

ЕЭК ООН

Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ)

Пересмотр 4



**ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ**

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

**Европейское соглашение
о международных магистральных
железнодорожных линиях (СМЖЛ)**

Совершено в Женеве 31 мая 1985 года

Пересмотр 4



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
Женева, 2020 год

Авторское право © Организация Объединенных Наций, 2020 год

Настоящая публикация находится в открытом доступе в соответствии с созданной для межправительственных организаций лицензией Creative Commons, с которой можно ознакомиться по адресу <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>.

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящей публикации не означают выражения со стороны секретариата Организации Объединенных Наций какого-либо мнения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района или их властей или относительно делимитации их границ.

Информация, содержащаяся в настоящем исследовании, может свободно цитироваться при условии включения надлежащей ссылки на источник.

Публикация Организации Объединенных Наций, выпущенная Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций.

ECE/TRANS/63/Rev.4

eISBN: 978-92-1-005012-8

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) является одной из пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций, находящихся в ведении Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС). Она была создана в 1947 году с целью содействия восстановлению послевоенной Европы, развития экономической деятельности и укрепления экономических отношений между европейскими странами, а также между Европой и остальными странами мира. Во время «холодной войны» ЕЭК ООН являлась уникальным форумом для экономического диалога и сотрудничества между Востоком и Западом. Несмотря на сложности этого периода, он был отмечен значительными успехами и достижением консенсуса по множеству соглашений в области согласования и стандартизации.

После окончания «холодной войны» ЕЭК ООН приобрела не только много новых государств-членов, но и новые функции. С начала 1990-х годов она сосредоточила свои усилия на поддержке переходного процесса в странах Центральной и Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии и их интеграции в мировую экономику.

Сегодня ЕЭК ООН помогает 56 государствам-членам в Европе, Центральной Азии и Северной Америке в реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года с ее целями устойчивого развития (ЦУР). ЕЭК ООН служит многосторонней платформой для политического диалога, разработки международных правовых инструментов, норм и стандартов, обмена передовым опытом и экономическими и техническими наработками, а также технического сотрудничества для стран с переходной экономикой.

Многие разработанные в ЕЭК ООН нормы, стандарты и конвенции содержат практические инструменты для улучшения повседневной жизни людей в таких областях, как окружающая среда, транспорт, торговля, статистика, энергетика, лесное хозяйство, жилищное хозяйство и управление земельными ресурсами и используются во всем мире, а в работе ЕЭК ООН принимает участие целый ряд стран за пределами региона.

Благодаря используемому ЕЭК ООН многосекторальному подходу страны могут комплексно решать взаимосвязанные проблемы устойчивого развития, не упуская из виду трансграничный аспект, что помогает преодолевать общие трудности. Обладая уникальными организационными возможностями, ЕЭК ООН способствует развитию сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами на страновом и региональном уровнях.

Транспорт в ЕЭК ООН

Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН является секретариатом Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и Комитета экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции. КВТ и его 17 рабочих групп, а также Комитет ЭКОСОС и его подкомитеты – это межправительственные органы, ответственные за принятие решений, деятельность которых призвана ощутимым образом улучшать повседневную жизнь людей и функционирование предприятий во всем мире путем принятия конкретных мер, направленных на повышение безопасности движения, экологических показателей, энергоэффективности и конкурентоспособности транспортного сектора.

Комитет ЭКОСОС был создан в 1953 году Генеральным секретарем по просьбе Экономического и Социального Совета с целью выработки рекомендаций по перевозке опасных грузов. Его полномочия были расширены и с 1999 года охватывают также глобальную (многоотраслевую) гармонизацию систем классификации опасности и маркировки химической продукции. В его состав входят эксперты стран, обладающие необходимыми знаниями и опытом в области международной торговли и перевозки опасных грузов и химической продукции. Состав его участников ограничен, для того чтобы обеспечить надлежащий географический баланс между всеми регионами мира и должное участие развивающихся стран. Хотя Комитет является вспомогательным органом ЭКОСОС, в 1963 году Генеральный секретарь принял решение о том, что услуги секретариата будут обеспечиваться Отделом транспорта ЕЭК ООН.

КВТ – это уникальный межправительственный форум, основанный в 1947 году с целью поддержки восстановления транспортного сообщения в послевоенной Европе. На протяжении многих лет он специализируется на содействии гармонизированному и устойчивому развитию различных видов внутреннего транспорта. Основные результаты этой упорной и важной работы нашли свое отражение в: i) 58 конвенциях ООН и значительно большем количестве технических правил, регулярно обновляемых и обеспечивающих международную правовую основу для устойчивого развития как национального, так и международного автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также перевозок опасных грузов, конструкции и осмотра автотранспортных средств; ii) проектов Трансъевропейской автомагистрали Север–Юг, Трансъевропейской железнодорожной магистрали и евро-азиатских транспортных связей, призванных способствовать координации инвестиционных программ с участием многих стран; iii) системе МДП, способствующей упрощению глобальной процедуры таможенного транзита; iv) инструменте под названием «Системы внутреннего транспорта будущего» («ForFITS»), который может содействовать национальным и местным властям в мониторинге выбросов CO₂ на внутренних видах транспорта, а также в выборе и разработке мер, направленных на смягчение последствий изменения климата, исходя из их ожидаемой эффективности и с учетом местных условий; v) транспортной статистике – методиках и данных, согласованных на международном уровне; vi) исследованиях и отчетах, способствующих разработке директивных мер в области транспорта путем рассмотрения актуальных вопросов перевозок на основе передовых методов исследования и анализа. КВТ уделяет также особое внимание интеллектуальным транспортным услугам, устойчивой городской мобильности и городской логистике, а также повышению устойчивости транспортных сетей и услуг в условиях адаптации к изменению климата и насущных проблем безопасности.

Кроме того, Отдел устойчивого транспорта и Отдел по окружающей среде ЕЭК ООН совместно с Европейским региональным бюро Всемирной организации здравоохранения (ЕРБ/ВОЗ) обслуживают Общеевропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ).

Наконец, с 2015 года Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН оказывает секретариатские услуги Специальному посланнику Генерального секретаря по вопросам безопасности дорожного движения г-ну Жану Тодту.

Примечание:

В настоящем документе содержится текст Соглашения СМЖЛ, включающий поправки, содержащиеся в:

- (a) уведомлении депозитария С.N.34.1992.TREATIES-1 от 30 марта 1992 года;
- (b) уведомлении депозитария С.N.220.199.TREATIES-2 от 20 июля 1994 года;
- (c) уведомлении депозитария С.N.123.1996.TREATIES-1 от 28 мая 1996 года;
- (d) уведомлении депозитария С.N.166.1997.TREATIES-1 от 2 мая 1997 года;
- (e) уведомлении депозитария С.N.68.2000.TREATIES-1 от 10 февраля 2000 года;
- (f) уведомлении депозитария С.N.255.2001.TREATIES-1 от 28 марта 2001 года и С.N.826.2001.TREATIES-3 от 1 октября 2001 года (принятие);
- (g) уведомлении депозитария С.N.202.2003.TREATIES-1 от 4 марта 2003 года и С.N.914.2003.TREATIES-2 от 4 сентября 2003 года (принятие);
- (h) уведомлении депозитария С.N.140.2005.TREATIES-1 от 28 февраля 2005 года и С.N.669.2005.TREATIES-2 от 29 августа 2005 года (принятие);
- (i) уведомлении депозитария С.N.650.2006.TREATIES-2 от 9 августа 2006 года и С.N.194.2007.TREATIES-1 от 12 февраля 2007 года (принятие);
- (j) уведомлении депозитария С.N.532.2007.TREATIES-1 от 3 мая 2007 года и С.N.1050.2007.TREATIES-3 от 5 ноября 2007 года (принятие);
- (k) уведомлении депозитария С.N.711.2010.TREATIES-1 от 30 декабря 2010 года и С.N.528.2011.TREATIES-1 от 25 августа 2011 года (принятие);
- (l) уведомлении депозитария С.N.69.2018.TREATIES-XI.C.3 от 6 февраля 2018 года и С.N.380.2018.TREATIES-XI.C.3 от 14 августа 2018 года (принятие);
- (m) уведомлении депозитария С.N.140.2019.TREATIES-XI.C.3 от 17 августа 2019 года и С.N.559.2019.TREATIES-XI.C.3 от 22 октября 2019 года (принятие).

В настоящем неофициальном документе представлен сводный текст Соглашения СМЖЛ, включающий в себя базовое соглашение, поправки и исправления, вступившие в силу в указанные сроки. Только текст, хранящийся у депозитария Соглашения СМЖЛ — Генерального Секретаря ООН, является аутентичным текстом Соглашения СМЖЛ.

Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ)

Договаривающиеся стороны,

Сознавая необходимость облегчения и развития в Европе международного железнодорожного сообщения,

Полагая, что для развития связей между европейскими странами необходим скоординированный план строительства и оборудования железных дорог, удовлетворяющих требованиям международного сообщения в будущем,

Договорились о нижеследующем:

Статья 1

Определение и принятие международной железнодорожной сети «Е»

Договаривающиеся стороны принимают предлагаемый план железнодорожной сети, именуемой ниже

«Международной железнодорожной сетью «Е»», описание которой приведено в приложении I к настоящему Соглашению, в качестве скоординированного плана строительства и оборудования железнодорожных линий, имеющих большое международное значение, который они намерены выполнять в рамках своих внутригосударственных программ в соответствии со своими законодательствами.

Статья 2

Международная железнодорожная сеть «Е» представляет собой систему основных второстепенных линий. Основными линиями являются «магистральные железные дороги», по которым уже в настоящее время производится большой объем международных перевозок или которые приобретут большое значение в ближайшем будущем; второстепенными линиями являются те линии, которые, дополняя в настоящее время сеть основных линий, смогут обеспечить международные железнодорожные перевозки большого объема только в отдаленном будущем.

Статья 3

Строительство и оборудование линий международной железнодорожной сети «Е»

Магистральные линии международной железнодорожной сети «Е», упомянутые в статье 2, отвечают техническим параметрам, приведенным в приложении II к настоящему Соглашению, или должны быть приведены в соответствие с положениями этого приложения в ходе будущих работ по модернизации линий в рамках внутригосударственных программ.

Статья 4

Определение депозитария

Депозитарием настоящего Соглашения является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

Статья 5

Процедура подписания настоящего Соглашения и процедура, необходимая для того, чтобы стать стороной настоящего Соглашения

1. Настоящее Соглашение открыто для подписания в Женеве Государствами, которые либо являются членами Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, либо допущены к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 Положения о круге ведения этой Комиссии, с 1 сентября 1985 г. до 1 сентября 1986 г.
2. Эти Государства могут стать сторонами настоящего Соглашения путем:
 - а) подписания, за которым следует ратификация, принятие или одобрение; или
 - б) присоединения.
3. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляются путем передачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций документа, составленного в должной форме.

Статья 6

Вступление в силу настоящего Соглашения

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, одобрении или присоединении при условии, что одна или несколько линий международной железнодорожной сети «Е» непрерывно соединяют территории по крайней мере четырех Государств, сдавших на хранение подобный документ. При невыполнении этого условия Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, при наличии которого это условие будет выполнено.
2. В отношении каждого Государства, которое сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении после даты, начиная с которой исчисляется срок 90 дней, указанный в пункте 1 настоящей статьи, Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение этого документа.

Статья 7

Ограничения в применении настоящего Соглашения

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

Статья 8

Урегулирование споров

1. Всякий 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 арбитража 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 просьба 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 9

Заявление относительно статьи 8

Каждое государство может при подписании настоящего Соглашения или при сдаче на хранение ратификационной грамоты или документа о принятии, одобрении или присоединении заявить, что оно не считает себя связанным статьей 8 настоящего Соглашения.

Статья 10

Процедуры внесения поправок в основной текст настоящего Соглашения

1. В основной текст настоящего Соглашения могут вноситься поправки в соответствии с любой из процедур, указанных в настоящей статье.

2. а) по просьбе какой-либо Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправок в основной текст настоящего Соглашения рассматривается Рабочей группой по железнодорожному транспорту Европейской экономической комиссии.

б) в случае одобрения поправки большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании и если такое большинство включает большинство в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь направляет поправку всем Договаривающимся сторонам для ее принятия.

в) в случае принятия поправки большинством в две трети Договаривающихся сторон Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны, и поправка вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня такого уведомления. Поправка вступает в силу в отношении всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые перед вступлением ее в силу заявили о том, что они не принимают эту поправку.

3. По просьбе по крайней мере одной трети Договаривающихся сторон Генеральный секретарь созывает конференцию, на которую приглашаются Государства, указанные в статье 5. Процедура, описанная в подпунктах а) и б) пункта 2 настоящей статьи,

применяется в отношении любой поправки,
представленной на рассмотрение такой конференции.

Статья 11

Процедура внесения поправок в Приложение I

1. В приложение I к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.
2. По просьбе какой-либо Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложение I к настоящему Соглашению рассматривается Рабочей группой по железнодорожному транспорту Европейской экономической комиссии.
3. В случае одобрения поправки большинством членов, присутствующих и участвующих в голосовании, и если такое большинство включает большинство присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь направляет поправку компетентным администрациям непосредственно заинтересованных Договаривающихся сторон. Непосредственно заинтересованными Договаривающимися сторонами считаются:
 - а) в случае включения новой или изменения существующей основной международной линии - каждая Договаривающаяся сторона, по территории которой проходит данная линия;
 - б) в случае включения новой или изменения существующей дополнительной международной линии - каждая Договаривающаяся сторона, граничащая с подавшей заявку страной, по территории которой проходит(ят) основная(ые) международная(ые) линия(и), с которой(ыми) соединена новая или подлежащая изменению дополнительная международная линия. Для целей настоящего пункта граничащими считаются также две Договаривающиеся стороны, на территории которых находятся конечные пункты паромного маршрута, предусмотренного трассой упомянутой(ых) выше основной(ых) международной(ых) линией(ий).
4. Любая предложенная поправка, сообщение о которой разослано в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи, принимается, если в течение шестимесячного срока со дня этого сообщения ни одна из компетентных администраций непосредственно заинтересованных Договаривающихся сторон не уведомляет Генерального секретаря о том, что она возражает против этой поправки. Если администрация какой-либо Договаривающейся стороны заявит, что, по национальному законодательству, ее согласие зависит от получения специального разрешения или от одобрения законодательного органа, то согласие упомянутой администрации на внесение изменений в приложение I к настоящему Соглашению считается данным и предложенная поправка считается принятой лишь тогда, когда указанная администрация уведомит Генерального секретаря о том, что требуемое разрешение или одобрение получено. Если это уведомление не будет сделано в течение 18 месяцев со времени препровождения предложенной поправки указанной компетентной администрации или если в течение указанного выше шестимесячного срока компетентная администрация непосредственно заинтересованной Договаривающейся

стороны представит возражение против предлагаемой поправки, то эта поправка будет считаться не принятой.

5. Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о любой принятой поправке, которая вступает в силу для всех Договаривающихся сторон через три месяца со дня этого уведомления.

Статья 12

Процедура внесения поправок в Приложение II

1. В приложение II к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. По просьбе какой-либо Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложение II к настоящему Соглашению рассматривается Рабочей группой по железнодорожному транспорту Европейской экономической комиссии.

3. В случае одобрения поправки большинством членов, присутствующих и участвующих в голосовании, и если такое большинство включает большинство присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь направляет поправку компетентным администрациям всех Договаривающихся сторон для ее принятия.

4. Поправка принимается, если в течение шестимесячного срока со дня уведомления менее одной трети компетентных администраций Договаривающихся сторон уведомляют Генерального секретаря о своем возращении против поправки.

5. Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о любой принятой поправке, которая вступает в силу через три месяца со дня такого уведомления.

Статья 13

Сообщение адреса администрации, которой должны направляться предложения о внесении поправок в приложения к настоящему Соглашению

Каждое государство в момент подписания, ратификации, принятия или одобрения настоящего Соглашения или присоединения к нему сообщает Генеральному секретарю название и адрес своей администрации, которой должны направляться, в соответствии с положениями статей 11 и 12 настоящего Соглашения, предложения о внесении поправок в приложения к настоящему Соглашению.

Статья 14

Денонсация Соглашения и приостановление его действия

Любая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем письменного уведомления, адресованного Генеральному секретарю. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным секретарем этого уведомления.

Статья 15

Применение настоящего Соглашения может быть приостановлено, если число Договаривающихся сторон составляет в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев менее восьми.

В удостоверение чего должным образом на то уполномоченные представители подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Женеве тридцать первого мая тысяча девятьсот восемьдесят пятого года в одном экземпляре на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

Приложение I

Железнодорожные линии, наиболее важные с международной точки зрения

Нумерация железнодорожных линий, наиболее важных с международной точки зрения

1. *Магистральные железнодорожные линии*, включающие основные и промежуточные линии, называемые линиями категории А, имеют двузначные номера; *дополнительные железнодорожные линии*, называемые линиями категории В, имеют трехзначные номера.
2. Основные железнодорожные линии северо-южного направления имеют двузначные нечетные номера, оканчивающиеся цифрой 5 и возрастающие с запада на восток. Основные железнодорожные линии восточно-западного направления имеют двузначные четные номера, оканчивающиеся цифрой 0 и возрастающие с севера на юг. Промежуточные железнодорожные линии имеют соответственно двузначные нечетные и четные номера, заключенные между номерами тех основных железнодорожных линий, между которыми они расположены.
3. Железнодорожные линии категории В имеют трехзначные номера, первая цифра которых совпадает с номером ближайшей основной железнодорожной линии, расположенной к северу от данной железнодорожной линии В, вторая цифра совпадает с номером ближайшей основной железнодорожной линии, расположенной к западу от данной железнодорожной линии В, а третья цифра является порядковым номером.

Перечень железнодорожных линий

I. Нумерация линий европейской железнодорожной сети

Север-Юг

- Е 03 Глазго — Странрар — Ларн — Белфаст — Дублин — Холихед — Кру — Лондон — Фолкстон — Дувр
- Е 05 $\frac{\text{Лиссабон — Коимбра}}{\text{Порту}}$ — Пампильоза — Вилар Формозу — Фуэнтес-де-Оноро — Медина-дель-Кампо — Бургос — Ирун — Бордо — $\frac{\text{Орлеан (Лез-Обрэ)}}{\text{Вандом}}$ — Париж
- Е 07 Париж — $\frac{\text{Орлеан (Лез-Обрэ)}}{\text{Вандом}}$ — Бордо — Андай — Ирун — Вандом — Бургос — $\frac{\text{Авила}}{\text{Аранда-де-Дуэро}}$ — Мадрид
- Е 09 Париж — Лилль — Кале
- Е 051 Кале — Париж
- Е 053 Мадрид — Кордова — Бобадилья — Альхесирас
- Е 15 Амстердам — Гаага — Роттердам — Росендал — Антверпен — Брюссель — Кеви — Феньи — Олнуа — Париж — $\frac{\text{Дижон}}{\text{Ле-Крезе}}$ — Лион — Авиньон — Тараскон — Марсель
- Е 23 Дюнкерк — Олнуа — Тьонвиль — Мец — Фруар — Туль — Кюльмон — Шалендре — Дижон — Валлорб — Лозанна — Бриг
- Е 25 Брюссель — Арлон — Стерпеник — Клайнбеттинген — Люксембург — Беттамбург — Тьонвиль — Мец — Страсбург — Мюлуз — Базель — Ольтен — Берн — Бриг — Домодоссоло — Ро — Милан — Генуя
- Е 27 Льеж — Гуви — Труавьерж — Люксембург
- Е 35 Амстердам — Утрехт — Арнем — Эммерих — Дуйсбург — Дюссельдорф — Кёльн — Майнц — Мангейм — Карлсруэ — Базель — Ольтен — Кьяссо — Милан — Болонья — Флоренция — Рим — Неаполь — Салерно — Мессина
- Е 391 Днепропетровск — Лозовая — Красный Лиман — Харьков
- Е 43 Кёльн — Лимбург — Франкфурт-на-Майне — $\frac{\text{Гейдельберг}}{\text{Мангейм}}$ — Штутгарт — Ульм — Аугсбург — Мюнхен — Фрайлассинг — Зальцбург
- Е 45 Осло — Корншо — Гётеборг — Хельсингборг — Мальмё — Копенгаген — Оденсе - Фредерисия - Падборг — Фленсбург — Гамбург — Ганновер — Вюрцбург — Нюрнберг — Ингольштадт — Фредерисия — Падборг — Фленсбург — Ингольштадт — Мюнхен — Куфштейн — Вергль — Инсбрук — Бреннер — Верона — Болонья — Анкона — Фоджа — Бари
- Е 451 Нюкёбинг — Гедсер — Росток — Берлин — $\frac{\text{Гале}}{\text{Лейпциг}}$ — Эрфурт — Нюрнберг — Пассау (— Вёльс)
- Е 51 Гедсер — Росток — Берлин — $\frac{\text{Галле}}{\text{Лейпциг}}$ — Эрфурт — Нюрнберг
- Е 53 Хельсингборг — Хеслехольм
- Е 55 Стокгольм — Хеслехольм — Мальме — Треллерборг — Засниц-Хафен — Штральзунд — Берлин/Зеддин — Дрезден — Бад-Шандау — Дечин — Прага
Линц — Зальцбург — Шварцах-Санкт-Файт — Филлах — Арнольдштайн — Тарвизио — Удине — Венеция — Болонья
- Е 551 Прага — Горни-Двориште — Зуммерау — Линц — Зельцталь — Санкт-Михаэль
- Е 59 Мальме — Истад — Свиноуйсце — Щецин — Познань — Вроцлав — Ополе — Халупки
- Е 593 Ясиноватая — Квашино — Успенская — Ростов-на-Дону
- Е 595 Самур — Ялама — Баку
- Е 597 Макат — Бейнеу — Кунград — Нукус — Дашховус — Ургенч — Чардшев

- Е 61 Стокгольм — Хеслехольм — Мальме — Треллеборг — Засниц-Хафен — Штральзунд — Берлин — Дрезден — Бад-Шандау — Дечин — Прага — Колин — Ческа-Тршебова — Брно — Бржецлав — Куты — Братислава
- Е 63 Жилина — $\frac{\text{Леопольдов}}{\text{Галанта}}$ — Братислава (— Вена — Шопрон)
- Е 65 Гдыня — Гданьск — Варшава — Катовице — Зебжидовице — Петровице у. Карвина — Острава — Бржецлав — Бернхардшталь — Вена — Земмеринг — Брук-на-Муре — Клагенфурт — Филлах — Розенбах — Есенице — Любляна — Илirsка-Бистрица — Сапьяне — Риека
- Е 67 Брук-на-Муре — Грац — Шпильфельд Штрас — Шентиль — Марибор — Зидани Мост
- Е 69 Будапешт — Муракерестур — Коториба — Чаковец — Средишче — Прагерско — Зидани Мост — Любляна — Дивача — Копер
- Е 691 Муракерестур — Дьекенеш
- Е 693 Гюмри — Ереван — Храздан — Дилижан — Иджеван — Гхзах — Бархударли
- Е 695 Бухара — Карши — Термес — Галаба (— Хайратон)
- Е 71 Будапешт — Домбовар — Дьекенеш — Ботово — Копривница — Загреб — Карловац — Оштарье — Риска
- Е 73 Ормож — Мурска-Собота — Пуцонци — Ходош — Байяншенье — Залаэгерсег — Боба — Веспрем — Секешфехервар
- Е 75 Варшава — Белосток — Сокулка — Сувалки — Тракишки — Моцкава — Шештокай — Каунас — Шяуляй — Шяркий — (Мейтене —) Елгава — Рига — Лугажи — (Валга —) Тарту — Тапа — Таллин
- Е 751 Загреб — Суня — Волинья — Добрлжин — Бихач — Рипач — Стрмица — Книн — $\frac{\text{Сплит}}{\text{Шибеник}}$
- Е 753 Загреб — Карловац — Оштарье — Госпич — Книн — Задар
- Е 771 Суботица — Богоево — Ердут — Винковци — Стриживойна-Врполе — Славянский замок — Босанский замок — Сараево — Чаплина — Меткович — Плоче
- Е 773 (Мадьярболи —) Бели-Манастир — Осиек — Стриживойна-Врполе
- Е 79 Белград — Бар
- Е 85 Будапешт — Келебия — Суботица — Белград — $\frac{\text{Ниш — Прешево — Табановце}}{\text{Кралево — Генерал-Янкович — Волково}}$ — Скопье — Гевгелия — Идомени — Салоники — Афины
- Е 851 Львов — Вадул-Сирет — Викшани — Пашкани
- Е 853 Лариса — Волос
- Е 855 София — Кулата — Промашон — Салоники
- Е 95 Москва — Брянск — Суземка — Зерново — Хутор Михайловский — Киев — Раздельная — Кучурган — Бендеры — Кишинев — Унгены — Яссы — Пашкани — Бузэу - Плоешти — Бухарест — Виделе — Джурджу — Русе — Горна — Димитровград
- Е 951 Синдел — Карнобат
- Е 97 Самсун — Калин — Малатья — $\frac{\text{Ениче — Мерсин}}{\text{Искендерун}}$
- Е 99 Рязань — Кочетовка I — Грязи — Ростов-на-Дону — Краснодар — $\frac{\text{Весёлое — Гантиади — Потти}}{\text{Новороссийск}}$

Запад-Восток

- Е 10 Остенде — Брюссель — Льеж — Ахен — Кёльн — Дюссельдорф — Дортмунд — Мюнстер — Оснабрюк — Бремен — Гамбург — Любек — Ханко — Хельсинки — Рихимяки — Куволла — Вайниккала — Лужайка — Санкт-Петербург — Москва
- Е 12 $\frac{\text{Вентспилс}}{\text{Лиепая}}$ — Елгава — Крустпилс — Резекне — Посинь — Себеж — Новосокольники — Москва
- Е 14 $\frac{\text{Рига — Крустпилс}}{\text{Радвилишкис — Обеляй}}$ — Даугавпилс — Индра — Бигосово — Полак — Витебск

- Е 16 Лондон — Харуич — Хук-ван-Холланд — Роттердам — Утрехт
- Е 18 Гамбург — Бюхен — Берлин
- Е 20 Остенде — Брюссель — Льеж — Ахен — Кёльн — Дуйсбург — Дортмунд — Ганновер — Хельмштедт — Мариенбор — Берлин/Зеддин — Франкфурт-на-Одере — Куновице — Познань — Варшава — Тересполь — Брест — Минск — Асиновка — Красное — Смоленск — Москва — Нижний Новгород — Пермь — Свердловск* — $\frac{\text{Тюмень}}{\text{Курган — Петропавловск}}$ — Омск — Новосибирск — Красноярск — Иркутск — Владивосток
- Е 20/3 Калининград — Черняховск — Нестеров — Кибартай — Каунас — Вильнюс — Кена — Гудагай — Маладзечна — Мукран — Засниц — Драугисте — Клайпеда — Радвилишкис — Минск
- Е 22 Зебрюгге — Брюгге
- Е 24 Москва — Рязань — Рузаевка — Самара — Уфа — Челябинск — Курган — Пресногорьковская — Кокчетав — Акмола — Моинты — Дружба — Алашанькоу
- Е 30 Карлсруэ — Штутгарт — Нюрнберг — Плауэн — Дрезден — Гёрлиц — Згожелец — Вроцлав — Катовице — Краков — Пшемьсль — Медыка — Мостиска — Львов — Киев — Харьков — Купянск — Тополи — Соловей-Валуйки — Самара — Оренбург — Илецк I — Кандагач
- Е 32 Франкфурт-на-Майне — Ханау — Эрфурт — Лейпциг — Дрезден
- Е 40 Гавр — Париж — Лерувиль — Онвиль — Мец — Ремийи — Форбах — Саарбрюккен — Людвигсхафен — Мангейм — Франкфурт-на-Майне — Гемюнден — Нюрнберг — Ширдинг — Хеб — Пльзень — Прага — Колин — Острава — Мосты-у-Яблункова — Чадца — Жилина
- Е 42 Париж — Лерувиль — Нанси — Саребург — Реден — Страсбург — Кель — Аппенвейер — Карлсруэ — Штутгарт
- Е 46 Майнц — Франкфурт-на-Майне
- Е 50 Париж — $\frac{\text{Дижон}}{\text{Ле-Крезо}}$ — Кюлос — Женева — Лозанна — Берн — Цюрих — Бухс — Инсбрук — Вёргель — $\frac{\text{Куфштейн (Розенгейм — Фрайлассинг)}}{\text{Шварзах — Санкт-Файт}}$ — Зальцбург — Линц — Вена — Хедьешхалом — Будапешт — Мишкольц — Ньиредьхаза — Захонь — Чоп — Львов — Фастов — Днепропетровск — Красноармейск — Ясиноватая — Дебальцево — Красная Могила — Гуково — Лихая — Волгоград — Астрахань — Аксарайская II — Атырау — Макат — Кандагач — Арысь — Алма-Ата — Актогай
- Е 502 Бишофсхофен — Зельцталь
- Е 52 Братислава — Галанта — Нове Замки — Штурово — Соб — Будапешт — Цеглед — Сольнок — Дебрецен — Ньиредьхаза
- Е 54 Арад — Дева — Тейюс — Винатори — Брашов — Бухарест
- Е 56 Будапешт — Ракош — Уйсас — Сольнок — Лекешхаза — Куртич — Арад — Тимишоара — Крайова — Бухарест
- Е 560 Бузэу — Галац — Джурджулешти — Рени — Етулия — Гречени — Болград — Тараклия — Басарабяска — Карабутени — Чимишлия — Бендеры
- Е 562 Бухарест — Констанца
- Е 592 Бейнеу — Шетпе — Актау
- Е 60 $\frac{\text{Поти}}{\text{Батуми}}$ — Тбилиси — Гардабани — Беюк-Кясик — Баку — Туркменбаши — Ашхабад — Чардшев — Алат — Бухара — Ташкент — Салар — Ченгельды — Арысь
- Е 66 Белград — Вршац — Стамора-Моравица — Тимишоара
- Е 660 Русе — Каспичан
- Е 680 София — Мездра — Горна — Каспичан — Синдел — Варна
- Е 692 Четинская — Карс — $\frac{\text{Ахалкалаки}}{\text{Догу Капи — Акурян — Гюмри — Айрум — Садахо}}$ — Тбилиси

* Екатеринбург.

- Е 694 Гюмри — Арташат — Нахичевань — Джульфа — Каршиван — Мегри — Агбент — Бартаз — $\frac{\text{Баку}}{\text{Астара}}$
- Е 696 Ташкент — Хаваст — Андижан (— Ош)
- Е 70 Париж — $\frac{\text{Дижон}}{\text{Ле-Крезе}}$ — Макон — Амберьё — Кюлос — Модан — Турин — Ро — Милан — Верона — Триест — Вилла-Опичина — Сежана — Любляна — Зидани Мост — Добова — Савски-Мароф — Загреб — Стрижвойна-Врполе — Винковци — Товарник — Сид — Белград — Ниш — Димитровград — Драгоман — София — Пловдив — Димитровград — Свиленград — Капикуле — Стамбул — Хайдарпаша — Анкара — $\frac{\text{Капикой [— Рази (Иран, Исламская Республика)]}}{\text{Нузайбин [— Камишли (Сирийская Арабская Республика)]}}$
- Е 700 Лион — Амберьё
- Е 702 Средишче — Чаковец — Вараждин — Копривница — Осиек — Ердут — Богоево
- Е 72 Турин — Генуя
- Е 720 Пловдив — Зимница — Карнобат — Бургас
- Е 74 Эскишехир — Кютахья — Баликсер — Бандирма
- Е 90 Лиссабон — Энтрокаменту — Валенсия-де-Алькантара — Мадрид — Барселона — Порт-Бой — Сербер — Нарбон — Тараскон — Марсель — Ментона — Вентимилья — Генуя — Пиза — Ливорно — Рим

II. Нумерация железнодорожных линий национального значения*

(1) Португалия

- E 05 (Фуэнтес-де-Оноро —) Вилар Формозу — Пампильоза — $\frac{\text{Коимбра — Лиссабон}}{\text{Порту}}$
 E 90 Лиссабон — Энтрокаменту — Марван (— Валенсия де Алькантара)

(2) Испания

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

(3) Ирландия

- E 03 (Ларн — Белфаст —) Дублин (— Холихед)

(4) Великобритания

- E 03 Глазго — Странрар — Ларн — Белфаст (— Дублин) — Холихед — Кру — Лондон — Фолкстон — Дувр
 E 16 Лондон — Харуич (— Хук-ван-Холланд)

(5) Франция

- E 05 Париж — $\frac{\text{Орлеан (Лез-Обрэ)}}{\text{Вандом}}$ — Бордо — Андай (— Ирун)
 E 051 Кале — Париж
 E 07 Париж — $\frac{\text{Орлеан (Лез-Обрэ)}}{\text{Вандом}}$ — Бордо — Андай (— Ирун)
 E 09 Париж — Лилль — Кале
 E 15 (Кеви —) Феньи — Ольнуа — Париж — $\frac{\text{Дижон}}{\text{Ле-Крезо}}$ — Лион — Авиньон — Тараскон — Марсель
 E 23 Дюнкерк — Ольнуа — Тьонвиль — Мец — Фруар — Туль — Кюльмон — Шалендре — Дижон (— Валлорб)
 E 25 (Бетгамбург —) Тьонвиль — Мец — Страсбург — Мюлуз (— Базель)
 E 40 Гавр — Париж — Лерувиль — Онвиль — Мец — Ремийи — Форбах (— Саарбрюккен)
 E 42 Париж — Лерувиль — Нанси — Саребург — Реден — Страсбург (— Кель)
 E 50 Париж — $\frac{\text{Дижон}}{\text{Ле — Крезо}}$ — Кюлос (— Женева)
 E 70 Париж — $\frac{\text{Дижон}}{\text{Ле — Крезо}}$ — Макон — Амберье — Кюлос — Модан (— Турин)
 E 700 Лион — Амберье
 E 90 (Порт-Боу —) Сербер — Нарбон — Тараскон — Марсель — Ментона (— Вентимилья)

* Следует учитывать, что в перечне приведенных ниже городов станции, названия которых указаны в скобках, находятся на других маршрутах или за пределами данной страны.

(6) Нидерланды

- Е 15 Амстердам — Гаага — Роттердам — Росендал (— Антверпен)
 Е 35 Амстердам — Утрехт — Арнем (— Эммерих)
 Е 16 (Харуич —) Хук-ван-Холланд — Роттердам — Утрехт

(7) Бельгия

- Е 10 Остенде — Брюссель — Льеж (— Ахен)
 Е 15 (Росендал —) Антверпен — Брюссель — Кеви (— Феньи)
 Е 25 Брюссель — Арлон — Стерпеник (— Клайнбеттинген)
 Е 27 Льеж — Гуви (— Труавьерж)
 Е 20 Остенде — Брюссель — Льеж (— Ахен)
 Е 22 Зебрюгге — Брюгге

(8) Люксембург

- Е 25 (Стерпеник —) Клайнбеттинген — Люксембург — Беттамбург (— Тьонвиль)
 Е 27 (Гуви —) Труавьерж — Люксембург

(9) Германия

- Е 10 (Льеж —) Ахен — Кёльн — Дюссельдорф — Дортмунд — Мюнстер — Оснабрюк — Бремен — Гамбург — Любек (— Ханко)
 Е 18 Гамбург — Бюхен — Берлин
 Е 20 (Льеж —) Ахен — Кёльн — Дуйсбург — Дортмунд — Ганновер — Берлин — Франкфурт-на-Одере (— Куновице)
 Е 20/3 Мукран — Засниц (— Драугисте (Клайпеда))
 Е 30 Карлсруэ — Штутгарт — Нюрнберг — Плауэн — Дрезден — Гёрлиц (— Згоржелец)
 Е 32 Франкфурт-на-Майне — Ханау — Эрфурт — Лейпциг — Дрезден
 Е 35 (Арнем —) Эммерих — Дуйсбург — Дюссельдорф — Кёльн — Майнц — Мангейм — Карлсруэ (— Базель)
 Е 40 (Форбах —) Саарбрюккен — Людвигсхафен — Мангейм — Франкфурт-на-Майне
 Гемюнден — Нюрнберг — Ширндинг (— Хеб)
 Е 42 (Страсбург —) Кель — Аппенвейер — Карлсруэ — Штутгарт
 Е 43 Кёльн — Лимбург — Франкфурт-на-Майне — $\frac{\text{Гейдельберг}}{\text{Мангейм}}$ — Штутгарт — Ульм — Аугсбург — Мюнхен — Фрейлассинг (— Зальцбург)
 Е 45 (Падборг —) Фленсбург — Гамбург — Ганновер — Вюрцбург — Нюрнберг — Ингольштадт — Мюнхен — Куфштейн (— Вёргль)
 Е 451 (Гедсер —) Росток — Берлин — $\frac{\text{Галле}}{\text{Лейпциг}}$ — Эрфурт — Нюрнберг — Пассау (— Вёльс)
 Е 46 Майнц — Франкфурт-на-Майне
 Е 55 (Треллеборг —) Засниц-Хафен — Штральзунд — Берлин/Зеддин — Дрезден — Бад-Шандау (— Дечин)
 Е 61 (Треллеборг —) Засниц-Хафен — Штральзунд — Берлин — Дрезден — Бад-Шандау (— Дечин)

(10) Швейцария

- Е 23 (Дижон —) Валлорб — Лозанна — Бриг
- Е 25 (Мюлуз —) Базель — Ольтен — Берн — Бриг (— Домодоссоло)
- Е 35 (Карлсруэ —) Базель — Ольтен — Кьяссо (— Милан)
- Е 50 (Кюлос —) Женева — Лозанна — Берн — Цюрих — Бухс (— Инсбрук)

(11) Италия

- Е 25 (Бриг —) Домодоссоло — Ро — Милан — Генуя
- Е 35 (Кьяссо —) Милан — Болонья — Флоренция — Рим — Неаполь — Салерно — Мессина
- Е 45 (Инсбрук —) Бреннер — Верона — Болонья — Анкона — Фоджа — Бари
- Е 55 (Арнольдштайн —) Тарвизио — Удине — Венеция — Болонья
- Е 70 (Модан —) Турин — Ро — Милан — Верона — Триест — Вилла-Опичина (— Сежана)
- Е 72 Турин — Генуя
- Е 90 (Ментона —) Вентимилья — Генуя — Пиза — Ливорно — Рим

(12) Норвегия

- Е 45 Осло (— Корншо)

(13) Швеция

- Е 45 (Корншо —) Гётеборг — Хельсингборг — Мальмё (— Копенгаген)
- Е 53 Хельсингборг — Хеслехольм
- Е 55 Стокгольм — Хеслехольм — Мальме — Треллеборг (— Засниц-Хафен)
- Е 59 Мальме — Истад (— Свиноуйсце)
- Е 61 Стокгольм — Хеслехольм — Мальме - Треллеборг (— Засниц-Хафен)

(14) Дания

- Е 45 (Мальмё —) Копенгаген — Оденсе — Фредерисия — Падборг (— Фленсбург)
- Е 451 Нюкёбинг — Гедсер (— Росток — Берлин — $\frac{\text{Галее}}{\text{Лейпциг}}$ — Эрфурт — Нюрнберг — Пассау — Вельс)

(15) Австрия

- Е 43 (Фрайлассинг —) Зальцбург
- Е 45 (Мюнхен —) Куфштейн — Вёргль — Инсбрук (— Бреннер)
- Е 451 (Нюрнберг — Пассау —) Вёльс
- Е 55 Линц — Зальцбург — Шварцах-Санкт-Файт — Филлах — Арнольдштайн (— Тарвизио)
- Е 551 (Горни-Двориште —) Зуммерау — Линц — Зельцталь — Санкт-Михаэль
- Е 65 (Бржецлав —) Бернхардшталь — Вена — Земмеринг — Брук-на-Муре — Клагенфурт — Филлах — Розенбах (— Есенице)
- Е 67 Брук-на-Муре — Грац — Шпильфельд Штрас (— Шентиль)

- Е 50 (Бухс —) Инсбрук — Вёргль — $\frac{\text{Куфштейн (— Розенгейм — Фрайлассинг)}}{\text{Шварцах—Санкт—Файт}}$ — Зальцбург — Линц — Вена
(— Хедьешхалом)
- Е 502 Бишофсхофен — Зельцталъ

(16) Польша

- Е 59 (Истад —) Свиноуйсце — Щецин — Познань — Вроцлав — Ополе — Халупки
- Е 65 Гдыня — Гданьск — Варшава — Катовице — Зебжидовице (— Петровице у. Карвина)
- Е 20 (Франкфурт-на-Одере —) Куновице — Познань — Варшава — Тересполь (— Брест)
- Е 30 (Гёрлиц —) Згоржелец — Вроцлав — Катовице — Краков — Пшемьсль — Медыка (— Мостиска)
- Е 75 Варшава — Белосток — Сокулка —Сувалки — Тракишки (— Моцкава)

(17) Чешская Республика

- Е 55 (Бад-Шандау —) Дечин — Прага
- Е 551 Прага — Горни-Двориште (— Зуммерау)
- Е 61 (Бад-Шандау —) Дечин — Прага — Колин — Ческа Тршебова — Брно — Бржецлав (— Братислава)
- Е 65 (Зебжидовице —) Петровице у. Карвина — Острава — Бржецлав (— Бернхардшталь)
- Е 40 (Ширдинг —) Хеб — Пльзень — Прага — Колин — Острава, ЧЖД (— Жилина)

(18) Словакия

- Е 40 (Острава, ЧЖД —) Жилина — Попрад — Татры — Кошице — Черна-над-Тисой (— Чоп)
- Е 52 Братислава — Галанта — Нове Замки — Штурово (— Соб)
- Е 61 (Бржецлав —) Братислава — Комарно (— Комаром)
- Е 63 Жилина — $\frac{\text{Леопольдов}}{\text{Галанта}}$ — Братислава

(19) Венгрия

- Е 61 (Комарно —) Комаром — Будапешт
- Е 631 Шопрон — Сомбатхей — Надьканижа
- Е 69 Будапешт — Муракерестур (— Коториба)
- Е 691 Муракерестур — Дьекенеш
- Е 71 Будапешт — Домбовар — Дьекенеш (— Ботово — Копривница)
- Е 73 (Ходош —) Байяншенье — Залаэгерсег — Боба — Веспрем — Секешфехервар
- Е 85 Будапешт — Келебия (— Суботица)
- Е 50 (Вена —) Хедьешхалом — Будапешт — Мишкольц — Ньиредьхаза — Захонь (— Чоп)
- Е 52 (Штурово —) Соб — Будапешт — Цеглед — Сольнок — Дебрецен — Ньиредьхаза
- Е 56 Будапешт — Ракош — Уйсас — Сольнок — Лекешхаза (— Куртич)

(20) Словения

- Е 65 (Розенбах —) Есенице — Любляна — Илирска-Бистрица (— Сапьяне)
 Е 67 (Шпильфельд Штрас —) Шентиль — Марибор — Зидани Мост
 Е 69 (Чаковец —) Средишче — Прагерско — Зидани Мост — Любляна — Дивача — Копер
 Е 70 (Вилла-Опичина —) Сежана — Любляна — Зидани Мост — Добова (— Савски-Мароф)
 Е 73 Ормож — Мурска-Собота — Пуцонци (— Ходош)

(21) Хорватия

- Е 65 (Илирска-Бистрица —) Сапьяне — Риека
 Е 69 (Муракерестур —) Коториба — Чаковец (— Средишче)
 Е 70 (Добова —) Савски-Мароф — Загреб — Стриживойна-Врполе — Винковци — Товарник (— Сид)
 Е 71 (Дьекенеш —) Ботово — Копровница — Загреб — Карловац — Оштарье — Риека
 Е 751 Загреб — Суня — Волинья — (Добрлжин — Бихач — Рипач —) Стрмица — Книн — $\frac{\text{Сплит}}{\text{Шибеник}}$
 Е 771 (Богоево —) Ердут — Винковци — Стриживойна-Врполе — Славянский Замок — (Босанский Замок — Сараево — Чаплина —) Меткович — Плоче
 Е 753 Загреб — Карловац — Оштарье — Госпич — Книн — Задар
 Е 773 (Мадьярболи —) Бели-Манастир — Осиек — Стриживойна-Врполе
 Е 702 (Средишче —) Чаковец — Вараджин — Копривница — Осиек — Ердут (— Богоево)

(22) Босния и Герцеговина

- Е 751 (Волинья —) Добрлжин — Бихач — Рипач (— Стрмица)
 Е 771 (Славянский Замок —) Босанский Замок — Сараево — Чаплина (— Меткович)

(23) Сербия и Черногория*

- Е 79 Белград — Бар
 Е 85 (Келебия —) Суботица — Белград — $\frac{\text{Ниш — Прешево (— Табановце)}}{\text{Кралево — Генерал-Янкович (— Волково)}}$
 Е 66 Белград — Вршац (— Стамора-Моравица)
 Е 70 (Товарник —) Сид — Белград — Ниш — Димитровград (— Драгоман)

(24) Бывшая югославская Республика Македония

- Е 85 $\frac{\text{(Прешево —) Табановце}}{\text{(Генерал-Янкович —) Волково}}$ — Скопье — Гевгелия (— Идомени)

* Нумерация железнодорожных линий соответствует ситуации, сложившейся до 28 июня 2006 года, когда Генеральная Ассамблея приняла Черногорию в члены Организации Объединенных Наций.

(25) Греция

- Е 85 (Гевгелия —) Идомени — Салоники — Афины
- Е 853 Лариса — Волос
- Е 855 (Кулата —) Промашон — Салоники

(26) Румыния

- Е 851 (Вадул Сирет —) Викшани — Пашкани
- Е 95 (Унгены —) Яссы — Пашкани — Бузэу — Плоешти — Бухарест — Виделе — Джурджу (— Русе)
- Е 54 Арад — Дева — Тейюс — Винатори — Брашов — Бухарест
- Е 56 (Лекешхаза —) Куртич — Арад — Тимишоара — Крайова — Бухарест
- Е 560 Бузэу — Галац — (Рени — Бендеры)
- Е 562 Бухарест — Констанца
- Е 66 (Вршац —) Стамора-Моравица — Тимишоара

(27) Болгария

- Е 95 (Джурджу —) Русе — Горна — Димитровград
- Е 951 Синдел — Карнобат
- Е 660 Русе — Каспичан
- Е 680 София — Мездра — Горна — Каспичан — Синдел — Варна
- Е 70 (Димитровград —) Драгоман — София — Пловдив — Димитровград — Свиленград (— Капикуле)
- Е 720 Пловдив — Зимница — Карнобат — Бургас
- Е 855 София — Кулата (— Промашон)

(28) Финляндия

- Е 10 Ханко — Хельсинки — Рихимяки — Кувола — Вайниккала (— Лужайка)

(29) Беларусь

- Е 20 (Тересполь —) Брест — Минск — Асиновка (— Красное)
- Е 14 (Индра —) Бигосово — Полак — Витебск
- Е 20/3 (Кена —) Гудагай — Маладзечна — Минск

(30) Украина

- Е 30 Киев — Харьков — Купянск — Тополи (— Соловей)
- Е 391 Днепропетровск — Лозовая — Красный Лиман — Харьков
- Е 40 (Черна-над-Тисой —) Чоп — Львов
- Е 50 Фастов — Днепропетровск — Красноармейск — Ясиноватая — Дебальцево — Красная Могила (— Гуково)
- Е 593 Ясиноватая — Квашино (— Успенская)
- Е 851 Львов — Вадул Сирет (— Викшани)
- Е 95 Кучурган — Раздельная — Киев — Хутор Михайловский — Зерново (— Суземка)

(31) Республика Молдова

- Е 95 (Яссы —) Унгены — Кишинев — Бендеры (— Кучурган)
 Е 560 (Галац —) Джурджулешти — (Рени—) Етулия — Гречени — (Болград —) Тараклия — Басарабьяска — (Карабутени —) Чимишлия — Бендеры

(32) Российская Федерация

- Е 10 (Вайниккала —) Лужайка — Санкт-Петербург — Москва
 Е 12 (Зилупе —) Раз. Посинь — Новосокольники — Ржев — Москва
 Е 20 (Асиновка —) Красное — Смоленск — Москва — Нижний Новгород — Пермь — Свердловск* —
Тюмень
 Курган (— Петропавловск) — Омск — Новосибирск — Красноярск — Иркутск — Владивосток
 Е 20/3 Калининград — Черняховск — Нестеров (— Кибартай)
 Е 24 Москва — Рязань — Рузаевка — Самара — Уфа — Челябинск — Курган
 Е 30 (Тополи —) Соловей-Валуйки — Самара — Оренбург (— Илецк I)
 Е 50 (Красная Могила) — Гуково — Лихая — Волгоград — Астрахань (— Аксарайская II)
 Е 95 (Зерново —) Суземка — Брянск — Москва
 Е 99 Рязань — Кочетовка I — Грязи — Краснодар — Веселое (— Гантиади)
 Новороссийск
 Е 593 (Квашино —) Успенская — Ростов-на-Дону

(33) Турция

- Е 692 Четинкая — Карс — Догу Капи (— Акурян)
 (— Ахалкалаки)
 Е 70 (Свиленград —) Капикуле — Стамбул — Хайдарпаша — Анкара —
Капикой [— Рази (Иран, Исламская Республика)]
 Нузайбин [— Камишли (Сирийская Арабская Республика)]
 Е 74 Эскишехир — Кютахья — Баликсер — Бандирма
 Е 97 Самсун — Калин — Малатья — Енице — Мерсин
 Искендерун

(34) Литва

- Е 14 Радвилишкис — Паневежис — Рокишкис — Обеляй (— Эглайне)
 Е 20/3 (Нестеров —) Кибартай — Казлу-Руда — Каунас — Кайшядорис — Вильнюс — Кена
 (Засниц — Мукран —) Драугисте — Клайпеда — Шяуляй — Радвилишкис
 (— Гудагай)
 Е 75 (Тракишки —) Моцкава — Шештокай — Каунас — Шяуляй — Шяркийяй (— Мейтене)

(35) Армения

- Е 692 (Садахло —) Айрум — Гюмри — Акурян (— Догу Капи)
 Гюмри — Ярашх (— Велидаг)
 Е 693 Гюмри — Ереван — Храздан — Дилижан — Иджеван — Гхзазах (— Бархударли)
 Е 694 Гюмри — Арташат — (Нахичевань — Каршиван —) Мегри — Агбент (— Бартаз)

*Екатеринбург.

(36) Азербайджан

- Е 595 (Самур —) Ялама — Баку
 Е 60 (Гардабани —) Бююк-Кясик — Баку (— Туркменбаши)
 Е 694 Астара — Баку — Джульфа — Нахичевань (— Арташат)

(37) Грузия

- Е 99 (Веселое —) Гантиади — Поты
 Е 60 $\frac{\text{Батуми}}{\text{Поты}}$ — Тбилиси — Гардабани (— Бююк-Кясик)
 Е 692 $\frac{\text{(Айрум —) Садахло}}{\text{(Карс —) Ахалкалаки}}$ — Тбилиси

(38) Казахстан

- Е 20 (Курган —) Петропавловск (— Омск)
 Е 24 (Курган —) Пресногорьковская — Кокчетав — Акмола — Моинты — Дружба (— Алашанькоу)
 Е 30 (Оренбург —) Илецк I — Кандагач
 Е 50 (Астрахань —) Аксарайская II — Атырау — Макат — Кандагач — Арысь — Алма-Ата — Актогай
 Е 60 (Салар —) Ченгельды — Арысь
 Е 597 Макат — Бейнеу (— Кунград)
 Е 592 Бейнеу — Шетпе — Актау

(39) Туркменистан

- Е 60 Туркменбаши — Ашхабад — Чардшев (— Алат)
 Е 695 (Термес) — (Карши)
 Е 597 (Нукус —) Дашховуз — (Ургенч —) Чардшев

(40) Узбекистан

- Е 60 (Чардшев —) Бухара — Ташкент — Салар (— Ченгельды)
 Е 696 Ташкент — Хаваст — Андижан (— Ош)
 Е 695 Бухара — Карши — Термес — Галаба (— Хайратон)
 Е 597 (Бейнеу —) Кунград — Нукус — (Дашховуз —) Ургенч (— Чардшев)

(41) Латвия

- Е 12 $\frac{\text{Вентспилс}}{\text{Лиепая}}$ — Елгава — Крустпилс — Резекни — Зилупе (— Себеж)
 Е 14 $\frac{\text{Рига — Крустпилс}}{\text{(Обеляй —) Эглайне}}$ — Даугавпилс — Индра (— Бигосово)
 Е 75 (Шяркийяй —) Мейтене — Елгава — Рига — Лугажи (— Валга)

(42) Эстония

- Е 75 Таллин — Тапа — Тарту — Валга (— Лугажи)

Приложение II

Параметры объектов инфраструктуры на наиболее важных с международной точки зрения железнодорожных линиях

Предварительные замечания

Параметры указаны в таблице 1.

Значения, приводимые ниже в колонке А таблицы 1, должны рассматриваться как важные цели, которые необходимо достичь в соответствии с национальными планами развития железных дорог, и 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 и невозможно, изменить их характеристики, в частности геометрические, поэтому требования к этим линиям должны быть умеренными.

б) *новые* линии, которые будут строиться; с учетом некоторых ограничений экономического порядка можно свободно выбирать характеристики этих линий, в частности, геометрические; их необходимо подразделять на две подкатегории:

i) линии, используемые только для перевозки *пассажиров* (за исключением перевозки грузов);

ii) линии для *совместных* или *смешанных* перевозок, которые предназначены для перевозки как пассажиров, так и грузов.

Предлагаемые параметры никоим образом не препятствуют техническому прогрессу. Они представляют собой минимальные требования. Та или иная железнодорожная сеть может выбрать более высокие параметры, если она считает это необходимым.

По аналогии спецификации, указанные в таблице 1, должны также в соответствующих случаях относиться к перевозкам на железнодорожных паромовых линиях, которые являются составной частью железнодорожной сети.

Таблица 1

Параметры объектов инфраструктуры на наиболее важных с международной точки зрения железнодорожных линиях

	А Существующие линии, которые отвечают требованиям, предъявляемым к инфраструктуре, и линии, подлежащие модернизации или реконструкции		В Новые линии	
	В1 Предназначенные исключительно для пассажирских перевозок	В2 Предназначенные для пассажирских и грузовых перевозок	В3 Высоко- скоростные линии	
1	Количество путей	2	2	
2	Статистический габарит единиц подвижного состава	МЖД* В 4,0 м	МЖД С1 4,2 м	МЖД С1 4,2 м
3	База	350 км/ч 250 км/ч 200 км/ч 200 км/ч 120 км/ч	350 км/ч 250 км/ч 200 км/ч 200 км/ч 120 км/ч	350 км/ч 250 км/ч 200 км/ч 200 км/ч 120 км/ч
4	Минимальная расчетная скорость: Категория линии:	не указано Р1 Р2 Р3 Р4 Р5 Р6 Р1520 Р1600 F1 F2 F3	не указано МЖД С1 4,2 м	не указано не указано 160 км/ч 160 км/ч 120 км/ч 120 км/ч 100 км/ч не указано 160 км/ч 160 км/ч 120 км/ч 120 км/ч 100 км/ч

* МЖД — Международный союз железных дорог.

A		B		
Существующие линии, которые отвечают требованиям, предъявляемым к инфраструктуре, и линии, подлежащие модернизации или реконструкции		Новые линии		
		B1	B2	B3
		Предназначенные исключительно для пассажирских перевозок	Предназначенные для пассажирских и грузовых перевозок	Высокоскоростные линии
	F4	не указано	не указано	
	F1520	120 км/ч	120 км/ч	
	F1600	100 км/ч	100 км/ч	
5	Разрешенная нагрузка на ось: Локомотивы (<200 км/ч) Моторные вагоны и электропоезда (<300 км/ч) Вагоны Вагоны	22,5 т 17 т 16 т 20 т 20 т 18 т	22,5 т 17 т 16 т 22,5 т 20 т 18 т 8 т	17 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	35 мм/м
9	Минимальная длина платформ на крупных станциях	400 м	400 м	
10	Минимальная полезная длина обгонных путей	750 м	750 м	
11	Пересечение в одном уровне	ни одного	ни одного	ни одного

1. Количество путей

Ванные международные линии 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.

2. Статистический габарит единиц подвижного состава

Это — минимальный габарит, который должен соблюдаться на важных международных линиях.

Применение относительно больших габаритов на *новых* линиях, как правило, не требует значительных капиталовложений, что позволяет выбрать габарит МСЖД С1.

Габарит С1, в частности, допускает:

- перевозку грузовых автотранспортных средств и составов автотранспортных средств (грузовые автомобили с прицепами, сочлененные транспортные средства, тягачи и полуприцепы), 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.

На *существующих* линиях, которые проходят через горные районы (например, Пиренеи, Центральный массив, Альпы, Юра, Апеннины, Карпаты и т.д.), находятся многочисленные тоннели, которые имеют габариты, соответствующие габаритам 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.

Большинство важных международных линий, *существующих* в настоящее время, имеет по крайней мере габарит МСЖД В. Обеспечение такого габарита на тех линиях, которые не соответствуют этому стандарту, как правило, не требует слишком больших капиталовложений.

3. База

В данном случае речь идет о минимальной базе важных международных двухпутных линий вне железнодорожных станций.

Увеличение межосевого расстояния между двумя путями дает следующие преимущества:

- снижение аэродинамического давления при встречном разъезде двух поездов пропорционально увеличению скорости;
- снижение ограничений на перевозку крупногабаритных грузов, выходящих за установленный габарит;
- возможность использования мощного механизированного оборудования для содержания и ремонта путей.

На *существующих* двухпутных линиях вне железнодорожных станций межосевое расстояние между двумя линиями колеблется от 3,5 м до 4 метров. Во время полной замены железнодорожных путей необходимо стремиться увеличить межосевое расстояние и довести его по меньшей мере до 4 метров.

На *новых* линиях выбор большого межосевого расстояния, как правило, не требует крупных капиталовложений, во всяком случае вне туннелей и в пределах до 4,2 метра. В этой связи была выбрана минимальная база 4,2 м, которая достаточна для движения поездов со скоростью до 300 км/ч (например, на новой высокоскоростной парижской линии юго-восточного направления между Парижем и Лионом).

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. Соответствующие значения скорости приведены для линий тех категорий, которые указаны в пункте 4.2.1 «Категории линий ТТЭС» Регламента № 1299/2014 Европейского союза.

На *существующих* линиях максимальная скорость зависит от радиуса кривых. Движение с предлагаемой минимальной расчетной скоростью (160 км/ч) обычно осуществляется на прямолинейных участках и на участках с большим радиусом кривизны. В некоторых случаях трассу и сигнализацию можно улучшить, с тем чтобы довести скорость на некоторых участках до 160 км/ч без слишком крупных капиталовложений.

На *новых* линиях можно принять гораздо более высокую расчетную скорость. Выбранные расчетные скорости соответствуют скоростям на недавно построенных новых линиях, а также на строящихся и проектируемых линиях.

Расчетная скорость отличается от коммерческой. Коммерческая скорость представляет собой отношение пройденного пути между пунктами отправления и назначения поезда ко времени в пути, включая промежуточные остановки.

5. Разрешенная нагрузка на ось

Речь идет о разрешенной нагрузке на ось, которую должны выдерживать важные международные линии.

Важные международные линии должны выдерживать движение самых современных существующих и будущих средств подвижного состава, в частности:

- локомотивы с нагрузкой на ось 22,5 т; на линиях, которые в нормальных условиях допускают нагрузку на ось 20 т, допускается движение локомотивов, у которых нагрузка на ось несколько выше, поскольку отношение числа осей локомотива к общему числу осей обычно весьма небольшое и поскольку железнодорожный путь меньше изнашивается под воздействием подвески локомотива, чем под воздействием подвески вагона;

- моторные вагоны и электропоезда, у которых нагрузка на ось составляет 17 т, (нагрузка на ось скоростного поезда TGV Национальной компании железных дорог Франции);
- железнодорожные вагоны, у которых нагрузка на ось составляет 16 т (в обычном парке существующих вагонов и тех вагонов, которые будут построены в будущем, нет и не будет вагонов, у которых нагрузка на ось в груженом состоянии превышала бы 16 т);
- вагоны, у которых нагрузка на ось составляет 20 т и соответствует нагрузке класса МСЖД С; на *новых* линиях для смешанных или совместных перевозок выбрана в соответствии недавними решениями МСЖД нагрузка на ось вагона, равная 22,5 т при скорости до 100 км/ч. Правила МСЖД устанавливают ограничение нагрузки на ось до 20 т при скорости 120 км/ч и до 18 т при скорости 140 км/ч.

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

6. Разрешенная нагрузка на погонный метр

Разрешенная нагрузка на погонный метр длины единиц железнодорожного подвижного состава по буферам, которая должна допускаться на важных международных линиях, была выбрана равной 8 т в соответствии с категорией МСЖД С4.

7. Расчетный поезд для расчета мостов

В данном случае речь идет о «расчетном поезде» с минимальным весом, который необходимо использовать при расчете мостов на важных международных линиях.

На *новых* линиях для *смешанных* или *совместных* перевозок используется расчетный поезд типа МСЖД 71.

На *новых* линиях, предназначенных для перевозки пассажиров, международный стандарт не установлен.

8. Максимальный уклон

Речь идет об уклоне, который нельзя превышать на важных международных линиях.

На *существующих* линиях уклон уже сформирован и изменить его практически невозможно.

На *новых* линиях, предназначенных для перевозки пассажиров, величина уклона принята равной 35 мм/м; (норма, используемая на скоростной парижской линии юго-восточного направления Париж-Лион).

На *новых* линиях для *совместных* или *смешанных* перевозок величина уклона принята равной 12,5 мм/м, она является самой высокой из всех, которые в настоящее время планируются в различных странах.

Уклон зависит от длины подъема; он тем меньше, чем длиннее подъем, и наоборот.

9. Минимальная длина платформ на крупных станциях

Принятая длина 400 м соответствует длине, установленной МСЖД. У платформы длиной 400 м может, в частности, остановиться:

- поезд, состоящий из локомотива и 13 вагонов длиной 27,5 м, или поезд, состоящий из локомотива и 14 вагонов длиной 26,4 м;
- поезд, состоящий из двух высокоскоростных поездов TGV, которые курсируют на парижской линии юго-восточного направления.

Строительство платформ на крупных станциях длиной более 400 м нецелесообразно по двум причинам:

- увеличение расстояния, которое пассажиры будут вынуждены проходить пешком, особенно на тупиковых железнодорожных станциях;
- слишком крупные капиталовложения, особенно при реконструкции существующих тупиковых станций.

10. Минимальная полезная длина обгонных путей

Минимальная полезная длина обгонных путей на важных международных линиях имеет значение лишь для товарных поездов.

Принятая длина, равная 750 м, соответствует длине, установленной МСЖД. Она позволяет движение и стоянку товарных поездов полной массой более 5 000 т для категории С4 (8 т брутто на погонный метр); кроме того, поезд массой 1 500 т брутто, который стоит на обгонных путях длиной 750 м, создает нагрузку на погонный метр немногим более 2 тонн.

11. Пересечение в одном уровне

Новые важные международные линии должны строиться без пересечений в одном уровне с автомобильными дорогами.

На *существующих* важных международных линиях необходимо предусмотреть систематическую замену железнодорожных переездов пересечениями с пропуском железной дороги поверху или понизу, за исключением случаев, когда такая замена физически невозможна.

Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) Пересмотр 4

Европейское Соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) является правовой и технической основой для развития согласованной и эффективной международной железнодорожной сети в регионе ЕЭК ООН. СМЖЛ определяет железнодорожные линии важного международного значения, сеть железных дорог категории Е и их технические характеристики в качестве основы для дальнейшего развития европейской железнодорожной инфраструктуры. Соглашение определяет параметры инфраструктуры для двух категорий линий: тех, которые уже существуют и которые будут построены. Последние разделены на линии для грузовых и пассажирских перевозок и линии, предназначенные только для пассажирских перевозок.

Information Service
United Nations Economic Commission for Europe

Palais des Nations
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland
Telephone: +41(0)22 917 12 34
E-mail: unece_info@un.org
Website: <http://www.unece.org>