:
  - к нему имелся быстрый и легкий доступ по автодорогам от экономических центров;
  - в пределах железнодорожной сети он имел хорошую связь с магистральными железнодорожными линиями, а в случае перевозок группы вагонов - хороший доступ к скоростным поездам, используемым для комбинированных перевозок.

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

**E. Минимальные требования к промежуточным станциям**

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

- Подъездные пути должны обладать достаточной суточной пропускной способностью для предотвращения задержек поездов, используемых для комбинированных перевозок.
- Въезды на подъездной путь и выезды с него должны обеспечивать движение поездов без задержек в обоих направлениях. Их пропускная способность должна быть достаточной для того, чтобы прибывающие и/или отправляющиеся поезда, используемые для комбинированных перевозок, не задерживались.

- Различные типы путей должны иметь достаточную пропускную способность для осуществления конкретной работы на станции, что, в частности, касается приемных-отправочных путей, сборных путей, сортировочных линий и 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 С1).
- Длина путей должна быть достаточной для приема полноразмерных 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.

a) 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 колесной пары, 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 паромом. 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 паромными и железнодорожными терминалами должны иметься короткие и надежные автомобильные дороги.

In the name of Albania:  
Au nom de l'Albanie :  
От имени Албании:

In the name of Austria:  
Au nom de l'Autriche :  
От имени Австрии:

RUDOLF STREICHER

In the name of Belgium:  
Au nom de la Belgique :  
От имени Бельгии:

E. КОВІА

In the name of Bulgaria:  
Au nom de la Bulgarie :  
От имени Болгарии:

VESELIN PAVLOV

In the name of the Byelorussian Soviet Socialist Republic:  
Au nom de la République socialiste soviétique de Biélorussie :  
От имени Белорусской Советской Социалистической Республики:

In the name of Canada:  
Au nom du Canada :  
От имени Канады:

In the name of Cyprus:  
Au nom de Chypre :  
От имени Кипра:

In the name of Czechoslovakia:  
Au nom de la Tchécoslovaquie :  
От имени Чехословакии:

JIŘÍHO NEZVALA

In the name of Denmark:  
Au nom du Danemark :  
От имени Дании:

KAJ IKAST

[With reservation for application to the Faroe Islands  
and Greenland]<sup>1</sup>

In the name of Estonia:  
Au nom de l'Estonie :  
От имени Эстонии:

In the name of Finland:  
Au nom de la Finlande :  
От имени Финляндии:

OLE NORRBACK

In the name of France:  
Au nom de la France :  
От имени Франции:

BERNARD MIYET

16 avril 1991

---

<sup>1</sup> Avec réserve concernant l'application aux Iles Féroé et Groenland.

In the name of the Federal Republic of Germany:  
Au nom de la République fédérale d'Allemagne :  
От имени Федеративной Республики Германии:

FREDO DANNENBRING  
Geneva, 16th April 1991

In the name of Greece:  
Au nom de la Grèce :  
От имени Греции:

NIKOLAOS GELESTATHIS

In the name of Hungary:  
Au nom de la Hongrie :  
От имени Венгрии:

CSABA SIKLÓS

In the name of Iceland:  
Au nom de l'Islande :  
От имени Исландии:

In the name of Ireland:  
Au nom de l'Irlande :  
От имени Ирландии:

In the name of Italy:  
Au nom de l'Italie :  
От имени Италии:

CARLO BERNINI PIENO POTERE



In the name of Latvia:  
Au nom de la Lettonie :  
От имени Латвии:

In the name of Liechtenstein:  
Au nom du Liechtenstein :  
От имени Лихтенштейна:

In the name of Lithuania:  
Au nom de la Lituanie :  
От имени Литвы:

In the name of Luxembourg:  
Au nom du Luxembourg :  
От имени Люксембурга:

ROBERT GOEBBELS

In the name of Malta:  
Au nom de Malte :  
От имени Мальты:

In the name of the Netherlands:  
Au nom des Pays-Bas :  
От имени Нидерландов:

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

In the name of Norway:  
Au nom de la Norvège :  
От имени Норвегии:

BJØRN SKOGMO

30 March 1992

In the name of Poland:  
Au nom de la Pologne :  
От имени Польши:  
En nombre de Polonia:

PANA STANISŁAWA PRZYGODZKIEGO

27 March 1992

In the name of Portugal:  
Au nom du Portugal :  
От имени Португалии:

In the name of Romania:  
Au nom de la Roumanie :  
От имени Румынии:

TRAIAN BASESCU

In the name of Spain:  
Au nom de l'Espagne :  
От имени Испании:

In the name of Sweden:  
Au nom de la Suède :  
От имени Швеции:

In the name of Switzerland:  
Au nom de la Suisse :  
От имени Швейцарии:

ADOLF OGI

In the name of Turkey:  
Au nom de la Turquie :  
От имени Турции:

BÜYÜKELCI GÜNDÜZ AKTAN

13.1.1992

In the name of Ukraine:  
Au nom de l'Ukraine :  
От имени Украины:

In the name of the Union of Soviet Socialist Republics:  
Au nom de l'Union des Républiques socialistes soviétiques :  
От имени Союза Советских Социалистических Республик:

In the name of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:  
Au nom du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :  
От имени Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии:

In the name of the United States of America:  
Au nom des Etats-Unis d'Amérique :  
От имени Соединенных Штатов Америки:

In the name of Yugoslavia:  
Au nom de la Yougoslavie :  
От имени Югославии: