

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**  
Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог

**Шестое совещание**

Бангкок, 10 и 11 декабря 2019 года

**Доклад Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог о работе ее шестого совещания**

**I. Обсуждения**

1. Секретариат представил документы по пунктам 2 (ESCAP/TARN/WG/2019/L.1), 3 (ESCAP/TARN/WG/2019/1), 4 (ESCAP/TARN/WG/2019/2), 5 (ESCAP/TARN/WG/2019/3), 6 (ESCAP/TARN/WG/2019/4) и 7 (ESCAP/TARN/WG/2019/5/Rev.1), которые заложили основу для обсуждений в Рабочей группе по сети Трансазиатских железных дорог.
2. Рабочая группа получила от делегаций новую информацию о текущих или запланированных инициативах и стратегиях, касающихся развития и эксплуатации сети Трансазиатских железных дорог в их странах.
3. Рабочая группа отметила, что текст заявлений, с которыми выступили представители, принимавшие участие в работе и предоставившие экземпляры этих заявлений секретариату, будут размещены на веб-странице Отдела транспорта Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) по адресу [www.unescap.org/our-work/transport](http://www.unescap.org/our-work/transport).

**II. Выводы и рекомендации**

4. Рабочая группа вновь подтвердила исключительно важную роль сети Трансазиатских железных дорог в реализации концепции комплексной интермодальной региональной транспортной системы в интересах устойчивого развития сети транспортных сообщений для достижения целей Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы) и в содействии достижению целей в области устойчивого развития. Кроме того, Рабочая группа подчеркнула свою роль в предоставлении региональной платформы для решения сохраняющихся и новых задач, выявлении возможностей для повышения эффективности функционирования международных железнодорожных перевозок в регионе и за его пределами и обеспечении взаимодействия с сетью Азиатских автомобильных дорог и с сетью сухих портов международного значения.
5. Рабочая группа рассмотрела текущее состояние Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог. Она отметила, что после

того, как правительство Турции 11 июня 2019 года сдало на хранение документ о ратификации, число участников Соглашения увеличилось до 20. Рабочая группа приветствовала информацию о том, что правительство Казахстана предпринимает шаги для того, чтобы стать стороной Соглашения. В связи с этим к секретариату обратились с просьбой препроводить по дипломатическим каналам компетентным органам в Казахстане информацию о всех поправках, которые были внесены с момента вступления в силу Соглашения, последний вариант сводного текста Соглашения, а также письмо с изложением основных преимуществ участия в Соглашении.

6. Рабочая группа призвала другие государства-члены ускорить свои внутренние процессы, связанные с присоединением к Соглашению, и отметила, что секретариат готов оказать государствам-членам помощь в заполнении требующихся типовых документов о ратификации, одобрении, принятии и присоединении и препровождении их в Управление по правовым вопросам.

7. Что касается изменений в юридическом документе, то Рабочая группа отметила, что поправки к приложению I Соглашения, предложенные правительствами Камбоджи и Таиланда и утвержденные на предыдущем совещании, вступили в силу.

8. Рабочая группа рассмотрела различные инициативы, стратегии и вопросы, касающиеся развития инфраструктуры и обеспечения функционирования транспортных сообщений в рамках сети Трансазиатских железных дорог.

9. Представители Бангладеш, Грузии, Исламской Республики Иран, Китая, Казахстана, Мьянмы, Малайзии, Непала, Пакистана, Республики Корея, Российской Федерации, Таджикистана, Таиланда, Турции и Узбекистана информировали Рабочую группу о текущих и будущих проектах в их странах по дальнейшему развитию и модернизации маршрутов сети Трансазиатских железных дорог и обеспечению ее интеграции с более широкими транспортными сетями.

10. Рабочая группа выразила удовлетворение тем, что соответствующие проекты разрабатываются и осуществляются с учетом связей с сопредельными странами, а также сообщений с интермодальными объектами и морскими портами в целях обеспечения бесперебойного функционирования транспортных сообщений в регионе. Рабочая группа также отметила сохраняющееся большое значение Соглашения в реализации национальных и региональных приоритетов, связанных с развитием сети железных дорог в Азии. Она также приняла к сведению информацию об инициативах Республики Корея, касающихся создания Восточноазиатского железнодорожного сообщества, призванного стимулировать экономические обмены в Восточной Азии в контексте железнодорожных перевозок.

11. Выразив свое удовлетворение ходом строительства недостающих участков сети Трансазиатских железных дорог, Рабочая группа выразила обеспокоенность по поводу недостающих участков, прежде всего в Юго-Восточной Азии. Она настоятельно призвала государства-члены уделять первоочередное внимание их строительству в сотрудничестве с партнерами по вопросам развития. Рабочая группа далее обратилась к секретариату с просьбой предоставить инструменты для содействия странам в приоритизации проектов строительства недостающих участков сети на основе общепринятых критериев. Рабочая группа подчеркнула роль сбора данных, транспортного моделирования и прикладных исследований применительно к сети и предложила секретариату принять необходимые меры по созданию базы данных и инструментов моделирования, которые послужат региональными общественными товарами

для содействия железным дорогам в осуществлении надлежащих инвестиций, политики и оперативных решений, а также улучшении привлекательности соответствующих проектов для международных инвесторов.

12. Признав, что коммерческие железнодорожные операции приобретают все большее значение для удовлетворения инвестиционных потребностей железных дорог, Рабочая группа отметила совместное проведение исследовательского проекта по коммерциализации железнодорожного коридора между Казахстаном, Туркменистаном и Исламской Республикой Иран с участием секретариата Организации экономического сотрудничества при финансовой поддержке Исламского банка развития (ИБР). Рабочая группа приветствовала осуществление этого совместного исследования и выразила мнение о том, что существуют различные пути управления железнодорожными коридорами, поскольку каждый коридор необходимо обстоятельно обследовать для выявления задач и надлежащих решений для них. Рабочая группа рекомендовала секретариату продолжать обеспечивать форум для общерегионального обмена опытом и информацией в поддержку основывающихся на фактах стратегий управления коридорами.

13. В дополнение к инициативам, касающимся расширения железнодорожных сетей, Рабочая группа приняла к сведению различные меры государств-членов по содействию международным перевозкам в сети Трансазиатских железных дорог. К этим мерам относятся электронный обмен информацией между железными дорогами; связи между электронными системами железных дорог с пограничными учреждениями; создание единого цифрового пространства для цифровизации транспортных коридоров с использованием «блокчейна» и соответствующих технологий; сокращение числа транзитных формальностей; задействование потенциала железнодорожных линий на основе улучшения систем сигнализации и телекоммуникации; и развитие интермодальных транспортных коридоров и механизмов для перемещения грузовых вагонов между странами.

14. Рабочая группа подчеркнула важность этих усилий с учетом растущей необходимости рассматривать оперативные вопросы в целях полного задействования потенциала сети. Она приняла к сведению подготовку рамочного документа по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами. Она поблагодарила секретариат Организации сотрудничества железных дорог за усилия по разработке этого инструмента в соответствии с рекомендациями Рабочей группы, высказанными на ее пятом совещании, проходившем в Пусане, Республика Корея, в июне 2017 года.

15. Рабочая группа подчеркнула важность четырех вопросов, выявленных в рамочном документе по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог, а именно: а) обмен электронными данными между железными дорогами и между железными дорогами и контрольными органами; б) гармонизация таможенных формальностей транзитных железнодорожных перевозок при помощи соответствующих договоренностей; в) эффективное решение проблемы разной ширины колеи; и d) разработка комплексных показателей и методологических инструментов оценки эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом.

16. Рабочая группа признала большой потенциал электронного обмена информацией между различными заинтересованными сторонами для значительного повышения эффективности международных железнодорожных транспортных

операций. Связи между электронными системами информации железных дорог и контролирующими органами могли бы обеспечить эффективный обмен информацией и стать основой цифровизации транспортных коридоров сети Трансазиатских железных дорог, а также коридоров для её связей с другими сетями.

17. В то же время Рабочая группа признала, что обмен электронной информацией между железными дорогами на основе разрозненных инициатив может потенциально привести к появлению различных путей электронного обмена информацией. Поэтому для согласования таких инициатив в регионе Рабочая группа просила секретариат принять дополнительные меры по содействию обсуждениям экспертов и консультациям заинтересованных стран-членов в целях выявления передовой практики, показателей деятельности и возможных многосторонних механизмов в этой области.

18. Рабочая группа подтвердила, что эффективное решение проблемы разной ширины колеи в сети Трансазиатских железных дорог является ключевым фактором сокращения числа задержек в местах пересечения границ. Принимая во внимание рекомендации, содержащиеся в проекте рамочного документа по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом, Рабочая группа обратилась с просьбой к секретариату работать совместно с Организацией сотрудничества железных дорог над разработкой пособия по передовой практике для решения проблемы разной ширины колеи.

19. Рабочая группа приняла во внимание просьбу правительства Грузии провести в этой стране совещание, посвященное принятию дальнейших мер в отношении вопросов, обозначенных в рамочном документе по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом, в том, что касается эффективных международных железнодорожных перевозок по железнодорожным коридорам.

20. Рабочая группа признала, что наблюдается стремительное внедрение новых технологий во все аспекты железнодорожных операций. Новые технологии, такие как электронные системы слежения с использованием электронных печатей, основанные на Модели по безопасному трансграничному транспорту, разработанной секретариатом, позволят улучшить транспортное сообщение между морскими портами и внутренними районами, что принесет огромную выгоду не имеющим выхода к морю развивающимся странам региона. В связи с этим Рабочая группа обратилась с просьбой к секретариату предоставить техническую помощь заинтересованным странам-членам за счет оказания поддержки в экспериментальном применении новых технологий в рамках выбранных международных железнодорожных коридоров в целях развития необходимого потенциала вовлеченных в эту работу должностных лиц и обеспечить платформу для обмена опытом и распространения хорошо зарекомендовавших себя методов в регионе.

21. Рабочая группа приветствовала осуществляемую в сотрудничестве с Институтом железнодорожных технологий Университета Монаша, Австралия, деятельность секретариата по использованию беспилотных летательных аппаратов для инспекций и мониторинга железнодорожной инфраструктуры. Рабочая группа подтвердила, что использование беспилотных летательных аппаратов представляет собой экономически эффективный механизм для осуществления инспекций и технического обслуживания национальных сетей, позволяет значительно повысить безопасность и эффективность соответствующей деятельности и дает возможность оперативно реагировать на чрезвычайные ситуации. Рабочая группа также выразила мнение, что вопрос использования беспилотных летательных аппаратов регулируется

национальными законами и иными нормативно-правовыми актами. В связи с этим существует необходимость продолжить рассмотрение этого вопроса на национальном уровне.

22. Рабочая группа предложила секретариату продолжить работу в этой области, в том числе посредством осуществления экспериментальных проектов и проведения совещаний экспертов при наличии ресурсов, и сделать особый акцент на следующих вопросах: а) количественная оценка того, какой экономической выгоды и какого сокращения затрат можно достичь в результате использования таких методов; б) требующие рассмотрения правовые и нормативные вопросы, том числе возможные региональные подходы и в) эксплуатационные аспекты.

23. Рабочая группа признала, что безопасность на железнодорожном транспорте является одной из областей, приобретающей все большее значение для региона. Принимая во внимание ожидаемое увеличение объема международных железнодорожных перевозок, различия между странами в принципах обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте и соответствующих подходах и культуре могут усложнить устранение препятствий на пути к эффективным международным железнодорожным перевозкам. В связи с этим Рабочая группа высказала мнение о преимуществах согласования: а) правил техники безопасности и методов организации и проведения работ, в том числе на железнодорожных переездах; б) задач и функций органов, ответственных за обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте и в) порядка расследования происшествий, в частности посредством создания органов, ответственных за обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте, для обмена опытом и информацией. В этом контексте Рабочая группа обратилась к секретариату с просьбой рассмотреть возможность разработки руководящих принципов по повышению безопасности на железнодорожном транспорте в регионе.

24. С учетом тесной взаимосвязи между безопасностью железнодорожных операций и перевозкой опасных грузов железнодорожным транспортом до сведения Рабочей группы была доведена информация о том, что для Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам положения, касающиеся опасных грузов, отражены в Регламенте о международной железнодорожной перевозке опасных грузов, опубликованном в качестве приложения С к Конвенции о международных железнодорожных перевозках, а для Организации сотрудничества железных дорог соответствующие положения изложены в приложении II к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении. Обе организации ведут активную совместную деятельность, направленную на гармонизацию этих правил. Странам, не являющимся членами этих организаций, Рабочая группа рекомендовала разработать свои соответствующие правила с учетом уже существующих международных требований.

25. Рабочая группа также рассмотрела взаимосвязь между грузовыми и пассажирскими перевозками по сети Трансазиатских железных дорог в контексте поиска механизмов для удовлетворения некоторых финансовых потребностей этой сети и потребностей в упрощении соответствующих процедур. Она приветствовала проведение политического сегмента по поддержке эффективной эксплуатации международных пассажирских поездов в рамках сети, который был приурочен к совещанию Рабочей группы. Рабочая группа далее была проинформирована о подготовке доклада об исследовании, посвященном этому вопросу, для привлечения внимания среди прочего к недавним успехам в деле упрощения процедур международных железнодорожных пассажирских перевозок, в первую очередь к принятию новой Конвенции об облегчении

условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа, которая была открыта для подписания заинтересованными государствами-членами. Она призвала секретариат и заинтересованные государства-члены рассмотреть возможность принятия дальнейших мер по извлечению пользы из синергии между пассажирскими и грузовыми железнодорожными перевозками и рассмотреть возможность запуска необходимых внутренних процедур, необходимых для присоединения к Конвенции.

26. Рабочая группа отметила далее, что отсутствие единообразия в технических и эксплуатационных параметрах приводит к различиям в спецификациях подвижного состава железных дорог, что влечет за собой увеличение эксплуатационных расходов, и предложила секретариату создать институциональный механизм для согласования технических и эксплуатационных параметров для сокращения эксплуатационных и операционных расходов железных дорог в регионе.

### **Поправки к приложению I**

27. Рабочая группа рассмотрела поправки к приложению I к Соглашению, предложенные правительствами Исламской Республики Иран и Российской Федерации и содержащиеся в приложении II к настоящему докладу, а также поправки, предложенные правительством Вьетнама.

28. В соответствии с пунктом 3 статьи 8 Соглашения, касающимся поправок, изменяющих пограничную станцию, Рабочая группа отметила, что правительство Исламской Республики Иран провело консультации с правительством Афганистана, которое является приграничным государством, с которым связан предмет поправки, и получило от него соответствующее согласие. Получив в рамках совещания подтверждение от представителей обеих стран, Рабочая группа утвердила поправки, предложенные Исламской Республики Иран, в соответствии с пунктом 6 статьи 8 и обратилась к секретариату с просьбой направить эти поправки Генеральному секретарю для их распространения среди всех сторон.

29. В соответствии с пунктом 6 статьи 8 Рабочая группа рассмотрела и утвердила поправки, предложенные Российской Федерацией в соответствии с пунктом 4 статьи 8, и обратилась к секретариату с просьбой направить эти поправки Генеральному секретарю для их распространения среди всех сторон.

30. Рабочая группа рассмотрела поправку, предложенную Вьетнамом, и отметила, что в данном случае не было получено согласия приграничного государства, с которым связан предмет поправки, как того требует пункт 3 статьи 8. В связи с этим и ввиду отсутствия на совещании представителя Вьетнама Рабочая группа постановила вернуться к рассмотрению и возможному утверждению этого предложения на своем следующем совещании и обратилась к секретариату с просьбой принять соответствующие последующие меры.

31. Наконец, Рабочая группа отметила, что в соответствии с пунктами 7 и 8 статьи 8 Соглашения утвержденные поправки будут считаться принятыми, если в течение шести месяцев со дня депозитарного уведомления менее одной трети сторон предоставят Генеральному секретарю свои возражения в отношении этих поправок. Если поправки будут сочтены принятыми, они вступят в силу для всех сторон через три месяца со дня истечения упомянутого выше шестимесячного периода.

### Ш. Прочие вопросы

32. Рабочая группа приняла к сведению заявления, сделанные Азиатским институтом развития транспорта, ИБР и Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам.

33. Рабочая группа с признательностью отметила значимую роль Азиатского института развития транспорта в организации учебных курсов по тематике развития сети Трансазиатских железных дорог для работников железнодорожного транспорта из Южной и Юго-Восточной Азии.

34. Представитель ИБР проинформировал Рабочую группу о утверждении первой разработанной Банком стратегии регионального сотрудничества и интеграции и операционной стратегии. Этот документ устанавливает стандарты и задает стратегическое направление соответствующей деятельности в целях содействия региональному сотрудничеству между членами ИБР. Этот представитель далее проинформировал Рабочую группу о том, что в дополнение к обычным инструментам кредитования для государств, являющихся его членами, Банк также выделил ряд субсидий на цели технической помощи для реализации отдельных проектов, в том числе и в области транспорта, в рамках своих различных программ. Представитель Банка предложил государствам, являющимся одновременно членами ИБР и ЭСКАТО, совместно с ЭСКАТО изучить вопрос направления в Банк предложений, касающихся транспортной связуемости, особенно в Центральной Азии, с тем чтобы Банк мог рассмотреть возможность финансирования реализации этих предложений.

35. Представитель Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам проинформировал Рабочую группу о важной роли, которую его организация играет в содействии обеспечению транспортной связуемости между Европой и Азией. В этой связи он вкратце проинформировал Рабочую группу о Единых правовых предписаниях к договору о международной железнодорожной перевозке пассажиров, содержащихся в приложении А к Конвенции о международных железнодорожных перевозках, а также о взаимодействии с Организацией сотрудничества железных дорог, направленном на упрощение процедур международных железнодорожных перевозок между Европой и Азией.

36. Представитель Организации сотрудничества железных дорог проинформировал Рабочую группу о работе его организации в области облегчения процедур пересечения границ при международных пассажирских перевозках. Он особо отметил роль Соглашения о международном пассажирском сообщении и текущие усилия его организации, направленные на облегчение процедур пересечения границ пассажирскими поездами и поощрение использования цифровых технологий. Он подробно остановился на факторах, препятствующих развитию международных пассажирских перевозок, и представил рекомендации по повышению конкурентоспособности пассажирских перевозок.

37. Секретариат предоставил информацию о роли сети Трансазиатских железных дорог в деле достижения устойчивой региональной транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе и о соответствующих текущих и планируемых проектах технической помощи, представляющих интерес для Рабочей группы.

38. Рабочая группа приняла к сведению просьбу представителя Казахстана организовать однодневный семинар по вопросам, связанным с развитием железнодорожных перевозок, приурочив это мероприятие к тридцатой

Азиатско-тихоокеанской региональной ассамблее Международного союза железных дорог, которая состоится в Нур-Султане в октябре 2020 года.

39. Рабочая группа признала, что повышение квалификации кадров имеет ключевое значение для осуществления эффективных международных железнодорожных перевозок и приняла к сведению поступившую от ряда стран-членов просьбу об оказании им поддержки в наращивании потенциала по вопросам, связанным с упрощением процедур международных железнодорожных перевозок и применением новых технологий.

40. Рабочая группа выразила признательность правительству Российской Федерации за финансовую помощь в проведении совещания. Рабочая группа также выразила благодарность секретариату за организацию и обслуживание совещания.

#### **IV. Утверждение доклада**

41. Рабочая группа утвердила настоящий доклад 11 декабря 2019 года.

#### **V. Организация работы совещания**

##### **A. Открытие, продолжительность и организация работы совещания**

42. Шестое совещание Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог состоялось в Бангкоке 10–11 декабря 2019 года. Со вступительным заявлением выступил директор Отдела транспорта ЭСКАТО.

##### **B. Участники совещания**

43. В работе совещания приняли участие представители следующих государств-членов: Армении, Афганистана, Бангладеш, Грузии, Индии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Камбоджи, Китая, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Монголии, Мьянмы, Непала, Пакистана, Республики Корея, Российской Федерации, Таджикистана, Таиланда, Туркменистана, Турции и Узбекистана.

44. В работе совещания также приняли участие представители следующих организаций: Азиатского института развития транспорта, Комитета Организации сотрудничества железных дорог, Евразийской экономической комиссии, Железнодорожного агентства Европейского союза, ИБР, Центра экономики инфраструктуры, Института железнодорожных технологий Университета Монаша, Австралия, Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам, акционерного общества «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте» – дочернего общества акционерного общества «Российские железные дороги», Корейского управления железнодорожных сетей, Корейского института исследований в области железнодорожного транспорта, Комитета по северному экономическому сотрудничеству при Президенте Республики Корея, открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и акционерного общества «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс».



**С. Выборы должностных лиц**

45. Участники совещания избрали следующих должностных лиц:

Председатель:	г-жа Можган Кордбачех (Исламская Республика Иран)
Заместители Председателя:	г-н Ба Мьинт (Мьянма) г-н Сухроб Сохибназаров (Таджикистан)

**Д. Повестка дня**

46. Участники совещания утвердили следующую повестку дня:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня.
3. Ход осуществления Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог.
4. Вопросы, проистекающие из пятого совещания Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог.
5. Стратегии и вопросы, касающиеся развития и эксплуатации сети Трансазиатских железных дорог.
6. Инспекция и мониторинг железнодорожной инфраструктуры с использованием воздушных беспилотных летательных аппаратов.
7. Рассмотрение предложений о внесении поправок в Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог.
8. Прочие вопросы.
9. Утверждение доклада Рабочей группы о ее шестом заседании.

## Приложение I

### Список документов

<i>Обозначение документа</i>	<i>Название документа</i>	<i>Пункт повестки дня</i>
<i>Обычные документы</i>		
ESCAP/TARN/WG/2019/1	Ход осуществления Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог	3
ESCAP/TARN/WG/2019/2	Обновленная информация о вопросах, проистекающих из пятого совещания Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог	4
ESCAP/TARN/WG/2019/3	Стратегии и вопросы, касающиеся развития и эксплуатации сети Трансазиатских железных дорог	5
ESCAP/TARN/WG/2019/4	Инспекция и мониторинг железнодорожной инфраструктуры с использованием воздушных беспилотных летательных аппаратов	6
ESCAP/TARN/WG/2019/5/Rev.1	Предложения о внесении поправок в Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог	7
ESCAP/TARN/WG/2019/6	Доклад Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог на ее шестом совещании	
<i>Документы ограниченной серии</i>		
ESCAP/TARN/WG/2019/L.1	Аннотированная предварительная повестка дня	2
ESCAP/TARN/WG/2019/L.2	Проект доклада	9

## Приложение II

### Поправки к приложению I к Межправительственному соглашению по сети Трансзиатских железных дорог, утвержденные Рабочей группой

1. В приложении I к Соглашению *включить* в описание маршрутов железнодорожных линий, находящихся на территории Исламской Республики Иран, следующие поправки:

а) в описании маршрута линии Рази – Сарахс *изменить расположение квадратных скобок с учетом строительства недостающих участков пути, как указано ниже:*

\* Новые квадратные скобки обозначены **серым жирным шрифтом**

#### Рази – Сарахс

(Капикой, Турция)	
<u>Рази</u> (пограничная станция)	
Суфиян (узловая станция)	→ <u>Джольфа</u> (пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи) – (Джольфа, Азербайджан)
<u>Тебриз</u>	
Миянэ (узловая станция)	
<u>Казвин</u> (узловая станция)	→ Рашт – [Бандаранзали (паромный терминал)] – Астара (пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи) – (Астара, Азербайджан) (паромное сообщение с портами Каспийского моря в Азербайджане, Казахстане, Российской Федерации и Туркменистане)
<u>Тегеран</u> (узловая станция)	→ Ком (узловая станция) – Бадруд (узловая станция) – Мейбод – Бафк (узловая станция) – Керман – Бам – Фахрадж – <u>Захедан</u> (место стыковки дорог с разной шириной колеи) – Мирджаве (пограничная станция) – (Кохитафтан, Пакистан)
	↳ Ком (узловая станция) – Арак (узловая станция) – Ахваз (узловая станция) – <u>Хоррамшар</u> (припортовая станция)
	↳ Арак (узловая станция) – Керманшах [– Хосрави (пограничная станция) – (Ханегейн, Ирак)]
	↳ Ахваз – Бендер-Имам (припортовая станция)
	↳ Бадруд (узловая станция) – <u>Исфахан</u>
	↳ Бафк (сообщение с линией Сарахс – Бендер-Аббас)
Гермсар (узловая станция)	→ Сари (узловая станция) – Горган – Инче Борун (пограничная станция)
	↳ Сари (узловая станция) – <u>Бендер-Амирабад</u> (паромный терминал) (паромное сообщение с портами Каспийского моря в Азербайджане, Казахстане, Российской Федерации и Туркменистане)
Шахруд	
Кашмер (узловая станция)	→ (сообщение с линией Сарахс – Бендер-Аббас)
<u>Фариман</u> (узловая станция)	→ <u>Месхед</u>
<u>Сарахс</u> (пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи)	
(Сарахс, Туркменистан)	

б) в описании маршрута линии Сарахс – Бендер-Аббас *изменить* описание участка ответвления Торбат-Хейдарие – Санган, как указано ниже:

\* Новый текст выделен **серым жирным шрифтом**

### **Сарахс – Бендер-Аббас**

(Сарахс, Туркменистан)

Сарахс (пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи)

Фариман (узловая станция)

→ Месхед

Кашмер (узловая станция)

→ (сообщение с линией Рази – Сарахс)

Торбат-Хейдарие

→ **Хаф – Санган – Шамтиг** (пограничная станция) [– Герат (пограничная станция) – (Афганистан)]

Табас

Чадормалу (узловая станция)

→ Ардакан

Бафк (узловая станция)

→ (сообщение с линией Ком – Мирджаве)

Бендер-Аббас (припортовая станция)

с) *добавить* новую линию, проходящую с севера на юг, соединяющую Сарахс и порт Чабахар по следующему маршруту:

### **Сарахс [ – Чабахар]**

(Сарахс, Туркменистан)

Сарахс (пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи)

Торбат-Хейдарие

Станция Юнеси

Бирдженд

Захедан

→ Мирджаве (граница с Пакистаном)

Чабахар (припортовая станция)

2. В приложении I к Соглашению *удалить* из описания маршрута линии Красное – Находка, относящегося к железнодорожным линиям, находящимся на территории Российской Федерации, ответвление Татарская – Локоть, как указано ниже:

\* Удаленный текст обозначен ~~зачеркиванием~~

### **Красное – Находка**

(Осиновка, Беларусь)

Красное (пограничная станция)

Смоленск

Москва

Нижний Новгород

<u>Котельнич (узловая станция)</u>	→	<u>Санкт-Петербург</u>
<u>Екатеринбург (узловая станция)</u>	→	Курган – <u>Утяк</u> – Петухово (пограничная станция) – (Петропавловск, Казахстан)
	→	Челябинск – Карталы (узловая и пограничная станция) – (Тобол, Казахстан )
		↳ Карталы (узловая и пограничная станция) – Орск (узловая и пограничная станция) – (Никельтау, Казахстан )
		↳ Орск (узловая и пограничная станция) – Оренбург – (Илецк, Российская Федерация) – (Актюбинск, Казахстан)
<u>Татарская (узловая станция)</u>	→	<u>Локоть (узловая и пограничная станция)</u> – (Аул, Казахстан)
<u>Новосибирск (узловая станция)</u>	→	Локоть (узловая и пограничная станция) – (Аул, Казахстан)
<u>Красноярск</u>		
<u>Иркутск</u>		
Улан-Удэ		
Заудинский (узловая станция)	→	Наушки (пограничная станция) – (Сухэ-Батор, Монголия)
Карымская (узловая станция)	→	<u>Забайкальск</u> (пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи) – (Маньчжоули, Китай)
Уссурийск (узловая станция)	→	<u>Гродеково</u> (пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи) – (Суйфэньхэ, Китай)
Барановский (узловая станция)	→	Махалино (узловая станция) – Хасан (пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи) – (Туманган, Корейская Народно-Демократическая Республика)
		↳ Махалино (узловая станция) – Камышова (пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи) – (Китай)
Угловая (узловая станция)	→	<u>Владивосток</u> (припортовая станция)
<u>Находка (узловая и припортовая станция)</u>	→	<u>Находка Восточная</u> (припортовая станция)