



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.6/AC.4/2003/1  
15 July 2003

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по статистике транспорта

Специальное совещание по обследованию железнодорожных  
линий категории Е 2005 года

(2 и 3 октября 2003 года, пункт 5 повестки дня)

**ПРОЕКТ РЕКОМЕНДАЦИЙ ДЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ ОТНОСИТЕЛЬНО  
ОБСЛЕДОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ  
КАТЕГОРИИ Е В ЕВРОПЕ В 2005 ГОДУ, ПРОВОДИМОГО СОВМЕСТНО  
ЕВРОПЕЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ И ЕВРОСТАТОМ  
(ОБСЛЕДОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ КАТЕГОРИИ Е 2005 ГОДА)**

**а) МАНДАТ**

На основе решений, принятых Рабочей группой по железнодорожному транспорту на ее пятьдесят третьей сессии и Рабочей группой по статистике транспорта на ее пятидесятой сессии, было созвано совещание неофициальной рабочей группы по методологиям обследования железнодорожных линий с целью рассмотрения практической возможности обследования железнодорожных линий категории Е (TRANS/SC.2/192, пункты 49 и 50; TRANS/WP.6/137, пункты 34-36). После совещания неофициальной рабочей группы Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) на своей

шестьдесят третьей сессии одобрил доклад неофициальной рабочей группы по методологиям обследования железнодорожных линий (TRANS/WP.6/2000/7-TRANS/SC.2/2000/10) и утвердил предложение о созыве специального совещания по обследованию движения на железнодорожных линиях в 2003 году (ECE/TRANS/136, пункт 106).

В связи с созывом специального совещания Рабочая группа по статистике транспорта на своей пятьдесят третьей сессии отметила, что в ожидаемом предписании Совета ЕС по железнодорожной статистике будет содержаться требование о представлении аналогичных данных о перевозках в трансъевропейской сети, и одобрила предложение Евростата об активном участии в реализации этого проекта. Рабочая группа также утвердила решение о проведении специального совещания 2 и 3 октября 2003 года (TRANS/WP.6/143, пункт 49).

Специальное совещание, возможно, примет к сведению, что государства-члены Европейского союза (ЕС) обязаны проводить обследования железнодорожных линий на основе предписания № 91/2003 от 16 декабря 2002 года о статистике железнодорожного транспорта, принятого Европейским парламентом и Советом. В этом предписании также сделана ссылка на решение № 1692/96/CE Европейского парламента и Совета относительно руководящих указаний Сообщества по развитию трансъевропейской транспортной сети. С учетом упомянутого выше предписания ЕС и во избежание дублирования деятельности Рабочая группа на своей пятьдесят четвертой сессии рекомендовала секретариату ЕЭК ООН и Евростату провести совместное обследование железнодорожных линий категории Е 2005 года (TRANS/WP.6/145, пункт 39).

С целью выполнения рекомендации Рабочей группы обследование железных дорог категории Е 2005 года будет проведено совместно ЕЭК ООН и Евростатом.

## **в) СФЕРА ОХВАТА ОБСЛЕДОВАНИЯ**

Для целей обследования железных дорог категории Е 2005 года используется сеть железных дорог категории Е, охарактеризованная в приложении 1 к Европейскому соглашению о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) 1985 года и в поправках 1-6 к этому Соглашению (ECE/TRANS/63) (а также в любых поправках, вступивших в силу до 2005 года). Если железнодорожные линии категории Е не открыты для движения (например, поскольку они закрыты ввиду проведения ремонтных работ, еще не построены или по другим причинам), то обследование проводится по возможности на железнодорожной линии (железнодорожных линиях),

используемой (используемых) для обеспечения движения, которое в противном случае обеспечивалось бы на железнодорожной линии категории E.

Обследованием железнодорожных линий категории E 2005 года надлежит охватить всю сеть СМЖЛ. Кроме того, им надлежит охватить также те части трансъвропейской железнодорожной сети, которые не относятся к СМЖЛ. Что касается стран - членов ЕС, то обследование должно охватывать по меньшей мере трансъвропейскую железнодорожную транспортную сеть (решение 1692/96/96/ЕС Европейского парламента и Совета).

### **с) ЦЕЛЬ ОБСЛЕДОВАНИЯ**

Сопоставимые на международном уровне данные по основным международным железнодорожным линиям имеют все большее значение в Европе с учетом растущей интенсивности международных и транзитных перевозок.

В рамках обследования железнодорожных линий категорий E 2005 года следует приложить все усилия для получения максимально сопоставимых данных на международном уровне и для реагирования на требования о предоставлении новых данных и на изменения характера движения. Таким образом, необходимы непрерывные усилия для обеспечения того, чтобы область применения и качественный уровень данных обследования железнодорожных линий категории E 2005 года соответствовали требованиям пользователя.

В частности, данные о железнодорожном движении в сети СМЖЛ должны собираться с намерением облегчить процесс организации и планирования на международном уровне пассажирских и грузовых перевозок между странами - членами ЕЭК ООН.

Информация о том, в какой степени на различных сегментах железнодорожных путей используются различные типы поездов, позволяет улучшить систему управления землепользованием и повысить эффективность интеграции железнодорожного транспорта в процессы планирования на уровне самой страны, а также на международном уровне и способствует надлежащей реализации программ технического обслуживания, восстановления и усовершенствования соответствующих объектов. Эта информация также помогает решению проблем, связанных с заторами движения, и облегчает исследование экологических проблем, а также вопросов безопасности на железнодорожном транспорте и энергопотребления.

Одна из дополнительных целей обследования железнодорожных линий категории Е 2005 года - это оценка эффективности железнодорожной сети, выражающейся главным образом в поездо-километрах, с точки зрения эксплуатации железнодорожных составов в разбивке по различным категориям поездов, подлежащих учету.

#### **d) ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ОБСЛЕДОВАНИЯ**

Поскольку железнодорожные линии категории Е представляют собой относительно ограниченную часть национальной железнодорожной сети каждой страны, особенно интересно выяснить, какова интенсивность движения на международных магистральных железнодорожных линиях в странах-членах.

Для целей такого сопоставления число поездо-километров является наиболее важной статистической величиной, указывающей на интенсивность движения в стране и степень развития железнодорожной сети. Показатель, выраженный в поездо-километрах, крайне необходим также для вычислений, связанных с транспортными авариями и энергопотреблением. Следовательно, рекомендуется представлять данные о количестве поездо-километров на всех железнодорожных линиях категории Е, а также на всех других линиях национальной железнодорожной сети в целом.

#### **e) КАТЕГОРИИ ПОЕЗДОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ УЧЕТУ**

Следует учитывать все поезда указанных ниже категорий.

Классификация поездов является следующей:

**Категория А - пассажирский поезд:** поезд, предназначенный для перевозки главным образом пассажиров и состоящий из одного или нескольких пассажирских вагонов, а также, возможно, из багажных вагонов, передвигающихся либо порожняком, либо загруженными.

**Категория В - грузовой поезд:** поезд, предназначенный для перевозки главным образом грузов и состоящий из одного или нескольких товарных вагонов, а также, возможно, из багажных вагонов, передвигающихся либо порожняком, либо загруженными.

Определения см. в приложении 1.

**f) РАССЧИТЫВАЕМЫЕ ЗНАЧЕНИЯ<sup>1</sup>**

Для каждой железнодорожной линии категории Е какой-либо страны рекомендуется регистрировать ежегодное число поездов в разбивке по сегменту сети и категории поезда.

Что касается железнодорожной сети каждой страны в целом, то следует указывать число поездо-километров за год проведения обследования по различным категориям поездов.

Железнодорожную сеть необходимо разделить на железнодорожные сегменты. Протяженность сегментов различных линий следует определить в соответствии с преобладающими местными характеристиками.

При определении источника информации в каждой стране необходимо принимать во внимание местные условия.

Необходимые данные могут быть получены путем использования следующих источников в любом сочетании:

- расписания движения;
- обязательные обследования;
- административные данные, включая данные, собираемые нормативными органами;
- процедуры статистической оценки;
- данные, передаваемые профессиональными организациями на железнодорожном транспорте;
- специальные исследования.

Данные о движении на железнодорожных линиях должны поступать от "управляющих инфраструктурой" (администраторов сети).

---

<sup>1</sup> Результаты, полученные при расчете значений и разработке процедур учета, должны быть репрезентативными с точки зрения ежегодного объема движения.

Данные необходимо разделить на две части:

- данные о количестве поездов;
- данные об инфраструктуре<sup>2</sup>.

**g) ХАРАКТЕРИСТИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ КАТЕГОРИИ Е**

Информация об интенсивности и распределении движения на этих железнодорожных линиях будет иметь большее значение, если удастся получить данные о характеристиках таких линий. Поэтому правительствам предлагается представить в то же время информацию об инфраструктурных параметрах железнодорожных линий.

При рассмотрении данного пункта специальное совещание, возможно, примет к сведению параметры, содержащиеся в СМЖЛ (ECE/TRANS/63, приложение 2, таблица 1), и в докладе неофициальной рабочей группы по методологиям обследования железнодорожных линий (TRANS/WP.6/2000/7 - TRANS/SC.2/2000/10, решения, пункт 4); и те и другие параметры воспроизведены в приложении 2.

**h) КОМПИЛЯЦИЯ И ОПУБЛИКОВАНИЕ ОБСЛЕДОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ЛИНИЯМ КАТЕГОРИИ Е 2005 ГОДА**

Правительствам рекомендуется передать в секретариат ЕЭК ООН доклад об обследовании железнодорожных линий категории Е 2005 года, проведенном в их стране.

---

<sup>2</sup> Например, в соответствии с предписанием № 91/2003 государства - члены ЕС должны определить ряд сегментов сети, включающих по меньшей мере часть железнодорожной ТЕС, проходящих по их территории. Этим странам надлежит передать следующие эти данные в Евростат:

- географические координаты и другие данные, необходимые для идентификации и картографирования каждого сегмента сети, а также соединений между сегментами, и
- информацию о характеристиках (включая грузоподъемность) поездов, используемых на каждом сегменте сети.

Количество поездо-километров может быть рассчитано на основе числа поездов и протяженности сегмента (с учетом координат).

Поскольку ценность обследования в значительной степени зависит от своевременности его опубликования, правительствам целесообразно постараться представить данные (в том числе при необходимости карту) по возможности до 30 июня 2007 года. В доклад следует включить данные, представленные в таблицах 1-3 (приложение 3).

Данные (и по возможности карты) следует передать в секретариат ЕЭК ООН в электронном формате вместо ответа в виде отпечатанного текста или в дополнение к нему.

---

## Приложение 1

### **ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТЕРМИНОВ<sup>3</sup>**

#### **A.I-01. Железная дорога**

Линия сообщения, представляющая собой рельсовый путь и предназначенная исключительно для железнодорожных транспортных средств.

*Линия сообщения представляет собой часть пространства, оборудованного для осуществления перевозок.*

#### **A.I-04. Железнодорожная сеть**

Все железные дороги в данном районе.

*В нее не входят участки дорог или водных путей, даже если железнодорожный подвижной состав следует перевозить по таким маршрутам, например, на прицепах для перевозки вагонов или на железнодорожных паромов. Исключаются железнодорожные линии, используемые только для туристических целей, а также железные дороги, которые проложены исключительно для обслуживания шахт, лесоразработок либо других промышленных или сельскохозяйственных предприятий и которые закрыты для перевозок общего пользования.*

#### **A.I-05. Железнодорожный путь**

Пара рельсов, по которым могут передвигаться железнодорожные транспортные средства.

#### **A.I-06. Ширина колеи**

Расстояние между двумя рельсами, измеренное между внутренними краями головок рельсов.

---

<sup>3</sup> Указанные выше определения позаимствованы из Глоссария по статистике транспорта (третье издание 2003 года, ЕЭК ООН - ЕКМТ - Евростат, TRANS/WP.6/2003/6). <http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatglossmain.html>

В настоящее время используются железнодорожные колеи следующей ширины:

Нормальная колея:	1,435 м
Широкая колея:	1,524 м (например, Финляндия) 1,600 м (например, Ирландия) 1,668 м (например, Португалия)
Узкая колея:	0,60 м; 0,70 м; 0,75 м; 0,76 м; 0,785 м; 0,90 м; 1,00 м.

*Иногда вместо термина "путь широкой колеи" используется термин "ширококолейная железная дорога".*

#### **A.I-12. Линия**

Один или несколько расположенных рядом главных путей, образующих маршрут между двумя пунктами. Если участок сети состоит из двух или нескольких параллельных линий, то учитывается столько линий, сколько имеется маршрутов, для исключительного обслуживания которых предназначены пути.

#### **A.I-13. Специализированная высокоскоростная линия**

Линия, которая специально построена для обеспечения на ее основных участках движения со скоростью, как правило, не менее 250 км/ч.

*Высокоскоростные линии могут включать примыкающие пути, в частности железнодорожные узлы с расположенными на них центральными городскими станциями, где скорость движения может регулироваться с учетом местных условий.*

#### **A.I-14. Модернизированная высокоскоростная линия**

Обычная железнодорожная линия, которая специально модернизирована для обеспечения на ее основных участках движения со скоростью порядка 200 км/ч.

*Они включают специально модернизированные высокоскоростные линии, которые имеют особые характеристики в силу топографических, рельефных или градостроительных ограничений и на которых скорость должна регулироваться применительно к каждому случаю.*

#### **A.I-15. Протяженность эксплуатируемых линий**

Общая протяженность линии, эксплуатируемой с целью осуществления пассажирских перевозок и/или грузовых перевозок.

*Если линия эксплуатируется одновременно несколькими железнодорожными компаниями, то она учитывается только один раз.*

### **A.II. ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО)**

#### **A.II-01. Железнодорожное транспортное средство**

Подвижное оборудование, передвигающееся исключительно по рельсам, которое либо использует собственную тягу (тяговые транспортные средства), либо буксируется другим транспортным средством (пассажирские вагоны, прицепные вагоны моторвагонного поезда, багажные и товарные вагоны).

*В статистические данные хозяйствующего субъекта на железнодорожном транспорте включаются следующие транспортные средства:*

*а) все железнодорожные транспортные средства, принадлежащие хозяйствующему субъекту на железнодорожном транспорте, а также средства, взятые им внаем и фактически находящиеся в его распоряжении, включая те транспортные средства, которые ремонтируются или ожидают ремонта либо содержатся в парке в рабочем или нерабочем состоянии, а также иностранные транспортные средства, находящиеся в распоряжении этого хозяйствующего субъекта, и его транспортные средства, временно находящиеся в порядке обычной эксплуатации за границей;*

*б) товарные вагоны, принадлежащие частным владельцам, т.е. товарные вагоны, не принадлежащие хозяйствующему субъекту на железнодорожном транспорте, но допущенные к перевозкам за счет этого субъекта при соблюдении указанных условий, а также товарные вагоны, отданные этим хозяйствующим субъектом внаем третьим сторонам и эксплуатируемые в качестве товарных вагонов, принадлежащих частным владельцам.*

Из статистических данных хозяйствующего субъекта на железнодорожном транспорте исключаются транспортные средства, которые не находятся в его распоряжении, т.е.:

*а) иностранные транспортные средства или транспортные средства, не принадлежащие хозяйствующему субъекту на железнодорожном транспорте, которые эксплуатируются в железнодорожной сети;*

*б) транспортные средства, которые отданы внаем или каким-либо иным образом переданы в распоряжение других хозяйствующих субъектов на железнодорожном транспорте;*

*с) транспортные средства, зарезервированные исключительно для технических перевозок или предназначенные для продажи, передачи на слом или списания.*

#### **А.П-02. Высокоскоростное железнодорожное транспортное средство**

Железнодорожное транспортное средство, предназначенное для движения с крейсерской скоростью не менее 250 км/ч на специализированных высокоскоростных железнодорожных линиях.

*На некоторых участках в силу местных условий крейсерская скорость может быть ниже.*

#### **А.П-03. Высокоскоростное железнодорожное транспортное средство с наклонным кузовом**

Железнодорожное транспортное средство с системой наклона кузова, предназначенное для движения с крейсерской скоростью не менее 200 км/ч на модернизированных высокоскоростных железнодорожных линиях.

*На некоторых участках в силу местных условий крейсерская скорость может быть ниже.*

#### **А.П-04. Обычное высокоскоростное железнодорожное транспортное средство**

Любое железнодорожное транспортное средство, которое специально не предназначено для движения по специализированным или модернизированным высокоскоростным линиям, но все же способно развивать максимальную крейсерскую скорость приблизительно 200 км/ч.

#### **А.II-05. Поездная секция**

Неделимый блок, состоящий из автомотрисы (автомотрис) и прицепного (прицепных) вагона (вагонов) либо из локомотива (локомотивов) и пассажирского железнодорожного транспортного средства (пассажирских железнодорожных транспортных средств).

*В эту категорию включены поездные секции, которые технически являются разъёмными, но обычно сохраняются в одной и той же конфигурации.*

*Поездная секция может сцепляться с другой секцией.*

*Иногда тяговое усилие может распределяться по всей поездной секции.*

#### **А.II-06. Тяговое транспортное средство**

Транспортное средство, оборудованное первичным двигателем и двигателем или только двигателем и предназначенное исключительно для буксировки других транспортных средств ("локомотив") или для буксировки других транспортных средств и перевозки пассажиров и/или грузов ("автомотриса").

#### **А.II-07. Локомотив**

Тяговое железнодорожное транспортное средство, усилие которого на тяговом крюке составляет не менее 110 кВт, оборудованное первичным двигателем и двигателем или только двигателем и используемое лишь для буксировки железнодорожных транспортных средств.

*Мотовозы из этой категории исключаются.*

#### **А.IV-01. Железнодорожное движение**

Любое движение железнодорожного транспортного средства по эксплуатационным линиям.

*Если какое-либо железнодорожное транспортное средство перевозится на другом транспортном средстве, то учитывается движение только перевозящего транспортного средства (активный вид транспорта).*

#### **A.IV-05. Поезд**

Одно или несколько железнодорожных транспортных средств, буксируемых одним или несколькими локомотивами либо автомотрисами, или одиночная автомотриса, двигающаяся под определенным номером либо под отдельным обозначением между конкретным исходным пунктом и конкретным конечным пунктом.

*Одиночный локомотив, т.е. локомотив, осуществляющий самостоятельное движение, в качестве поезда не рассматривается.*

#### **A.IV-06. Типы поездов**

К основным категориям относятся:

- Грузовой поезд: предназначенный для перевозки грузов поезд, состоящий из одного или нескольких товарных вагонов и, возможно, из багажных вагонов, передвигающихся либо порожняком, либо загруженными.
- Пассажирский поезд: предназначенный для перевозки пассажиров поезд, состоящий из одного или нескольких пассажирских железнодорожных транспортных средств и, возможно, из багажных вагонов, передвигающихся либо порожняком, либо загруженными.
- Смешанный поезд: поезд, состоящий из пассажирских железнодорожных транспортных средств и товарных вагонов.
- Прочие поезда: поезда, осуществляющие движение только по требованию хозяйствующего субъекта на железнодорожном транспорте и не используемые для коммерческих перевозок.

#### **A.IV-07. Поездо-километр**

Единица измерения, соответствующая передвижению поезда на расстояние в один километр.

*Под расстоянием подразумевается фактически пройденное расстояние.*

**A.IV-08. Тяговое транспортное средство-километр**

Единица измерения, соответствующая любому передвижению активного тягового транспортного средства на расстояние в один километр.

*В эту категорию включаются одиночные тяговые транспортные средства. Исключаются транспортные средства, осуществляющие маневровые операции.*

**A.IV-09. Буксируемое транспортное средство-километр**

Единица измерения, соответствующая любому передвижению буксируемого транспортного средства на расстояние в один километр.

*Включается движение автотрактора. Исключаются маневровые операции.*

**A.IV-10. Предлагаемый тонно-километр**

Единица измерения, соответствующая перевозке одной тонны в товарном вагоне на расстояние в один километр в процессе транспортировки, для которой этот вагон первоначально предназначался.

*Следует учитывать расстояние фактического пробега. Исключаются маневровые и другие аналогичные операции.*

**СМЖЛ** - ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ  
МАГИСТРАЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ

**ТЕС** - ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ

---

**Приложение 2**

**Таблица 1**

**ПАРАМЕТРЫ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА НАИБОЛЕЕ ВАЖНЫХ С  
МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ<sup>1</sup>**

	А Существующие линии, которые отвечают требованиям, предъявляемым к инфраструктуре, и линии, подлежащие модернизации или реконструкции	В новые линии	
		В <sub>1</sub> Предназначенные исключительно для пассажирских перевозок	В <sub>2</sub> Предназначенные для пассажирских и грузовых перевозок
1. Количество путей	-	2	2
2. Статистический габарит единиц подвижного состава	МСЖД * В	МСЖД С1	МСЖД С1
3. База	4,0 м	4,2 м	4,2 м
4. Минимальная расчетная скорость	160 км/ч	300 км/ч	250 км/ч
5. Разрешенная нагрузка на ось:			
локомотивы (≤ 200 км/ч)	22,5 т	-	22,5 т
моторные вагоны и электропоезда (≤ 300 км/ч)	17 т	17 т	17 т
вагоны	16 т	-	16 т
вагоны ≤ 100 км/ч	20 т	-	22,5 т
120 км/ч	20 т	-	20 т
140 км/ч	18 т	-	18 т
6. Разрешенная нагрузка на погонный метр	8 т	-	8 т
7. Расчетный поезд для расчета мостов	МСЖД 71	-	МСЖД 71
8. Максимальный уклон	-	35 мм/м	12,5 мм/м
9. Минимальная длина платформ на крупных станциях	400 м	400 м	400 м
10. Минимальная полезная длина обгонных путей	750 м	-	750 м
11. Пересечение в одном уровне	отсутствуют	отсутствуют	отсутствуют

<sup>1</sup> Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) (ECE/TRANS/63).

\* МСЖД - Международный союз железных дорог.

**Параметры железнодорожной инфраструктуры, определенные неофициальной рабочей группой по методологиям обследования железнодорожных линий**

Неофициальная рабочая группа решила, что первоначальный набор параметров, подлежащих учету в рамках первого обследования железнодорожных линий категории Е (2005 года), будет включать базовый набор данных о движении и параметры СМЖЛ, указанные в приложении 1 к Соглашению. Кроме того, Специальная рабочая группа по обследованию железнодорожных линий категории Е, которая, вероятно, будет учреждена, может также рассмотреть такие дополнительные параметры, подлежащие учету в рамках будущих обследований, как (TRANS/WP.6/2000/7 - TRANS/SC.2/2000/10, решения, пункт 4):

- линии инфраструктуры, пригодные для движения высокоскоростных железнодорожных составов;
  - типы сигнализации (ручная, автоматическая, кэб-сигнализация);
  - типы электрификации;
  - ширина колеи;
  - минимальная продолжительность рейса.
-

**Приложение 3**

**ТАБЛИЦЫ**

**Транспортные потоки в железнодорожной сети**

Каждой стране надлежит представить нижеследующие таблицы для обследования 2005 года. Порядок передачи данных для стран Европейского союза будет аналогичен порядку, используемому в случае других приложений к предписанию (ЕС) 91/2003.

Таблица 1. Грузовые перевозки

Идентификаторы сегмента сети и географическое указание сегмента СМЖЛ	Флаг ТЕС	Номер линии СМЖЛ	Число поездов
CZ (номер) Прага - Пльзень	<i>Да/Нет</i>		
CZ (номер) Пльзень - Прага	<i>Да/Нет</i>		
CZ (номер)	<i>Да/Нет</i>		
...			
CZ (номер)	<i>Да/Нет</i>		

Таблица 2. Пассажиры перевозки

Идентификаторы сегмента сети и географическое указание сегмента СМЖЛ	Флаг ТЕС	Номер линии СМЖЛ	Количество поездов
CZ (номер) Прага - Пльзень	<i>Да/Нет</i>		
CZ (номер) Пльзень - Прага	<i>Да/Нет</i>		
CZ (номер)	<i>Да/Нет</i>		
...			
CZ (номер)	<i>Да/Нет</i>		

Таблица 3. Прочие перевозки (служебные поезда и т.д.) - ФАКУЛЬТАТИВНО

Идентификаторы сегмента сети и географическое указание сегмента СМЖЛ	Флаг ТЕС	Номер линии СМЖЛ	Количество поездов
CZ (номер) Прага - Пльзень	<i>Да/Нет</i>		
CZ (номер) Пльзень - Прага	<i>Да/Нет</i>		
CZ (номер)	<i>Да/Нет</i>		
...			
CZ (номер)	<i>Да/Нет</i>		

Описание параметров:

Идентификатор сегмента сети	Используется ISO3166-alpha2, за исключением Соединенного Королевства. В случае Соединенного Королевства: Соединенное Королевство + 'S' + указание направления (1 или 2) + трехзначный номер.  О движении в различных направлениях рекомендуется сообщать посредством указания отдельного "сегмента сети" для каждого направления. Например, "Прага - Пльзень" может указываться как "CZS1001", а "Пльзень - Прага" - как "CZS2001".
Флаг ТЕС (европейская сеть железнодорожных перевозок)	0: НЕТ 1: ДА
Количество поездов	(числовое значение)

-----

