



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/119  
6 May 2008

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ  
И ЛОГИСТИКЕ О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ДЕВЯТОЙ СЕССИИ<sup>1</sup>  
(Женева, 17-18 марта 2008 года)**

---

<sup>1</sup> Все документы, упомянутые в настоящем докладе, имеются и могут быть загружены с соответствующего вебсайта ЕЭК ООН <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>> либо через систему СОД Организации Объединенных Наций <<http://documents.un.org/>>.

## СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. УЧАСТНИКИ .....	1	4
II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (Пункт 1 повестки дня).....	2	4
III. КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ) (Пункт 2 повестки дня) .....	3 - 4	4
IV. ТРАНСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ (Пункт 2-бис повестки дня) ....	5	5
V. НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИКИ (Пункт 3 повестки дня).....	6 - 15	5
VI. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЕВРОПЕЙСКОЙ КОМИССИИ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИКИ, КОТОРОЙ ОНА ЗАНИМАЛАСЬ В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ (Пункт 3-бис повестки дня) .....	16 - 17	8
VII. МОНИТОРИНГ И АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ МЕР В ОБЛАСТИ ПОЛИТИКИ ДЛЯ СТИМУЛИРОВАНИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (Пункт 4 повестки дня).....	18	9
VIII. ОБМЕН МНЕНИЯМИ ПО ВОПРОСУ ОБ ИНТЕРМОДАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКЕ В ТУРЦИИ (Пункт 5 повестки дня) .....	19	9
IX. КОНТРОЛЬ ЗА ВЕСОМ И РАЗМЕРАМИ ГРУЗОВЫХ ЕДИНИЦ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ (Пункт 6 повестки дня) .....	20 - 25	9
X. СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЦЕПОЧКИ И ЛОГИСТИКА (Пункт 7 повестки дня) .....	26 - 34	11

**СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
XI. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ: ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ИТОГАМ СЕМИНАРА ЕКМТ/ЕЭК ООН (КИЕВ, 27-28 СЕНТЯБРЯ 2004 ГОДА) (Пункт 8 повестки дня) ....	35 - 37	13
XII. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП) (Пункт 9 повестки дня) .....	38 - 45	14
XIII. ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП (Пункт 10 повестки дня) .....	46 - 50	16
XIV. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ (Пункт 11 повестки дня) .....	51 - 52	17
XV. ДОКЛАД (Пункт 12 повестки дня).....	53	17

**Приложение**

Предложения по поправкам к Соглашению СЛКП, принятые Рабочей группой 18 марта 2008 года.....	18
--	----

## **I. УЧАСТНИКИ**

1. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Германии, Латвии, Литвы, Нидерландов, Румынии, Сербии, Словакии, Турции, Украины, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции. Была представлена Европейская комиссия (ЕК). Присутствовали представители Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Проекта трансъевропейской железнодорожной магистрали ЕЭК ООН (ТЕЖ). Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных служб (КЛЕКАТ), Европейская интермодальная ассоциация (ЕИА), Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП), Международное бюро по контейнерам (МБК), Международная ассоциация по мультимодальным перевозкам (МАМП), Международная организация по стандартизации (ИСО), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП).

## **II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

### **(Пункт 1 повестки дня)**

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/118), добавив пункт 2-бис "Транспорт и безопасность".

## **III. КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ) ЕЭК ООН**

### **(Пункт 2 повестки дня)**

3. Рабочая группа была проинформирована об итогах семидесятой сессии (19-21 февраля 2008 года) Комитета по внутреннему транспорту, которая началась с министерского сегмента по вопросам будущего развития евро-азиатских транспортных связей (ECE/TRANS/200). Министры транспорта или их представители из 18 стран, расположенных вдоль евро-азиатских транспортных коридоров, подписали Совместное заявление и одобрили евро-азиатские маршруты, которые были выделены в целях их приоритетного развития в рамках пятилетнего проекта, осуществляемого совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН. Дальнейшая работа в этой области будет проводиться специальной группой экспертов ЕЭК ООН, в которой было предложено принять участие и WP.24.

4. Комитет также учредил группу экспертов под эгидой WP.5 по соединениям морских портов с внутренними районами, которой следует сотрудничать с WP.24. Наконец, Комитет просил WP.24 проанализировать новые вызовы в сфере координации и управления наземным транспортом, возникающие в результате функционирования логистических цепочек, и обратился к странам Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА) с настоятельным призывом активно участвовать в этой работе.

#### **IV. ТРАНСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ** **(Пункт 2-бис повестки дня)**

5. Рабочая группа отметила, что Комитет просил свои вспомогательные органы оперативно выполнять рекомендации, подготовленные Многопрофильной группой экспертов по охране на внутреннем транспорте. В частности, речь идет об обзоре всех международных правовых документов ЕЭК ООН в области транспорта и при необходимости включении в них положений, касающихся безопасности (ECE/TRANS/200, пункт 36). Рабочая группа напомнила о рассмотрении этого вопроса на ее сессиях в марте 2004 года и сентябре 2005 года, на которых она ссылалась на проведенные в 2004 году исследования ЕКМТ по безопасности контейнерных перевозок на всех видах транспорта, и решила продолжить обсуждение на своей следующей сессии (TRANS/WP.24/103, пункт 24; TRANS/WP.24/109, пункты 44-45).

#### **V. НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИКИ** **(Пункт 3 повестки дня)<sup>2</sup>**

6. Рабочая группа приняла к сведению неофициальные документы № 1 и 2 (2008 год), подготовленные Сербией и МАФ, а также сообщения, сделанные Словакией, Европейской комиссией, МСККП и МБК, о последних изменениях в области интермодальных перевозок и логистики.

7. В дополнение к подробной информации, представленной на ее сессиях в 2007 году (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 5-12; ECE/TRANS/WP.24/117, пункты 7-19), Рабочая группа отметила, что по сравнению с 2005 годом в 2006 году общий объем автомобильно-железнодорожных интермодальных перевозок, выполненных компаниями МСККП (что можно считать репрезентативным показателем общего развития этой сферы транспортной

---

<sup>2</sup> Все неофициальные документы и сообщения, сделанные на сессии, имеются на следующем вебсайте:  
<<http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-presentations/24presentations.html>>.

деятельности в Западной Европе), возрос на 15% и достиг 2,72 млн. отправок или 5,44 млн. ТЕУ<sup>3</sup>. Предварительные данные свидетельствуют о том, что в 2007 году объем автомобильно-железнодорожных интермодальных перевозок увеличился приблизительно на 9,7% и достиг 2,98 млн. отправок.

8. В 2007 году объем несопровождаемых автомобильно-железнодорожных перевозок (контейнеров, съемных кузовов и полуприцепов), по всей видимости, возрос приблизительно на 8,8% и достиг 2,54 млн. отправок. Объем сопровождаемых автомобильно-железнодорожных перевозок ("катящееся шоссе" (РоЛа)) возрос приблизительно на 15% и достиг 440 000 отправок. По имеющимся данным, в отличие от прошлых лет рост международных интермодальных перевозок (+9,5%) по сравнению с национальными перевозками (+10%) несколько замедлился, достигнув в 2007 году 1,97 млн. отправок в международном сообщении и 1,02 млн. отправок в национальном сообщении.

9. Первоначальные тенденции на 2008 год свидетельствуют о продолжающемся общем росте объема перевозок (свыше 10%), что объясняется вводом в эксплуатацию новых объектов инфраструктуры в трансальпийском коридоре (туннель Лёчберг) и предложением новых интермодальных услуг в направлении Восточной Европы, Российской Федерации и Юго-Восточной Европы.

10. Причины такого непрерывного быстрого роста в секторе интермодальных железнодорожных перевозок, а также обусловленных этим узких мест в инфраструктуре и ухудшения качества железнодорожных услуг уже обсуждались и анализировались на сессиях Рабочей группы в 2007 году. Результаты так называемого проекта ДИОМИС (ECE/TRANS/WP.24/117, пункт 12) показывают, что, по мнению подавляющего большинства интермодальных транспортных операторов, значительный рост объема перевозок за последние два года объясняется главным образом общим увеличением объемов грузовых перевозок и появлением новых интермодальных транспортных услуг. Кроме того, важную роль сыграли более эффективная координация действий с партнерами и повышение качества услуг. Цены за интермодальные транспортные услуги большого значения не имели. Что касается негативной стороны, то операторы интермодальных перевозок отмечают рост цен на железнодорожные перевозки и недостаточный уровень качества железнодорожных услуг. Озабоченность операторов интермодальных перевозок была также вызвана обострением конкуренции со стороны автомобильного транспорта и увеличением числа железнодорожных компаний.

---

<sup>3</sup> Одна отправка МСККП (сопровождаемые или несопровождаемые перевозки) эквивалента двум двадцатифутовым единицам (ТЕУ).

11. В 2007 году, согласно Российским железным дорогам, объем перевозок контейнеров по Транссибирской железнодорожной магистрали возрос на 26%, достигнув 226 000 единиц. Пробный пробег контейнерного поезда Пекин - Гамбург в январе 2008 года продемонстрировал, что путь по коридору протяженностью 9 992 км, обслуживаемому шестью железнодорожными компаниями, был пройден за 15 дней. Аналогичные экспериментальные рейсы были выполнены в 2007 году на контейнерных поездах из Китая в Чешскую Республику. Эти пробеги показали, что в случае евро-азиатских грузовых перевозок интермодальные транспортные операции могут стать жизнеспособной альтернативой, поскольку они приблизительно в два раза быстрее морских перевозок и значительно дешевле воздушного грузового сообщения.

12. На основе сообщения, сделанного экспертом от одной из крупных морских судоходных линий, Рабочая группа рассмотрела проблемы, с которыми приходится сталкиваться правительствам и предприятиям из-за быстро растущего грузопотока между портами и внутренними районами, и в этой связи обсудила возможности интермодальных перевозок (железнодорожного транспорта и внутренних водных путей). По оценкам, мировой парк морских контейнеров насчитывает порядка 16 млн. единиц, что составляет приблизительно 20 млн. TEU. В 2007 году по всему миру было перевезено около 142 млн. TEU, т.е. с 2002 года (68 млн. TEU), этот показатель увеличился более чем в два раза. Приблизительно 50 млн. TEU было перевезено в Европу и из Европы, в том числе 34 млн. - через так называемые порты ренджа европейского Севера (Гавр, Роттердам, Антверпен, Бремерхафен, Гамбург и т.д.). По оценкам, в ближайшие годы годовой прирост контейнерных перевозок будет по-прежнему составлять 10-15%.

13. Рабочая группа отметила, что в результате консолидации грузопотока, обслуживаемого меньшим количеством судоходных линий, более крупными судами (10-13 тыс. TEU) и меньшим количеством портов, все большее значение приобретают эффективные соединения с внутренними районами, способные обеспечить большие объемы перевозок в установленные сроки, что объясняется также крайне ограниченными дополнительными складскими мощностями в европейских портах. В среднем две трети грузопотока из портов Северного ренджа во внутренние районы по-прежнему обслуживаются автомобильным транспортом, тогда как на долю железнодорожного и внутреннего водного транспорта зачастую приходится менее 20%. В зависимости от географического расположения портов, по всей видимости, такие тенденции особенно благоприятно отразятся на секторе интермодальных железнодорожных и/или внутренних водных перевозок, хорошо интегрированный в цепочки поставок, в сеть терминалов внутреннего водного транспорта и систему "грузовых деревень", а не просто в наземно-морскую инфраструктуру (см. также документ ECE/TRANS/WP.24/117, пункт 13).

14. Представитель Сербии сообщил о принятии новой транспортной стратегии правительства (2008-2015 годы), которая предусматривает, в частности, развитие интермодальных перевозок. Представитель Словакии проинформировал об успешном развитии контейнерных перевозок между портом Копер (Словения) и автомобилестроительными заводами в Словакии железнодорожным транспортом, которым в 2007 году было перевезено 232 000 т автомобильных деталей.

15. Рабочая группа была также проинформирована, что в настоящее время Международное бюро по контейнерам (МБК) вводит новую услугу по присвоению европейским грузовым единицам (контейнерам, съемным кузовам) маркировки и кода владельца по аналогии с морскими контейнерами ИСО.

**VI. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЕВРОПЕЙСКОЙ КОМИССИИ В ОБЛАСТИ  
ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИКИ, КОТОРОЙ  
ОНА ЗАНИМАЛАСЬ В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ  
(Пункт 3-бис повестки дня)**

16. Представитель Европейской комиссии (ЕК) проинформировал Рабочую группу, что 18 октября 2007 года в рамках крупной программы развития грузовых перевозок был принят план действий для грузовой логистики, который включает также другие вопросы, такие, как железнодорожные сети, специализирующиеся на грузоперевозках, новые стратегии развития портов, "морские автомагистрали" и европейское морское пространство без границ.

17. Темы, предложенные в этом плане действий, были выбраны в результате обстоятельных консультаций с различными участниками и охватывают четыре широких направления: инновации, качество услуг, упрощение процедур и "зеленый" транспорт. На этой основе Комиссия разрабатывает "дорожную карту" для осуществления концепции "электронных грузовых перевозок" (e-freight), в которой отражены перспективы использования безбумажного электронного потока информации в процессе физического перемещения грузов. Кроме того, продолжается исследование по вопросам "узких мест" в логистических системах управления грузопотоками в целях поиска практических решений, включая регулятивные меры. Среди других рассмотренных вопросов можно упомянуть о показателях эффективности функционирования логистических систем управления грузовыми перевозками и рационализации работы интермодальных терминалов. Кроме того, планируются и в 2008 году должны быть завершены исследования по гармонизации транспортной документации и ее автоматизированного использования, а также по стандартам веса и размеров транспортных средств,



установленным в директиве 96/53/ЕС. Наконец, к концу 2008 года намечено определить ряд "зеленых коридоров", в которых каботажное судоходство, железнодорожный, внутренний водный и автомобильный транспорт дополняют друг друга, с тем чтобы можно было применять экологически безопасные транспортные решения.

**VII. МОНИТОРИНГ И АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ МЕР  
В ОБЛАСТИ ПОЛИТИКИ ДЛЯ СТИМУЛИРОВАНИЯ  
ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
(Пункт 4 повестки дня)**

18. В соответствии с решениями по этому вопросу, принятыми на последней сессии, Рабочая группа отметила, что секретариат продолжает сбор информации о национальных мерах в области политики для стимулирования интермодальных перевозок в целях разработки предварительно заполненных вопросников для передачи государствам - членам ЕЭК ООН в течение летнего периода 2008 года (ECE/TRANS/WP.24/117, пункты 21-24). Полученная информация будет рассмотрена Рабочей группой на ее следующей сессии в октябре 2008 года.

**VIII. ОБМЕН МНЕНИЯМИ ПО ВОПРОСУ ОБ ИНТЕРМОДАЛЬНОЙ  
ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКЕ В ТУРЦИИ  
(Пункт 5 повестки дня)**

19. Рабочая группа была проинформирована, что обмен мнениями по вопросу об интермодальной транспортной политике в Турции еще не завершен и что его соответствующие результаты будут представлены позднее (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 16-18).

**IX. КОНТРОЛЬ ЗА ВЕСОМ И РАЗМЕРАМИ ГРУЗОВЫХ ЕДИНИЦ,  
ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ  
(Пункт 6 повестки дня)**

**A. Перевозка 45-футовых контейнеров ИСО по европейской  
автодорожной сети**

20. Напомнив об обсуждениях, состоявшихся на прошлых сессиях (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 31-35; ECE/TRANS/WP.24/117, пункты 34-37), Рабочая группа отметила, что результаты обследования по вопросу о разрешении перевозки

45-футовых контейнеров ИСО по автодорожной сети государств - членов ЕЭК ООН были помещены на вебсайт WP.24<sup>4</sup>.

21. Секретариату было поручено продолжать отслеживать изменения в этой области и соответствующим образом информировать Рабочую группу.

**В. Воздействие сверхтяжелых грузовых автомобилей ("мегагрузовиков") на интермодальные перевозки и европейские дороги**

22. Рабочая группа напомнила о рассмотрении на своих прошлых сессиях вопроса о воздействии "мегагрузовиков" максимальной длиной 25,25 м и весом до 60 т на интермодальные перевозки и европейскую автодорожную сеть (ECE/TRANS/WP.24/117, пункты 38-46; ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 36-38). Хотя такие грузовые автомобили регулярно используются в некоторых из Северных стран, например в Швеции, в настоящее время они не допускаются на автодорожные сети других европейских стран. Вместе с тем "мегагрузовики" уже разрешено эксплуатировать на экспериментальной основе в Нидерландах, и исследования по вопросам их практического использования проводятся в других странах, например в Бельгии, Германии, Соединенном Королевстве и Франции.

23. Представитель Швеции проинформировал Рабочую группу о применении в его стране так называемой "модульной концепции". В целом эта концепция, упоминаемая в европейской директиве 96/53/ЕС, на данный момент применяется только в Финляндии и Швеции. Она допускает эксплуатацию грузовых составов максимальной длиной 25,25 м с использованием существующих типов транспортных средств и грузовых единиц, которые изготавливаются и разрешено эксплуатировать на территории Европейского союза, в частности грузовых автомобилей с грузовой единицей длиной 7,82 м, предназначенных для буксировки полуприцепов длиной 13,6 м, или тягача длиной 13,6 м с полуприцепом, буксирующего прицеп длиной 7,82 м. Эта модульная концепция может применяться практически на всех шведских дорогах, и 94% автодорожной сети Швеции открыто для движения автотранспортных средств максимальным весом до 60 тонн. Рыночная доля таких автотранспортных средств для перевозок на большие расстояния составляет приблизительно 90%.

24. С момента внедрения этой модульной концепции в Швеции не возникало никаких технических, экономических трудностей или проблем безопасности, возможно, в силу того факта, что в этой стране не было изменено прежнее законодательство, касающееся

---

<sup>4</sup> <[www.unece.org/trans/wp24/documents/Survey\\_results\\_45ft\\_containers\\_e.doc](http://www.unece.org/trans/wp24/documents/Survey_results_45ft_containers_e.doc)>.

веса и размеров транспортных средств, используемых для национальных автомобильных перевозок. Напротив, выяснилось, что эта модульная концепция играет благоприятную роль в стимулировании интермодальных перевозок в Швеции, поскольку она позволяет производить перевалку интермодальных транспортных единиц с автомобильного транспорта на железнодорожный и наоборот без каких-либо трудностей и с наименьшими затратами.

25. Секретариату было поручено продолжать отслеживать изменения в этой области и соответствующим образом информировать Рабочую группу.

## **Х. СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЦЕПОЧКИ И ЛОГИСТИКА** **(Пункт 7 повестки дня)**

26. Рабочая группа напомнила, что ее программа работы содержит следующий элемент: "Анализ современных транспортных цепочек и аспектов логистики, позволяющих интегрировать системы производства и распределения в целях обеспечения рациональной основы для правительственных решений по спросу на перевозки, выбору вида транспорта, а также по эффективным правилам и инфраструктурам интермодальных перевозок, и учет требований относительно безопасности и охраны на транспорте" (ECE/TRANS/WP.24/117, приложение). Поскольку все в большей степени признается важное значение эффективных логистических и транспортных систем для обеспечения конкурентоспособности европейских экономик. На своей сорок седьмой сессии Рабочая группа уже подчеркивала, что межправительственным организациям следует принять участие в обмене информацией об оптимальной практике и, возможно, координировать целенаправленную деятельность в этой области (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 39-43).

27. В соответствии с этим мандатом и для определения ориентиров на будущее Рабочая группа рассмотрела две записки, касающиеся логистики, роли правительств в этом отношении и проекта плана действий, которые были подготовлены Председателем и заместителем Председателя Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.24/2008/1; ECE/TRANS/WP.24/2007/3). В этих записках, дополненных сообщением, сделанным на нынешней сессии видным бельгийским экспертом по вопросам транспорта и логистики, содержатся определение, описание и подробный анализ положения дел в области логистики и управления цепочкой поставок. В них также приводится обзор основных причин и требований к логистическим системам, определяющих транспортный спрос, качество перевозок и условия землепользования (расположение логистических центров и интермодальных терминалов), а также возможные действия правительств.

28. Рабочая группа отметила, что современные системы управления цепочкой поставок и логистики будут приобретать все более важное значение для конкурентоспособности экономик в регионе ЕЭК ООН. Они радикальным образом изменяют процесс формирования предложения, производства, доставки и возврата товаров.

Под воздействием потребительского спроса и глобализации производства и торговли цепочки поставок и распределения становятся все длиннее, и системы поставок "точно в срок", производства и распределения будут все в большей степени требовать надежных, гибких, быстрых и эффективных транспортных систем. Это серьезно влияет на выбор видов транспорта отраслью (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, морской и/или воздушный транспорт) и на транспортные стратегии правительств.

29. Правительствам необходимо лучше понять требования современных цепочек поставок и логистики, которые не заканчиваются на национальных границах. Для ответа на эти глобальные вызовы необходимо координировать и гармонизировать национальные транспортные стратегии, в соответствии с которыми следует обеспечить надлежащую регулятивную основу, благоприятную транспортную инфраструктуру и адекватный уровень квалификации поставщиков логистических услуг. Транспортные стратегии должны также предусматривать создание однородной конкурентной среды для всех участников и базовых условий для устойчивых, безопасных и надежных грузовых перевозок и мобильности.

30. Рабочая группа отметила, что некоторые государства – члены ЕЭК ООН и Европейская комиссия уже отреагировали на эти вызовы. Сейчас они пытаются определить, в тесном сотрудничестве с заинтересованными отраслевыми группами и другими участниками, роль и ответственность правительств и неправительственных структур в данной сфере. Они занимаются также выработкой соответствующих регулятивных, финансовых мер и мер политики в области образования, которые могли бы способствовать повышению эффективности и устойчивости грузовых и интермодальных транспортных систем, интегрированных в современные логистические цепочки.

31. В этой связи хорошим примером мог бы быть недавно принятый в Германии Генеральный план для грузовых перевозок и логистики, который был представлен в ходе сессии. Он призван повысить конкурентоспособность логистической отрасли; наметить схему оптимального формирования, финансирования и использования грузовых транспортных систем; способствовать структурным изменениям и устойчивому развитию, а также более четкому пониманию общественностью значимости грузовых перевозок и логистики.

32. Рабочая группа сочла, что она могла бы играть полезную роль в этой области посредством обмена информацией и передовой практикой среди стран в регионе ЕЭК ООН, оказания помощи в разработке концепций и показателей для анализа этих логистических тенденций, а также путем предоставления консультационных услуг по определению стратегий и мер в сфере регулятивной деятельности и наращивания потенциала, которые требуют межправительственного панъевропейского подхода.

33. В целях дальнейшего уточнения и структурирования этих мероприятий Рабочая группа предложила заинтересованным экспертам поделиться своим ноу-хау и опытом на будущих сессиях Рабочей группы. Эксперты могли бы также подготовить перечень мер или областей деятельности, которые позволили бы правительствам влиять на логистические процессы на национальном и международном уровнях. Предложения, касающиеся возможной межправительственной деятельности, могут быть рассмотрены Рабочей группой на ее следующих сессиях. Секретариату было поручено оказать Председателю помощь в организации такой межсессионной работы с участием заинтересованных экспертов, возможно, путем координации деятельности виртуальной группы экспертов, взаимодействующих через систему электронной почты.

34. Рабочая группа полагала, что страны Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии могли бы извлечь пользу из активного участия в этой работе, поскольку интермодальные перевозки и логистика становятся важными элементами глобальной цепочки поставок, которая будет оказывать все более заметное воздействие на их экономику.

**XI. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ:  
ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ИТОГАМ  
СЕМИНАРА ЕКМТ/ЕЭК ООН  
(КИЕВ, 27-28 СЕНТЯБРЯ 2004 ГОДА)  
(Пункт 8 повестки дня)**

35. Представитель наблюдательного центра по интермодальным перевозкам в Украине проинформировал Рабочую группу о новых изменениях на интермодальной транспортной линии Север-Юг (С-Е 10, 95, 70, 70/2: Хельсинки – Стамбул/Александруполис) и Восток-Запад (С-Е 30: Дрезден – Киев), являющейся частью евро-азиатских транспортных коридоров. Этот наблюдательный центр продолжает собирать информацию об инвестиционных планах и новых интермодальных транспортных услугах, предлагаемых на этих линиях, и соответствующим образом проинформирует Рабочую группу.

36. Секретариат Панъевропейского коридора III (Берлин - Киев) кратко ознакомил Рабочую группу с последними изменениями в области модернизации инфраструктуры и совершенствования технического и правового взаимодействия в деле развития этого коридора автомобильных/железнодорожных перевозок, что в конечном счете позволило подготовить транснациональную транспортную стратегию для данного коридора.

37. Рабочая группа просила Украину продолжать работу в качестве наблюдательного координационного центра по интермодальным перевозкам, а также форума для обмена информацией в соответствии с согласованным мандатом и ежегодно информировать об этом Рабочую группу. Контактным лицом для вышеупомянутого наблюдательного центра является г-н Олександр Полищук (электронная почта: o.polischuk@liski.com.ua).

**ХII. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ  
МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК  
И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП)  
(Пункт 9 повестки дня)**

**A. Статус Соглашения СЛКП**

38. Рабочая группа отметила, что после присоединения Литвы 8 мая 2008 года участниками Соглашения СЛКП является 31 Договаривающаяся сторона<sup>5</sup>.

39. Подробная информация о Соглашении СЛКП, включая обновленный сводный текст Соглашения (ECE/TRANS/88/Rev.4)<sup>6</sup>, карту сети СЛКП, электронный перечень стандартов, предусмотренных в Соглашении, а также все соответствующие уведомления депозитария, имеются на вебсайте Рабочей группы<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Италия, Казахстан, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Украина, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика и Швейцария.

<sup>6</sup> Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

<sup>7</sup> <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.

## **В. Новые предложения по поправкам**

40. В соответствии с поручением КВТ и своей программой работы Рабочая группа рассмотрела пакет предложений по поправкам, содержащий ряд железнодорожных линий для включения в Соглашение СЛКП, которые дополняют существующие линии и охватывают важные международные панъевропейские линии комбинированных перевозок в Беларуси, Латвии, Российской Федерации и Эстонии. В этих предложениях также указаны железнодорожные линии и соответствующие объекты, которые позволят расширить сеть СЛКП за счет территории Центральной Азии и Кавказа и привести ее в соответствие с железнодорожной сетью СМЖЛ в этих регионах (ECE/TRANS/WP.24/2008/3 и Add.1).

41. Эти предложения по поправкам уже в предварительном порядке рассматривались на сорок седьмой сессии Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 48-49). В целях облегчения процесса консультаций между непосредственно заинтересованными странами (статья 15.3 СЛКП) в феврале 2007 и 2008 годов секретариат предал эти предложения, касающиеся приложений I и II к Соглашению СЛКП, соответствующим государствам - членам ЕЭК ООН.

42. Пакет предложений по поправкам, рассмотренный Рабочей группой, также включает новые линии СЛКП и пограничные пункты, относящиеся к Польше и Словакии, которые уже были приняты Рабочей группой 30 марта 2006 года (ECE/TRANS/WP.24/2008/3/Add.2; ECE/TRANS/WP.24/111, пункт 24).

43. Наконец, в этом пакете содержится предложение по изменению наименования Рабочей группы ЕЭК ООН, в ведение которой входит Соглашение СЛКП (на основании статей 14, 15 и 16 Соглашения), и по его приведению в соответствие с нынешним названием Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.24/2008/3, пункт 3; TRANS/WP.24/2004/5, пункт 19).

44. В соответствии со статьями 14 и 15 Соглашения СЛКП представители Договаривающихся сторон Соглашения СЛКП, присутствовавшие на сессии Рабочей группы и участвовавшие в голосовании, единогласно приняли эти предложения по поправкам, содержащиеся в документах ECE/TRANS/WP.24/2008/3, Add.1 и Add.2, за исключением предложений по поправкам, изложенных в документе ECE/TRANS/WP.24/2008/3/Add.1 и относящихся к (15) Австрии, (19) Венгрии, (35) Армении, (37) Грузии и (39) Туркменистану, в отношении которых процесс консультаций еще не завершен. Предложения по поправкам, принятые Рабочей группой, воспроизводятся в приложении к настоящему докладу.

45. Секретариату было поручено передать эти предложения Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, являющемуся депозитарием Соглашения СЛКП, для издания требуемых уведомлений депозитария.

**ХIII. ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ  
ВОДНЫМ ПУТЯМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП  
(Пункт 10 повестки дня)**

46. Протокол к Соглашению СЛКП был подписан 15 странами и ратифицирован 8 странами<sup>8</sup>, но еще не вступил в силу. Текст этого Протокола содержится в документе ECE/TRANS/122 и Согг.1 и 2<sup>9</sup>. Подробная информация о Протоколе, включая текст Протокола и все соответствующие уведомления депозитария, имеется на вебсайте Рабочей группы<sup>10</sup>.

47. Рабочая группа отметила, что КВТ обратился ко всем соответствующим Договаривающимся сторонам Соглашения СЛКП с настоятельным призывом как можно скорее присоединиться к этому Протоколу. Он просил также Рабочую группу рассмотреть уже представленные предложения по поправкам к Протоколу и принять решения по этому вопросу (ECE/TRANS/200, пункт 93).

48. Рабочая группа была проинформирована, что Сербия рассматривает возможность ратификации Протокола, что позволит ему вступить в силу.

49. В соответствии с решением КВТ Рабочая группа поручила секретариату подготовить сводные предложения по поправкам, представленные Австрией, Болгарией, Венгрией, Румынией и Францией (ECE/TRANS/WP.24/117, пункт 58; TRANS/WP.24/97, пункт 23). В этих предложениях следует также учесть результаты обследования содержащихся в Протоколе существующих параметров инфраструктуры, которое было проведено секретариатом (ECE/TRANS/WP.24/111, пункты 31-33).

---

<sup>8</sup> Болгария, Венгрия, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Чешская Республика, Швейцария.

<sup>9</sup> Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

<sup>10</sup> <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.



50. В таком случае после вступления Протокола в силу предложения по поправкам могут быть официально приняты Рабочей группой в соответствии со статьями 13, 14 и 15 Протокола (ECE/TRANS/WP.24/111, пункты 31-33).

#### **XIV. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ** **(Пункт 11 повестки дня)**

51. Рабочая группа выразила озабоченность по поводу эффективности проведения ее совещаний во Дворце Наций по причине неприемлемых процедур регистрации, в соответствии с которыми в понедельник утром зарегистрированные делегаты вынуждены ожидать более часа на входе во Дворец Наций. Поскольку, как свидетельствуют последние совещания, задержки, с которыми сталкиваются делегации, только увеличиваются, Рабочая группа постановила больше не планировать заседаний во Дворце Наций в первой половине дня по понедельникам. Исходя из этого, она решила созвать свою осеннюю сессию, как и было намечено, 6 и 7 октября 2008 года в Женеве, но начать ее в 15 час. 00 мин.

52. Весенняя сессия Рабочей группы 2009 года в предварительном порядке запланирована на 19 и 20 марта 2009 года.

#### **XV. ДОКЛАД** **(Пункт 12 повестки дня)**

53. В соответствии с достигнутой договоренностью и решением КВТ (ECE/TRANS/156, пункт б) секретариат подготовил настоящий доклад в сотрудничестве с Председателем и по консультации с делегатами для официального утверждения на предстоящей осенней сессии Рабочей группы.

**Приложение**

**Предложения по поправкам к Соглашению СЛКП, принятые Рабочей группой  
18 марта 2008 года**

**ОБЩИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОПРАВКАМ**

Статьи 14, 15 и 16

Изменить существующий пункт 2 статей 14, 15 и 16 следующим образом:

"2. По просьбе любой Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в настоящее Соглашение рассматривается Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций".

**ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ПОПРАВКАХ ПО СТРАНАМ**

**(16) ПОЛЬША**

**Приложение I к СЛКП**

Добавить следующую новую железнодорожную линию "С 63":

"С 63 Чеховице Джеджице - Живец - Звардонь (- Скалите)"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Австрия, Польша, Словакия.

**Приложение II к СЛКП**

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

Добавить следующий новый пограничный пункт:

"Звардонь (ПЖД) - Скалите (ЧЖД)"

**(18) СЛОВАКИЯ**

**Приложение I к СЛКП**

Удлинить железнодорожную линию "С-Е 63 Жилина - Леопольдов - Братислава (- Китзе)"  
Галанта

за счет следующей железнодорожной линии: "С 63 (Звардонь-) Скалите - Чадца - Жилина"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Австрия, Германия, Польша.

**Приложение II к СЛКП**

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

Добавить следующий пограничный пункт:

"Скалите (ЧЖД) - Звардонь (ПЖД)"

**(29) БЕЛАРУСЬ**

**Приложение I к СЛКП**

Добавить следующую железнодорожную линию:

"С 14 (Индра-) Бригосово - Полак - Витебск"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Беларусь, Латвия, Литва.

Изменить существующую линию следующим образом:

"С 95/2 (Лобок-) Езерище - Витебск - Орша - Злобин - Словечно (- Бережест)"  
Минск

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Беларусь, Российская Федерация, Украина.

## **Приложение II к СЛКП**

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

Добавить следующие пограничные пункты:

"Лобок (РЖД) - Езерище (БЖД)"

### **(32) РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ**

## **Приложение I к СЛКП**

Добавить следующие железнодорожные линии:

"С 75/1 (Нарва-) Ивангород - Гатчина - Санкт-Петербург"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Российская Федерация, Эстония\* .

"С 12 (Зилупе -) рзд. Посинь - Новосокольники - Ржев - Москва"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):

"С 95/2 Санкт-Петербург - Дно - Новосокольники - Лобок (- Езерище)"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):

## **Приложение II к СЛКП**

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

Добавить следующие пограничные пункты:

"Ивангород (РЖД) - Нарва (ЭВР)

Лобок (РЖД) - Езерище (БЖД)

Рзд. Посинь ((РЖД) - Зилупе (Латвийские железные дороги))"

---

\* Не является Договаривающейся стороной Соглашения СЛКП.



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

Добавить следующие пограничные пункты:

"Йонишкис (ЛЖД) - Мейтене (Латвийские железные дороги)

Кибартайі (ЛЖД) - Нестеров (РЖД)

Обеляй (ЛЖД) - Эглайне (Латвийские железные дороги)

Кена (ЛЖД) - Гудагай (БЖД)

Моцково (ЛЖД) - Тракишки (ПКП)"

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

Добавить следующие станции смены колесных пар:

Станции, расположенные между железнодорожными системами с различной шириной колес	Заинтересованные страны	Используемый метод перехода с одной железнодорожной колеи на другую	
		Смена осей/тележек в вагонах	Перевалка грузовых единиц с помощью крана/другого перегрузочного оборудования
"Шештокай**	Литва	-	X
Моцково	Литва	X	X
Тракишки	Польша	-	-"

\*\* Не является пограничным пунктом.

**Д. Железнодорожно-паромные переправы/порты, входящие в состав сети международных комбинированных перевозок**

Добавить следующую паромную переправу/порт:

"Драугисте (Клайпеда) - Мукран (Саснитц)

(Литва - Германия)"

(36) АЗЕРБАЙДЖАН\*

**Приложение I к СЛКП**

Добавить следующую железнодорожную линию:

"С-Е 60 (Гардабани-) Беюк - Кясик - Баку (-Туркменбаши)"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Азербайджан\*, Грузия\*, Казахстан, Туркменистан\*, Узбекистан\*.

**Приложение II к СЛКП**

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

Добавить следующий терминал:

"Баку (Кешла)"

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

Добавить следующие пограничные пункты:

"Беюк (Азербайджанские железные дороги) - Гардабани (Грузинские железные дороги)  
Баку (Азербайджанские железные дороги) - Туркменбаши (Туркменские железные дороги)"

**D. Железнодорожно-паромные переправы/порты, входящие в состав сети международных комбинированных перевозок**

Добавить следующие железнодорожно-паромные переправы/порты:

"Баку - Туркменбаши (Азербайджан - Туркменистан)"

---

\* Не является Договаривающейся стороной Соглашения СЛКП.

## (38) КАЗАХСТАН

### Приложение I к СЛКП

Добавить следующие железнодорожные линии:

"С-Е 20 (Петухово -) Мамлютка - Петропавловск - Каракога (- Иссык-Куль)"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Беларусь, Бельгия, Германия, Казахстан, Польша, Российская Федерация.

"С-Е 24 (Зауралье -) Пресногорьковская - Кокчетав - Акмола - Моинты - Дружба  
(- Алашанькоу)"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Российская Федерация, Казахстан, Китай\*.

"С-Е 30 (Оренбург-) Илецк-I - Кандагач"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Германия, Казахстан, Польша, Российская Федерация, Украина.

"С-Е 50 (Астрахань-) Аксарайская-II - Атырау - Макат - Кандагач - Арысь - Алма-Ата -  
Актогай"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Австрия, Венгрия, Казахстан, Российская Федерация, Украина, Франция, Швейцария.

"С-Е 60 (Салар-) Ченьгельды - Арысь"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Азербайджан\*, Грузия\*, Казахстан, Туркменистан\*, Узбекистан\*.

"С-Е 592 Бейнеу - Шетпе - Актау"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Казахстан.

"С-Е 597 Макат - Бейнеу (-Кунград)"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Казахстан, Туркменистан\*, Узбекистан\*.

---

\* Не является Договаривающейся стороной Соглашения СЛКП.



**Приложение II к СЛКП**

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

Добавить следующие терминалы:

"Арысь  
Караганда  
Семипалатинск  
Тура-Там  
Туркестан  
Джезказган"

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

Добавить следующие пограничные пункты:

"Мамлютка (Казахские железные дороги) - Петухово (РЖД)  
Каракога (Казахские железные дороги) - Иссык-Куль (РЖД)  
Пресногорьковская (Казахские железные дороги) - Зауралье (РЖД)  
Дружба (Казахские железные дороги) - Алашанькоу (Китайские железные дороги)  
Илецк-I (Казахские железные дороги) - Оренбург (РЖД)  
Аксарайская-II (Казахские железные дороги) - Астрахань (РЖД)  
Ченгельды (Казахские железные дороги) - Салар (Узбекские железные дороги)  
Бейнеу (Казахские железные дороги) - Кунгард (Узбекские железные дороги)

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

Добавить следующие станции смены колесных пар:

Станции, расположенные между железнодорожными системами с различной шириной колеи	Заинтересованные страны	Используемый метод перехода с одной железнодорожной колеи на другую	
		Смена осей/тележек в вагонах	Перевалка грузовых единиц с помощью крана/другого перегрузочного оборудования
"Дружба - Алашанькоу"	Казахстан - Китай	X	X"

**(40) УЗБЕКИСТАН\***

**Приложение I к СЛКП**

Добавить следующие железнодорожные линии:

"С-Е 60 (Чарджоу -) Бухара - Ташкент Салар (- Ченгельды)"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Азербайджан\*, Грузия\*, Казахстан, Туркменистан\*, Узбекистан\*.

"С-Е 696 Ташкент - Хавас Андижан (- Ош)"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Казахстан, Кыргызстан\*.

"С-Е 695 Бухара - Карши - Термез - Галаба (- Хайратан)"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Туркменистан\*, Узбекистан\*.

"С-Е 597 (Бейнеу -) Кунград - Нукус (- Дашховуз -) Ургенч (- Чарджоу)"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Казахстан, Туркменистан\*, Узбекистан\*.

---

\* Не является Договаривающейся стороной Соглашения СЛКП.

## **Приложение II к СЛКП**

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

Добавить следующие терминалы:

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

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

Добавить следующие пограничные пункты:

"Алат (Узбекские железные дороги) - Чарджоу (Туркменские железные дороги)  
Салар (Узбекские железные дороги) - Ченгельды (Казахские железные дороги)  
Андижан (Узбекские железные дороги) - Ош (Киргизские железные дороги)  
Галаба (Узбекские железные дороги) - Хайратан (ЖД Афганистана)  
Чарджоу (Туркменские железные дороги) - Алат (Узбекские железные дороги)  
Термез (Узбекские железные дороги) - Карши (Узбекские железные дороги)"

## **(41) КЫРГЫЗСТАН\***

### **Приложение I к СЛКП**

Добавить следующую железнодорожную линию:

"С-Е 696 (Андижан-) Джелалабад - Ош"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Кыргызстан\*, Узбекистан\*.

---

\* Не является Договаривающейся стороной Соглашения СЛКП.

## **Приложение II к СЛКП**

### **A. Терминалы, имеющие важное значение для международных континентальных перевозок**

Добавить следующий терминал:

"Ош"

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

Добавить следующие пограничные пункты:

"Андижан (Узбекские железные дороги) - Джелалабад (Киргизские железные дороги)"

**(42) ЭСТОНИЯ\***

## **Приложение I к СЛКП**

Добавить следующие железнодорожные линии:

"С 75/1 Тапа - Нарва (-Ивангород)"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Эстония\*, Российская Федерация.

"С-Е 75 Таллин - Тапа - Тарту - Валга (-Лугажи)"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Эстония\*, Латвия, Литва, Польша.

---

\* Не является Договаривающейся стороной Соглашения СЛКП.

**Приложение II к СЛКП**

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

Добавить следующие терминалы:

"Таллин  
Тапа  
Тарту  
Валга"

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

Добавить следующие пограничные пункты:

"Нарва (ЭВР) - Ивангород (РЖД)  
Валга (ЭВР) - Лугажи (Латвийские железные дороги)"

**(43) ЛАТВИЯ**

**Приложение I к СЛКП**

Добавить следующие железнодорожные линии:

"С 12 Вентспилс - Елгава - Крустпилс - Зилупе (- рзд. Посинь)"  
Лиепая

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Латвия, Российская Федерация.

"С 14 Рига - Крустпилс - Даугавпилс - Индра (- Бигосово)"  
(Обеляй -) Эглайне

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):  
Беларусь, Латвия, Литва.

"С-Е 75 (Валга-) Лугажи - Рига - Елгава - Мейтене (- Саркяй)"

Непосредственно заинтересованные Договаривающиеся стороны (статья 15(3) СЛКП):

Латвия, Литва, Польша, Эстония\*.

## **Приложение II к СЛКП**

### **А. Терминалы, имеющие важное значения для международных комбинированных перевозок**

Добавить следующие терминалы:

"Рига

Вентспилс

Лиепая

Резекне

Даугавпилс"

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

Добавить следующие пограничные пункты:

"Зилупе (Латвийские железные дороги) - рзд. Посинь (РЖД)

Индра (Латвийские железные дороги) - Бигосово (БЖД)

Лугажи (Латвийские железные дороги) - Валга (ЭВР)

Мейтене (Латвийские железные дороги) - Саркяй (ЛЖД)

-----

---

\* Не является Договаривающейся стороной Соглашения СЛКП.