



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Шестьдесят вторая сессия
6-12 апреля 2006 года
Джакарта

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ И МЕРОПРИЯТИЯ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ:
РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРОЦЕССА ГЛОБАЛИЗАЦИИ**

(Пункт 4b предварительной повестки дня)

**ДОКЛАД МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОГО СОВЕЩАНИЯ
ПО РАЗРАБОТКЕ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОГО СОГЛАШЕНИЯ
ПО СЕТИ ТРАНСАЗИАТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

Записка секретариата

РЕЗЮМЕ

Межправительственное совещание по разработке Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог было проведено 28-30 ноября 2005 года в Бангкоке. Совещание доработало весь текст Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог, которое прилагается к настоящему документу, с целью его принятия на шестьдесят второй сессии Комиссии и открытия для подписания на Конференции министров по транспорту, запланированной на октябрь-ноябрь 2006 года.

Комиссию просят принять Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Глава</i>	<i>Стр.</i>
I. ХОД ПРЕНИЙ НА СОВЕЩАНИИ	1
А. Представление международных договоров	1
В. Развитие сети Трансазиатских железных дорог в период после развертывания Проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии	1
С. Представление Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог	1
D. Заявления международных организаций	2
Е. Прочие вопросы	2
F. Утверждение доклада Совещания	3
II. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ СОВЕЩАНИЯ	3
А. Открытие, сроки и организация работы	3
В. Участники	3
С. Выборы должностных лиц	4
D. Повестка дня	4

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО СЕТИ
ТРАНСАЗИАТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

I. ХОД ПРЕНИЙ НА СОВЕЩАНИИ

A. Представление международных договоров

(Пункт 4 повестки дня)

1. Начальник Договорной секции Управления по правовым вопросам секретариата Организации Объединенных Наций дал краткое разъяснение относительно договорного права и, в частности, роли Генерального секретаря Организации Объединенных Наций в качестве крупнейшего депозитария договоров. Эти договоры, число которых превышает 500, охватывают почти каждый аспект международных сношений, и их воздействие постепенно распространяется не только на отношения между суверенными государствами, но и на жизнь отдельных лиц и деятельность корпораций. В этой связи он отметил, что Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог, как представляется, также окажет значительное воздействие на страны, их население и предпринимательскую деятельность в регионе ЭСКАТО.
2. Он далее вкратце информировал участников об официальном юридическом процессе, который предусматривается для настоящего Межправительственного соглашения после его окончательной доработки участниками Совещания.
3. В заключение он сообщил участникам Совещания о своей готовности оказать помощь в процессе проведения обзора проекта Межправительственного соглашения в ходе Совещания.

B. Развитие сети Трансазиатских железных дорог в период после развертывания Проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии

(Пункт 5 повестки дня)

4. Начальник Секции транспортной инфраструктуры Отдела транспорта и туризма ЭСКАТО напомнил участникам о важнейших событиях в работе ЭСКАТО и стран-членов, которые произошли в период между развертыванием работ в рамках Проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД) и настоящим Межправительственным совещанием. Он напомнил о динамичных экономических переменах, произошедших в 80-е и 90-е годы, обусловивших необходимость того, чтобы страны-члены дали оценку своим транспортным потребностям в свете этих перемен. Он отметил, что проект по сети Трансазиатских железных дорог, осуществляемый в рамках АЛТИД, не ограничивается лишь техническими аспектами транспорта, а служит также инструментом экономического и социального развития, облегчая международные торговые операции.

C. Представление Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог

(Пункт 6 повестки дня)

5. Секретариат представил проект Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и дал разъяснение по его структуре: а) основной части, б) приложению I "Сеть Трансазиатских железных дорог"; и с) приложению II "Основные

положения, касающиеся технических характеристик сети Трансазиатских железных дорог", подробно осветив принятый формат и цели и задачи каждого раздела. Секретариат отметил, что в проекте учтены некоторые рекомендации и предложения, которые уже поступили от Управления по правовым вопросам, и в него внесены некоторые поправки редакторского характера.

6. Совещанию был представлен проект Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог (E/ESCAP/TARN/1). Совещанию были представлены также сведенные воедино поправки, предложенные совещаниями групп экспертов, проведенных в Дели и Москве.

7. Совещание рассмотрело вышеупомянутые документы и перешло к углубленному обсуждению основной части Соглашения и приложений I и II к нему. В ходе дискуссии было принято к сведению заключение представителя Управления по правовым вопросам.

8. После очень активных и конструктивных прений участники Совещания выработали окончательный вариант Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог, который прилагается к настоящему докладу.

D. Заявления международных организаций

(Пункт 7 повестки дня)

9. Представитель Азиатского института развития транспорта (АИРТ) вкратце ознакомил участников Совещания с работой его организации в области железных дорог и заявил о том, что она охватывает широкий круг вопросов от согласования технических аспектов и развития людских ресурсов до установления партнерских связей между государственным и частным секторами в процессе развития и эксплуатации железных дорог. Он также отметил, что соответствующая деятельность проводилась в тесном сотрудничестве с научно-исследовательскими центрами, академическими институтами и широким спектром международных организаций, включая ЭСКАТО, с которой АИРТ подписал Меморандум о взаимопонимании. Он особо выделил тот факт, что АИРТ поддерживает работу ЭСКАТО в рамках Трансазиатских железных дорог и, по его мнению, Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог станет гарантией того, что представляющие общий интерес вопросы будут получать должное внимание.

E. Прочие вопросы

(Пункт 8 повестки дня)

10. Совещание признало, что точное название географических мест и городов является важным условием эффективного функционирования международной транспортной системы, и подчеркнуло необходимость использования единообразного написания географических названий. В этой связи Совещание просило привести географические названия в Соглашении в соответствии с практикой и рекомендациями Организации Объединенных Наций.

11. Совещание выразило признательность правительству Республики Корея за ценную поддержку в разработке и формализации сети Трансазиатских железных дорог, а также за оказание помощи в подготовке и созыве нынешнего Межправительственного совещания.

Г. Утверждение доклада Совещания

(Пункт 9 повестки дня)

12. Межправительственное совещание по разработке Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог утвердило свой доклад 30 ноября 2005 года.

II. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ СОВЕЩАНИЯ

А. Открытие, сроки и организация работы

13. Межправительственное совещание по разработке Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог проходило 28-30 ноября 2005 года в Бангкоке. Работу Совещания открыл Исполнительный секретарь ЭСКАТО.

14. В своем вступительном заявлении Исполнительный секретарь подчеркнул важность сети Трансазиатских железных дорог и сети Азиатских автомобильных дорог, ибо как та, так и другая являются стержневыми элементами комплексной сети международных интермодальных перевозок для всего региона. Он напомнил, что начало переговорному процессу вокруг Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог было положено в ходе регионального совещания в ноябре 2004 года, и признал роль в этом процессе двух субрегиональных совещаний групп экспертов, которые проводились в Индии и Российской Федерации. Исполнительный секретарь отметил участие в работе Совещания старшего должностного лица из Управления по правовым вопросам, в задачу которого входит предоставление юридических консультаций и оказание участникам помощи в ходе их прений. В этой связи он поблагодарил Управление по правовым вопросам за оказанные помощь и поддержку в деле разработки проекта Соглашения.

15. Исполнительный секретарь выразил надежду на то, что Соглашение удастся представить Комиссии на рассмотрение и утверждение на ее шестьдесят второй сессии, которую намечено провести в апреле 2006 года в Индонезии, и что церемония подписания состоится в ходе Конференции министров по инфраструктуре, которую намечено организовать в ноябре 2006 года.

16. В заключение Исполнительный секретарь выразил признательность государственным должностным лицам за их неустанную помощь и поддержку деятельности ЭСКАТО. Он выразил глубокую признательность правительству Республики Корея за его неустанную поддержку дела развития сети Трансазиатских железных дорог и финансирование Межправительственного совещания.

В. Участники

17. В работе Совещания приняли участие представители следующих стран-членов ЭСКАТО: Азербайджана, Армении, Бангладеш, Вьетнама, Грузии, Индии, Индонезии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Камбоджи, Корейской Народно-Демократической Республики, Кыргызстана, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Монголии, Мьянмы, Непала, Пакистана, Республики Корея, Российской Федерации, Сингапура, Таджикистана, Таиланда, Узбекистана, Шри-Ланки и Японии.

18. В работе Совещания принял участие также представитель Управления по правовым вопросам секретариата Организации Объединенных Наций. Присутствовал также представитель Азиатского института развития транспорта.

С. Выборы должностных лиц

19. Совещание избрало Председателем г-на Арумугама Валаутхама (Малайзия), заместителем Председателя г-на Мохаммада Джамшеда (Индия) и Докладчиком г-на Даваакхуу Наранпурева (Монголия).

Д. Повестка дня

20. Совещание утвердило следующую повестку дня:

1. Открытие Совещания.
2. Выборы должностных лиц.
3. Утверждение повестки дня.
4. Представление международных соглашений.
5. Развитие Трансазиатских железных дорог в период после развертывания Проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД).
6. Представление Международного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог:
 - a) основной текст Соглашения;
 - b) приложение I: Сеть Трансазиатских железных дорог;
 - c) приложение II: Руководящие принципы, касающиеся технических характеристик сети Трансазиатских железных дорог.
7. Заявления международных организаций.
8. Прочие вопросы.
9. Утверждение доклада.

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО СЕТИ ТРАНСАЗИАТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

СОЗНАВАЯ необходимость стимулирования и развития международных железнодорожных перевозок в Азии и между Азией и соседними регионами,

УЧИТЫВАЯ ожидаемое увеличение международных перевозок пассажиров и грузов вследствие расширения международной торговли в ходе происходящего процесса глобализации,

НАПОМИНАЯ о сотрудничестве между странами-членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций в деле формирования и введения в эксплуатацию сети Трансазиатских железных дорог,

ПОЛАГАЯ, что для укрепления связей и развития международной торговли и туризма между членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций необходимо развивать сеть Трансазиатских железных дорог, включая станции и контейнерные терминалы международного значения, в соответствии с требованиями к международным перевозкам и охране окружающей среды,

УЧИТЫВАЯ также роль железнодорожного транспорта как важного компонента оперативной и эффективной международной сети интермодальных перевозок, особенно в удовлетворении специфических потребностей не имеющих выхода к морю и транзитных стран,

ДОГОВОРИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Определение железнодорожных линий международного значения

Для целей Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог ("Соглашения") термин «железнодорожные линии международного значения», применяемый в приложении I относится к:

- a) железнодорожным линиям, используемым в настоящее время для регулярных международных перевозок;
- b) железнодорожным линиям как действующим, строящимся, так и планируемым, предназначенным к использованию для регулярных международных перевозок;
- c) паромным переправам, обеспечивающим непрерывные перевозки по морям или озерам между терминалами в разных государствах или внутри одного государства;
- d) пограничным переходам, пунктам стыковки железных дорог с разной шириной колеи, паромным терминалам и соединенным с железной дорогой контейнерным терминалам, на которых предусмотрены возможности/услуги по таможенной очистке грузов.

Статья 2

Утверждение сети Трансазиатских железных дорог

Договаривающиеся Стороны, ("Стороны") с этой целью утверждают железнодорожные линии международного значения, перечисленные в приложении I к Соглашению в качестве скоординированного плана развития железнодорожных линий международного значения, который они намерены выполнять в рамках своих внутригосударственных программ.

Статья 3

Развитие сети Трансазиатских железных дорог

Линии сети Трансазиатских железных дорог приводятся в соответствие с основными положениями, касающимися технических характеристик, изложенными в приложении II к Соглашению.

Статья 4

Процедура подписания и получения статуса его участника

1. Соглашение открыто для подписания государствами, которые являются членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций, с XX по XX xxxxx 2006 года в (название города и страны), а затем с XX xxxxx 2006 года по 31 декабря 2008 года в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.
2. Эти государства могут стать Сторонами Соглашения путем:
 - a) подписания с условием ратификации, принятия или утверждения, за которым следует ратификация, принятие или утверждение; или
 - b) присоединения.
3. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляется путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций документа, составленного в должной форме.

Статья 5

Вступление в силу

1. Соглашение вступает в силу на девяностый день с того дня, в который правительства по крайней мере восьми (8) государств согласятся быть участниками Соглашения в соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 4.
2. В отношении каждого государства, которое сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении после даты, начиная с которой удовлетворяются условия вступления Соглашения в силу, Соглашение вступает в силу для этого государства по истечении девяноста (90) дней со дня сдачи им на хранение этого документа.

Статья 6

Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог

1. Для рассмотрения хода осуществления Соглашения и для рассмотрения любых предлагаемых поправок Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций создает Рабочую группу по Трансазиатским железным дорогам ("Рабочую группу"). Членами Рабочей группы являются все государства-члены Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций.
2. Рабочая группа проводит свои совещания один раз в два года. Любая Сторона может также, посредством уведомления, адресованного секретариату, обратиться с просьбой созвать специальное совещание Рабочей группы. Секретариат уведомляет всех членов Рабочей группы о поступившей просьбе и созывает специальное совещание Рабочей группы, если не менее одной трети Сторон дают знать о своем согласии с просьбой в течение периода четырех (4) месяцев со дня уведомления секретариатом.

Статья 7

Процедура внесения поправок в основной текст

1. В основной текст Соглашения могут вноситься поправки в соответствии с процедурами, указанными в настоящей статье.
2. Поправки к Соглашению могут вноситься любой Стороной.
3. Текст любой предлагаемой поправки распространяется секретариатом среди всех членов Рабочей группы по крайней мере за сорок пять (45) дней до совещания Рабочей группы, на котором ее предлагается утвердить.
4. Поправка утверждается Рабочей группой большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Сторон. Секретариат направляет утвержденную поправку Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон для ее принятия.
5. Поправка, утвержденная в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, вступает в силу через двенадцать (12) месяцев после принятия ее двумя третями Сторон. Поправка вступает в силу в отношении всех Сторон, за исключением тех, которые перед вступлением ее в силу заявили о том, что они не принимают эту поправку. Любая Сторона, заявившая о том, что она не принимает поправку, утвержденную в соответствии с настоящим пунктом, может в любое время после этого передать на хранение документ о принятии такой поправки Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. Поправка вступает в силу в отношении этого государства через двенадцать (12) месяцев после даты передачи на хранение указанного документа.

Статья 8

Процедура внесения поправок в приложение I

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

2. Для целей статьи 8, "непосредственно заинтересованной Стороной" является Сторона, на территории которой находится предмет поправки.
3. Поправки, изменяющие пограничную станцию, могут предлагаться только непосредственно заинтересованной Стороной после консультации с приграничным государством, с которым связан предмет поправки, и после обеспечения письменного согласия этого государства.
4. Поправки, которые не изменяют пограничную станцию, могут предлагаться любой непосредственно заинтересованной Стороной.
5. Текст поправки, предлагаемой любой Стороной, распространяется секретариатом среди всех членов Рабочей группы по крайней мере за сорок пять (45) дней до совещания Рабочей группы, на котором ее предлагается утвердить.
6. Поправка утверждается Рабочей группой большинством присутствующих и участвующих в голосовании Сторон. Утвержденная поправка направляется секретариатом Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон.
7. Поправка, утвержденная в соответствии с положениями пункта 6 настоящей статьи, считается принятой, если в течение шести (6) месяцев со дня извещения менее одной трети Сторон представляет Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций свои возражения против этой поправки.
8. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 7 настоящей статьи вступает в силу для всех Сторон через три (3) месяца со дня истечения шести (6) месяцев, указанных в пункте 7 настоящей статьи

Статья 9

Процедура внесения поправок в приложение II

1. В приложение II к Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.
2. Поправки могут предлагаться любой Стороной.
3. Текст любой предлагаемой поправки распространяется секретариатом среди всех членов Рабочей группы, по крайней мере за сорок пять (45) дней до совещания Рабочей группы, на котором ее предлагается утвердить.
4. Поправка утверждается Рабочей группой большинством присутствующих и участвующих в голосовании Сторон. Секретариат направляет утвержденную поправку Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон.
5. Поправка, утвержденная в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, считается принятой, если в течение шести (6) месяцев со дня направления уведомления менее одной трети Сторон уведомляют Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о своем возмущении против поправки.

6. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи вступает в силу для всех Сторон через три (3) месяца со дня истечения шести (6) месяцев, указанных в пункте 5 настоящей статьи.

Статья 10

Оговорки

Не допускаются оговорки в отношении любого из положений Соглашения, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 5 статьи 13.

Статья 11

Выход

Любая Сторона может выйти из Соглашения путем письменного уведомления, адресованного Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. Выход вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня получения Генеральным секретарем этого уведомления.

Статья 12

Приостановление действия

Действие Соглашения приостанавливается, если число Сторон становится меньше восьми (8) на период двенадцати (12) месяцев подряд. В таком случае секретариат извещает Стороны. Положения настоящего соглашения снова вступают в силу, если число Сторон доходит до восьми (8)

Статья 13

Урегулирование споров

1. Всякий спор между двумя или более Сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения, который спорящие Стороны не могут разрешить путем переговоров или консультации, подлежит примирению по просьбе любой из Сторон, между которыми возник спор, и с этой целью передается одному или нескольким посредникам, избранным по взаимному согласию спорящими Сторонами. Если в течение трех (3) месяцев со дня представления просьбы о примирении спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора посредника или посредников, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой о назначении единого независимого посредника, которому спор передается на разрешение.

2. Рекомендация посредника или посредников, назначенных в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, не имеет обязательной силы, однако становится основой для повторного рассмотрения спорящими Сторонами.

3. По взаимной договоренности Стороны, между которыми возник спор, могут заранее согласиться принять рекомендацию посредника или посредников как имеющую обязательную силу.

4. Пункты 1, 2 и 3 настоящей статьи не должны толковаться как исключаящие другие меры урегулирования споров, взаимно согласованные спорящими Сторонами.

5. Любое государство может при сдаче на хранение ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении сделать оговорку о том, что оно не считает себя связанным положениями настоящей статьи, касающимися примирения. Другие Стороны перестают быть связанными положениями настоящей статьи, касающимися примирения, в отношении любой Стороны, депонировавшей такую оговорку.

Статья 14

Ограничения в применении

1. Никакое положение настоящего Соглашения не должно толковаться как препятствующее какой-либо из Сторон принимать такие совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые создавшимся положением меры, какие она считает необходимыми для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности.

2. Сторона прилагает всевозможные усилия для развития сети Трансазиатских железных дорог в соответствии с настоящим Соглашением. Однако никакое положение настоящего Соглашения не должно толковаться как принятие обязательства какой-либо из Сторон разрешить перемещение грузов и пассажиров через ее территорию.

Статья 15

Приложения

Приложения I и II к Соглашению являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения.

Статья 16

Секретариат

Секретариатом Соглашения назначается Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций.

Статья 17

Депозитарий

Депозитарием Соглашения назначается Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали Соглашение,

ОТКРЫТОЕ для подписания в (**название города и страны**) с XX ххххх две тысячи шестого года в одном экземпляре на английском, китайском и русском языках, причем все три текста являются равно аутентичными и имеют одинаковую силу.

Приложение 1

СЕТЬ ТРАНСАЗИАТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Сеть Трансазиатских железных дорог включает указанные ниже железнодорожные линии международного значения.

Линии, образующие основу сети Трансазиатских железных дорог в каждой стране, указываются жирным шрифтом (первая и конечная станции); далее станции перечисляются вертикально. Ответвления указываются справа от узловой станции. Все линии в сети Трансазиатских железных дорог имеют одинаковое значение.

Если линии начинаются или заканчиваются у пограничного пункта, то после первой или конечной станции на этой линии или перед ними в скобках указывается название пограничной станции и название соответствующего соседнего государства.

После названий станций, выполняющих специальные функции на линии, соответствующая функция указывается курсивом в скобках. Используется следующая разбивка по функциональному назначению:

- *(пограничная станция);*
- *(место стыковки дорог с разной шириной колеи);*
- *(узловая станция);*
- *(припортовая станция);*
- *(паромный терминал).*

Недостающие участки пути указываются в [квадратных скобках].

Станции с контейнерными терминалами для обработки соответствующих нормам ИСО контейнеров длиной по крайней мере 20 футов, подчеркиваются одной линией.

ПЕРЕЧЕНЬ ЛИНИЙ СЕТИ ТРАНСАЗИАТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Армения

Айрум – Ньюведи

(Садахло, Грузия)

Айрум (*пограничная станция*)

Гюмри (*узловая станция*)

→ Ахурян (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*) – (Догу Капи, Турция)

Масис (*узловая станция*)

→ Ереван – Иджеван (*пограничная станция*) (Бархударли, Азербайджан)

↓
→ Гагарин – Мартуни – [Джермук – Капан – Мегри (*пограничная станция*)] – (Маранд, Исламская Республика Иран)

Ерасх (*пограничная станция*)

(Белидаг – Ордубад, Азербайджан)

Мегри

Ньюведи (*пограничная станция*)

(Агбент, Азербайджан)

Азербайджан

Ялама – Беюк-Кясик

(Самур, Росс. Фед.)

Ялама (*пограничная станция*)

Баку (*паромный терминал*)

→ (Паромное сообщение до портов Каспийского моря в *Исламской Республике Иран, Казахстане, Российской Федерации и Туркменистане*)

Алят (*узловая станция*)

→ Али Байрамли (*узловая станция*) – Астара (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*) – (Астара, Исламская Республика Иран)

→ Али Байрамли (*узловая станция*) – Агбент (*пограничная станция*) – (Ньюведи-Мегри (*пограничная станция*), Армения) – Ордубад – Джюльфа (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*) – (Джюльфа, Исламская Республика Иран)

Акстафа

→ Бархударлы (*пограничная станция*) – (Иджеван, Армения)

Беюк-Кесик (*пограничная станция*)

(Гардабани, Грузия)

Бангладеш

Дарсана – Гундум

(Гиде, Индия)

Дарсана (*пограничная станция*)

Ишурди (*узловая станция*)

→ Абдулпур (*узловая станция*) – Роханпур (*пограничная станция*) – (Синхабад, Индия)

→ Абдулпур (*узловая станция*) – Парбатипур – Бирол (*пограничная станция*) – (Радхикапур, Индия)

Тонги (*узловая станция*)

→ Дакка

Акхаура (*узловая станция*)

→ Кулаура – Шахбазпур (*пограничная станция*) – (Махисасан, Индия)

Читтагонг
(*припортовая станция*)

Дохазари

[Гундум (*пограничная станция*)

(*пограничная станция*)
Мьянма]

Камбоджа

Пойпет – Сиануквилль

(Клонггук, Таиланд)

[Пойпет (*пограничная станция*)

Сисопхон]

Батденг (*узловая станция*)

→ [Кратие (*пограничная станция*) – (провинция Локнинь¹, Вьетнам)]

¹Название станции будет уточнено позднее

Пномпень (*узловая станция*)

Сиануквилль
(*припортовая станция*)

Китай

Алашанкоу – Ляньюнган

(Достык, Казахстан)

Алашанкоу

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

Урумчи

Турфан (узловая станция)

→ Каши [(пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи) – (Торугарт, Кыргызстан)]

Ланьчжоу

Баоцзи (узловая станция)

→ Куньмин (узловая станция) – Сянюнь (узловая станция) – Дали (узловая станция) – [Качан (пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи) – (Мьиткьина, Мьянма)]

↳ [Сянюнь – Цзинхун (пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи) – (Ботен, Лаосская НДР)]

↳ Дали (узловая станция) – [Жуэли ((пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи) – (Мусе, Мьянма)]

→ Куньмин (узловая станция) – Хэкоу (пограничная станция) – (Лаокай, Вьетнам)

→ Куньмин (узловая станция) – Наньнин (узловая станция) – Гуанчжоу (узловая станция)

↳ Наньнин (узловая станция) – Хэнян (сообщение с линией Пекин-Шэньчжэнь)

↳ Гуанчжоу (сообщение с линией Пекин-Шэньчжэнь)

Сянь

Чжэнчжоу (узловая станция)

→ (сообщение с линией Пекин-Шэньчжэнь)

Сичжоу (узловая станция)

→ (сообщение с линией Тяньцзинь-Шанхай)

Ляньюнган (припортовая станция)

Еренхот – Даньдун

(Дзамын-Уд, Монголия)

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

Пекин (*узловая станция*) → (сообщение с линией Пекин-Шэньчжэнь)

Тяньцзинь (*припортовая станция*)

Шэньян (*узловая станция*) → (сообщение с линией Маньчжурия-Далянь)

Даньдун (*пограничная станция*)

(Синьйджу, КНДР)

Маньчжоули – Далянь

(Забайкальск, Российская Фед.)

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

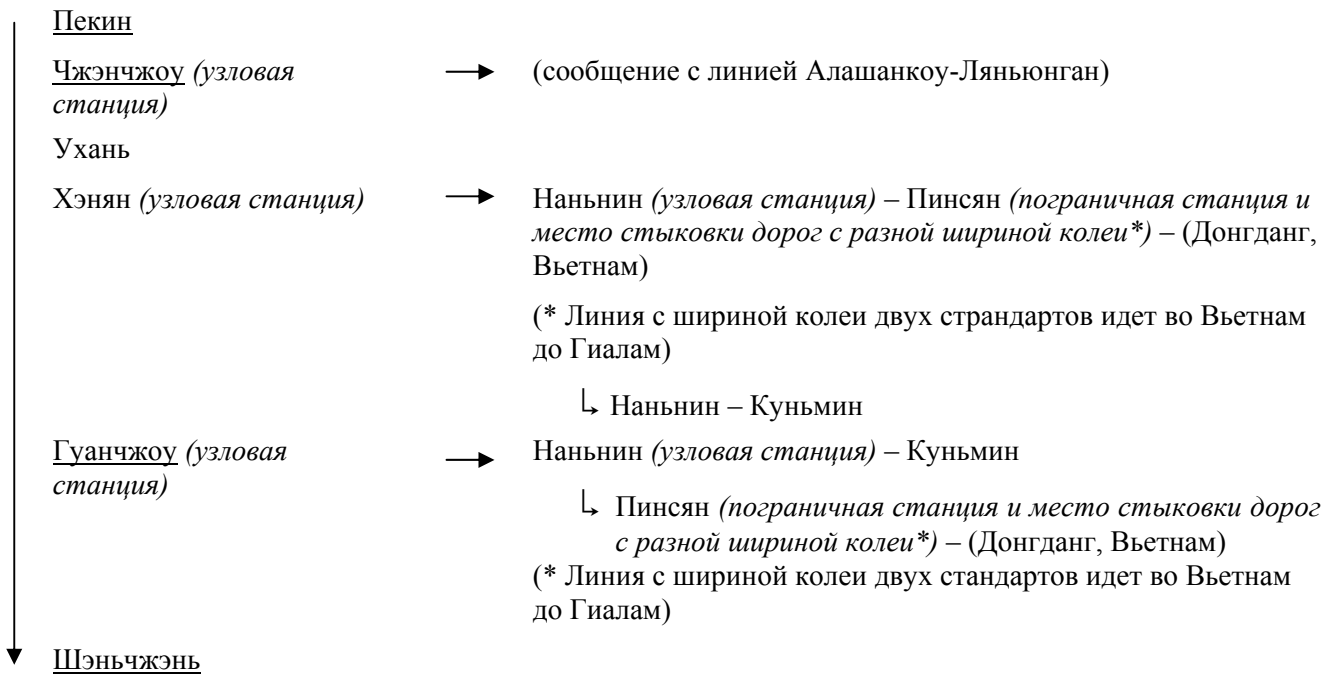
Харбин (*узловая станция*) → Суйфеньхе (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*) – (Гродеково, Российская Федерация)

Чанчунь (*узловая станция*) → Туманган (*пограничная станция*) – (Намьянг, КНДР)

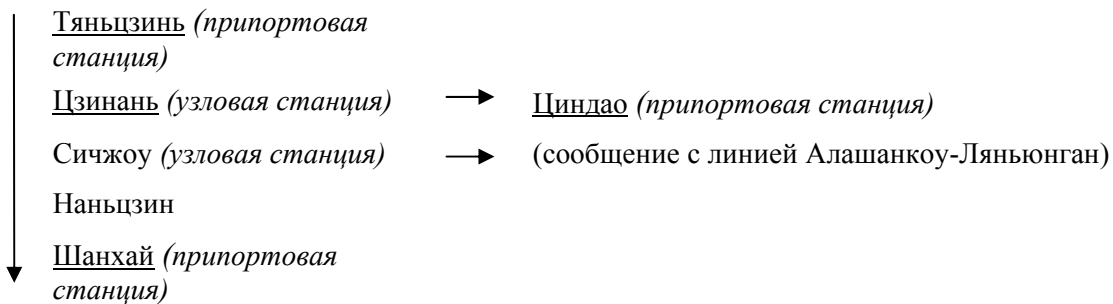
Шэньян (*узловая станция*) → (сообщение с линией Еренхот-Даньдун)

Далянь (*припортовая станц.*)

Пекин – Шэньчжэнь



Тяньцзинь - Шанхай



Корейская Народно-Демократическая Республика

Синьйджу– Нампо

(Даньдун, Китай)

Синьйджу (*пограничная станция*)

Пхеньян (*узловая станция*) → Нампо (*припортовая станция*)

Кэсон

Бондун (*пограничная станция*)

(Дорасан, Республика Корея)

Туманган – Онджонгри

(Хасан, Российская. Фед.)

Туманган (*узловая станция, пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*) → Намьян (*пограничная станция*) – (Туманган, Китай)

Раджин (*узловая станция*) → Раджин (*припортовая станция*)

Чхонджин (*узловая станция*) → Намьян (*пограничная станция*) – (Туманган, Китай)

→ Чхонджин (*припортовая станция*)

Ковон

Вонсан

Хэгымган

Онджонгри (*пограничная станция*)

(Тэджин, Республика Корея)

Грузия

Гантиади – Гардабани

(Веселое, Российская. Фед.)

Гантиади (*пограничная станция*)

Сенаки (*узловая станция*) → Поти (*припортовая станция*)

Самтредиа (*узловая станция*) → Батуми (*припортовая станция*)

Тбилиси (*узловая станция*) → Садахло (*пограничная станция*) – (Айрам, Армения)

→ [Ахалкалаки (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*) – (Карс, Турция)]

Гардабани (*пограничная станция*)

(Беюк-Кясик,
Азербайджан)

Индия

Аттари – Джирибам

(Вагах, Пакистан)

Аттари (*пограничная станция*)

Дхандари Калан

Дели (*узловая станция*)

→ Матхура (*узловая станция*) – Агра – Нагпур (*узловая станция*) – Виджаявада (*узловая станция*) – Ченнай (*припортовая станция*) – Джоларпеттай (*узловая станция*) – Мадурай (*узловая станция*) – Тутикорин (*припортовая станция*)

↳ Матхура (*узловая станция*) – Мумбай (*припортовая станция*)

↳ Нагпур (*узловая станция*) – Мумбай (*припортовая станция*)

↳ Нагпур (*узловая станция*) – Колката (*припортовая станция*)

↳ Виджаявада (*узловая станция*) – Висакхапатнам - Колката (*припортовая станция*)

↳ Джоларпеттай (*узловая станция*) – Мумбай (*припортовая станция*)

↳ Мадурай (*узловая станция*) – Рамесварам (*паромный терминал*) – Талайманнар, Шри-Ланка)

Канпур (*узловая станция*)

→ Раксаул (*пограничная станция*) – (Биргундж, Непал)

Мугхалсарай

Ситарампур (*узловая станция*)

→ Раксаул (*пограничная станция*) – (Биргундж, Непал)

Колката (*узловая станция and припортовая станция*)

→ Халдия (*припортовая станция*)

Геде (*пограничная станция*)

(Дарсана, Шахбазпур, Бангладеш)

Махисасан (*пограничная станция*)

Бадарпур

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

[(Таму, Мьянма)]

Индонезия

Мерак – Баньюванги

Мерак (<i>паромный терминал</i>)	
<u>Джакарта</u> (<i>узловая станция and припортовая станция</i>)	→ Сукабуми – Падаларанг -- Чикампек (<i>узловая станция</i>)
Чикампек (<i>узловая станция</i>)	→ <u>Чиребон</u> (<i>узловая станция</i>) – <u>Семарангтаванг</u> (<i>узловая станция</i>) – <u>Сурабаяпасартури</u> (<i>припортовая станция</i>)
	↳ Прупук (<i>узловая станция</i>) – Пурвокерто – Кроя (<i>узловая станция</i>)
Бангдунг	
<u>Гедебаге</u>	
Кроя (<i>узловая станция</i>)	Пурвокерто – Прупук (<i>узловая станция</i>)— <u>Чиребон</u> (<i>узловая станция</i>)
Йогьякарта (<i>узловая станция</i>)	→ [Магеланг]
Солобалапан (<i>узловая станция</i>)	→ Гундих – <u>Семарангтаванг</u> (<i>узловая станция</i>)
Кертосоно (<i>узловая станция</i>)	→ Вонокромомо - Сурабаякото
Маланг	
Бангил	
Баньюванги (<i>паромный терминал</i>)	

[Банда Ачех] - Пангкалансусу– Рантаупрапат

[Банда Ачех]	
Пангкалансусу	
Медан (<i>узловая станция</i>)	→ <u>Белаван</u> (<i>припортовая станция</i>)
Тебингтинги (<i>узловая станция</i>)	→ Сиантар
Кисаран (<i>узловая станция</i>)	→ Танджунгбалай
Рантаупрапат	→ [Паякурубух]

Телук-Баюр – Муаро

Телук-Баюр (припортовая станция)

Букитпутус (узловая станция)	→	Индарунг
Паданг		
Лубук-Алунг (узловая станция)	→	Нарас
Паданг-Панджанг (узловая станция)	→	Букиттинги -- Паякумбух
Муаракалабан (узловая станция)	→	Савахлунто
↓ Муаро	→	[Лубуклинга]

Лубуклинга – Панджанг

Лубуклинга		
Муараэним (узловая станция)	→	Танджунг-Эним
Прабумулих (узловая станция)	→	<u>Кертапати</u>
Танджунгкаранг (узловая станция)	→	Тарахан
↓ Панджанг (паромный терминал)		

Исламская Республика Иран

Рази – Сарахс

(Капикой, Турция)

Рази (пограничная станция)

Софиян (узловая станция)

→ Джульфа (пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи) – (Джульфа, Азербайджан)

Тебриз

Мияне

Казвин (узловая станция)

→ [Рашт – Бандаранзали (паромный терминал) – Астара (пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи)] – (Астара, Азербайджан)

(Паромная линия до портов Каспийского моря в Азербайджане, Казахстане, Российской Федерации и Туркменистане)

Тегеран (узловая станция)

→ Ком (узловая станция) – Бадруд (узловая станция) – Мейбод – Бафк (узловая станция) – Керман – Захедан (место стыковки дорог с разной шириной колеи) – Мирджаве (пограничная станция) – Кохи-Тафтан, Пакистан

↳ Ком (узловая станция) – Арак (узловая станция) -- Ахваз (узловая станция) -- Хоррамшар (припортовая станция)

↳ [Арак (узловая станция) – Керманшах – Хосрави (пограничная станция) – (Ханегейн, Ирак)

↳ Ахваз – Бендер-Хомейни (припортовая станция)

↳ Бадруд (узловая станция) – Исфахан

↳ Бафк (сообщение с линией Сарахс – Бендер-Аббас)

Гермсар (узловая станция)

→ Бендер-Амирабад (паромный терминал) (Паромное сообщение с портами Касийского моря в Азербайджане, Казахстане, Российской Федерации и Туркменистане)

Шахруд

Кашмер (узловая станция)

→ (сообщение с линией Сарахс -- Бендер-Аббас)

Фариман (узловая станция)

→ Месхед

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

Сарахс – Бендер-Аббас

(Сарахс, Туркменистан)

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

Фариман (узловая станция)

→ Месхед

Кашмер

Санган (узловая станция)

→ [Герат (пограничная станция) – (Афганистан)]

Бирдженд

Чадормалу (узловая станция)

→ Ардакан

Бафк (узловая станция)

→ (сообщение с линией Рази-Мирджаве)

Бендер-Аббас

(припортовая станция)

Казахстан

Петропавловск – Достык

(Утяк, Российская Федерация)

Петропавловск (пограничная станция)

Кокшетав

Астана (узловая станция)

→ Есиль – Тобол (узловая и пограничная станция) – (Карталы, Российская Федерация)

↳ Тобол (узловая станция) – Айтеке би – Никельтау --
Кандагач (узловая станция)
(сообщение с линией Семиглавый Мар - Актогай)

Караганды

Моинты (узловая станция)

→ Чу (узловая станция)

Актогай (узловая станция)

→ Семипалатинск – Аул (пограничная станция) – (Локоть, Российская Федерация)

→ (сообщение с линией Семиглавый Мар - Актогай)

Достык (пограничная

станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи)

(Алашанкоу, Китай)

Семиглавый Мар – Актогай

(Озинки, Российская Фед.)

Семиглавый Мар

Уральск (пограничная станция)

Илецк I (пограничная станция)

Актобе

Кандагач (узловая станция)

→ (Оренбург, Российская Федерация)

→ Никельтау (пограничная станция) – (Орск, Российская Федерация)

↳ Никельтау (пограничная станция) – Айтеке би – Тобол (узловая станция) – Астана (узловая станция)

→ (сообщение с линией ;Петропавловск -- Достык)

→ Макат (узловая станция) – Ганюшкино – (Аксарайская, Российская Федерация)

↳ Макат (узловая станция) – Бейнеу (узловая станция) – Оазис – (Каракалпакия, Узбекистан)

↳ Бейнеу (узловая станция) – порт Актау (паромный терминал) (Паромное сообщение с портами Каспийского моря в *Азербайджане, Исламской Республике Иран, Российской Федерации и Туркменистане*)

Тюратам

Кзыл-Орда

Арысь (узловая станция)

→ Сары-Агаш (пограничная станция) – (Келес, Узбекистан)

Чимкент

Джамбул

Луговая (узловая и пограничная станция)

→ (Бишкек, Кыргызстан)

Чу (узловая станция)

→ Моинты (узловая станция)

Алматы-I

▼ Уштобе

Актогай (узловая станция)

→ (сообщение с линией Петропавловск-Достык)

Кыргызстан

Бишкек I – Кочкор

(Луговая, Казахстан)

Аламедин

Балычи

↓ [Кочкор]

[Кочкор – Торугарт]

[Кочкор

Казарман (*узловая станция*)

→ [недостающее звено] – Багиш – Джалал-Абад (*пограничная станция*) – (Андижан, Узбекистан)

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

↓ (Каши, Китай)]

Граница с Узбекистаном – Ош

(Андижан, Узбекистан)

↓ Ош (*пограничная станция*)

Лаосская НДР

[Таналенг – Музя]

[(Нонгхай, Таиланд)

Таналенг (*пограничная станция*)

Вьентьян (*узловая станция*)

→ [Ботен (*пограничная станция*) – (Цзинхун, Китай)]

Тхакхек

→ [Накхонпханом, Таиланд]

Музя (*пограничная станция*)

↓ (Музя, Вьетнам)]

[Вангтао – Дэнсавань]

[(Чонгмек, Таиланд)

Вангтао (*пограничная станция*)

Паксе

Саваннакхет (*узловая и пограничная станция*)

→ [(Мукдахан, Таиланд)]

Дэнсаван (*пограничная станция*)
(Лаобао, Вьетнам)]

Малайзия

Паданг-Бесар – Джохор-Бару

(Паданг-Бесар, Таиланд)

Паданг-Бесар (*пограничная станция*)

Букит-Мертаджам
(*узловая станция*)



Батгеруэрт (*припортовая станция*)

Ипох

Куала-Лумпур (*узловая станция*)



Порт-Келанг (*припортовая станция*)



Сетиа-Джая

Каджанг

Гемас (*узловая станция*)



Вакаф-Бару (*узловая станция*) – Рантау-Панджанг (*пограничная станция*) – (Сунгайколок, Таиланд)



Вакаф-Бару – Тумпат

Сегамат

Кемпас-Бару (*узловая станция*)



Пасир-Гуданг (*припортовая станция*)



Танджунг-Пелепас (*припортовая станция*)



Джохор-Бару
(*пограничная станция*)
(Сингапур)

Монголия

Сухэ-Батор – Дзамын-Удэ

(Наушки, Российская Федерация)

Сухэ-Батор (*пограничная станция*)

Улан-Батор



Дзамын-Удэ (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*)

(Ерэнхот, Китай)

Мьянма

Мандалай – Янгон

↓	<u>Мандалай</u> (узловая станция)	→	Лашио – [Мьюз (пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи) – (Жуэли, Китай)]
		→	Калай – [Таму (пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи) – (Джирибам, Индия)]
	Баго (узловая станция)	→	Тханпьюзаят (узловая станция) – [перевал «Три Пагоды», (пограничная станция) – перевал «Три Пагоды», Таиланд]
		→	Тханпьюзаят (пограничная станция) – Йе
	<u>Янгон</u> (припортовая станция)		

Непал

Биргундж – граница с Индией

↓	<u>Биргундж</u> (пограничная станция)
↓	(Раксаул, Индия)

[Какарвитта – Брахма-Манди]

↓	(Панитанки, Индия)
↓	[Какарвитта (пограничная станция)
↓	Брахма-Манди (пограничная станция)
	(Танакпур, Индия)

Джанагпур – граница с Индией

↓	Джанагпур (пограничная станция)
	(Джайнагар, Индия)]

Пакистан

Кохитафтан – Вагах

(Мирджаве, Исламская Республика Иран)

Кохитафтан

(пограничная станция)

Далбандин (узловая станция)

→ [Гвадар (припортовая станция)]

Спезанд (узловая станция)

→ Кетта – Бостан – Чаман (пограничная станция) – (Спинбулдак, Афганистан)

Рохри (узловая станция)

→ Хайдарабад (узловая станция) – Карачи (припортовая станция) – Касим (припортовая станция)

↳ Хайдарабад (узловая станция) – Мирпурхас – Хокропар (пограничная станция)

Лодхран (узловая станция)

→ Шер-Шах (узловая станция) – Ханевал – Файсалабад – Шахдара (узловая станция) (сообщение с линией Лахор-Пешавар)

→ Шер-Шах – Кундиан – Атток (узловая станция) – Пешавар (пограничная станция) – (Афганистан)

Ханевал (узловая станция)

→ Шахдара (сообщение с линией Лахор-Пешавар)

Мултан

Лахор (узловая станция)

Вагах (пограничная станция) (Аттари, Индия)

Пешавар – Лахор

(Афганистан)

Пешавар (пограничная станция)

Атток (узловая станция)

→ Шер-Шах – Лодхран (сообщение с линией Кохитафтан – Вагах)

Исламабад

Равалпинди

Шахдара (узловая станция)

→ Ханевал – Лодхран (сообщение с линией Кохитафтан – Вагах)

Лахор

Республика Корея

Дорасан – Пусан

(Бондон, Корейская Нар.-Дем. Республика)

Дорасан (*крайняя северная станция*)

Сеул

Сувон

Тэджон (*узловая станция*)



Иксан (*узловая станция*) Мокпо
(*припортовая станция*)

↳ Гуаньян (*припортовая станция*)

Тэгу

Пусан (*припортовая станция*)

Российская Федерация

Бусловская – Москва

(Вайниккала, Финляндия)

Бусловская (*пограничная станция*)

Санкт-Петербург
(*узловая станция*)



Мга – Волховстрой – Кошта – Вологда – Котельнич (*узловая станция*) – Екатеринбург (*узловая станция*)

↳ Котельнич (*узловая станция*) (соединение с линией Красное – Находка)

Москва (*узловая станция*)



(соединение с линией Красное – Находка)

Суземка – Москва

(Зерново, Украина)

Суземка (*пограничная станция*)

Брянск

Москва (*узловая станция*)



(соединение с линией Красное – Находка)

Красное – Находка

(Осиновка, Беларусь)

Красное (*пограничная станция*)

Смоленск

Москва

Нижний Новгород

Котельнич (*узловая станция*)

→ Санкт-Петербург

Екатеринбург (*узловая станция*)

→ Курган – Утяк (*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)

Татарская (*узловая станция*)

→ Локоть (*узловая и пограничная станция*) – (Аул, Казахстан)

Новосибирск (*узловая станция*)

→ Локоть (*узловая и пограничная станция*) – (Аул, Казахстан)

Красноярск

Иркутск

Улан-Уде

Заудинский (*узловая станция*)

→ Наушки (*пограничная станция*) – (Сухэ-Батор, Монголия)

Каримская (*узловая станция*)

→ Забайкальск (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*) – (Маньчжоули, Китай)

Уссурийск (*узловая станция*)

→ Гродеково (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*) – (Суйфэньхэ, Китай)

Барановский (*узловая станция*)

→ Хасан (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*) – (Туманган, КНДР)

Угловая (*узловая станция*)

→ Владивосток (*припортовая станция*)

Находка (*узловая станция, припортовая станция*)

→ Восточный (*припортовая станция*)

Москва – Самур

Москва

Рязань

Кочетовка (узловая станция) → Ртищево – Саратов – Озинки (пограничная станция) – (Семиглавый Мар, Казахстан)

Грязи (узловая станция) → Волгоград

Лиски

Лихая (узловая станция) → Ростов – Краснодар (узловая станция) – Веселое (пограничная станция) – (Гантиади, Грузия)

↳ Краснодар (узловая станция) – Крымская (узловая станция) – Новороссийск (припортовая станция)

↳ Крымская (узловая станция) – Кавказ (припортовая станция и паромный терминал)

Волгоград (узловая станция) → Грязи

Аксарайская (узловая и пограничная станция) → (Ганюшкино, Казахстан)

Астрахань → Порт Оля (паромный терминал) – (Паромное сообщение с портами Каспийского моря в *Азербайджане, Исламской Республике Иран, Казахстане и Туркменистане*)

Махачкала (пограничная станция и паромный терминал) (Паромное сообщение с портами Каспийского моря в *Азербайджане, Казахстане и Туркменистане*)

Самур (пограничная станция)

(Ялама, Азербайджан)

Сингапур

Вудлэндз –

(Джохор-Бару, Малайзия)

Вудлэндз (пограничная станция)

Шри-Ланка

Катарагами – Катунаяке

[Катарагами
Хамбантота
Матара]
↓
Коломбо (*припортовая станция*)
↓
Шри-Джаяварденепура-Котте
↓
Катунаяке

Коломбо – Талайманнар

↓
Коломбо (*припортовая станция*)
↓
Курунегала
↓
Махо (*узловая станция*)
↓
Талайманнар (*паромный терминал*)

→ [Дамбулла]
→ Тринкомали (*припортовая станция*)
→ (Рамесварам, Индия)

Таджикистан

Нау –Канибадам

(Бекабад, Узбекистан)
↓
Нау (*пограничная станция*)
↓
Худжанд
↓
Канибадам (*узловая и пограничная станция*)
↓
(Суванабад, Узбекистан)

→ Исфара

Пахтаабад – Янги-Базар

(Сарыасия, Узбекистан)
↓
Пахтаабад (*пограничная станция*)
↓
Регар
↓
Душанбе II
↓
Душанбе I
↓
Янгибазар

Хошады – Куляб

(Амузанг, Узбекистан)

Хошады (*пограничная станция*)



Курган-Тюбе (*узловая станция*)

→ Яван

Куляб

Таиланд

Нонгкай – Падангбесар

(Тханаленг, Лаосская НДР)

Нонгкай (*пограничная станция*)

Буайй (*узловая станция*)

→ [Накхонпханом (*пограничная станция*) – (Тхакхек, Лаосская НДР)]

→ [Мукдахан (*пограничная станция*) – (Саваннакхет, Лаосская НДР)]

Кэнгкхой (*узловая станция*)

→ Накхонратчасима – Убонратчатхани – [Чонгмек (*пограничная станция*) – (Паксе, Лаосская НРД)]

Банпхачи (*узловая станция*)

→ Накхонсаван (*узловая станция*) – Денчай (*узловая станция*) – Чиангмай

↳ [Накхонсаван – Мэсот (*пограничная станция*) – (Мьявади, Мьянма)]

↳ [Денчай – Чианграй – Мэсай (*пограничная станция*) – (Тачилек, Мьянма)]

Бангкок (*узловая станция*)

→ Ладкрабанг – Чаченгсау (*узловая станция*) – Сирача (*узловая станция*) – Каочичан (*узловая станция*) – Саттахип (*припортовая станция*)

→ Чаченгсау (*узловая станция*) – Араньяпратхет – Кхлонггук (*пограничная станция*) – [(Пойпет, Камбоджа)]

→ Сирача – Лэмчабанг (*припортовая станция*)

→ Каочичан – Маптапут (*припортовая станция*)

Нонгпладук (*узловая станция*)

→ Намток – [перевал «Три Пагоды» (*пограничная станция*) – (Тханпьюзаят, Мьянма)]

Хатъяй (*узловая станция*)

→ Сунгайколок (*пограничная станция*) – (Рантау-Панджанг, Малайзия)

↓ Паданг-Бесар (*пограничная станция*)

(Паданг-Бесар, Малайзия)

Турция

Капикуле – Капикой

(Болгария, Европа)	
Капикуле (<i>пограничная станция</i>)	
<u>Стамбул</u>	
Эскишехир (<i>узловая станция</i>)	→ Алайынт – Балыкесир – <u>Измир</u> (<i>пограничная станция</i>)
<u>Анкара</u>	
↓ Калин (<i>узловая станция</i>)	→ <u>Самсун</u> (<i>припортовая станция</i>)
↓ Сивас	
Четинкая (<i>узловая станция</i>)	→ [Карс (<i>узловая станция</i>) – Догукapi (<i>пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи</i>) – (Ахурян, Армения)]
	→ Карс (<i>узловая станция, пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи</i>) – (Акхалкалаки, Грузия)]
Малатья (<i>узловая станция</i>)	→ Топпракале (<i>узловая станция</i>) – Адана – <u>Мерсин</u> (<i>припортовая станция</i>)
	→ Топпраккале – <u>Искендерон</u> (<i>припортовая станция</i>)
Татван-Ван (<i>паромная переправа</i>)	
↓ Капикой (<i>пограничная станция</i>)	
(Рази, Исламская Республика Иран)	

Туркменистан

Туркменбаши – Чарджев

(Баку, Азербайджан)

Туркменбаши (*паромный терминал*)

→ (Паромное сообщение с портами Каспийского моря в *Азербайджане, Исламской Республике Иран, Казахстане* или *Российской Федерации*)

Ашгабад

Тенжен

Мары (*узловая станция*)

→ Паракхат – Сарахс (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*) – (Сарахс, Исламская Республика Иран)

Туркменабад (*узловая и пограничная станция*)

→ Газачак (*пограничная станция*) – (Питняк – К.П. 449, *Узбекистан*) – Дашховуз – Тахяташ (*пограничная станция*) – (Узбекистан)

(Ходчадавлет, Узбекистан)

Узбекистан

Келес – Ходчадавлет

(Сари-Агаш, Казахстан)

Келес (пограничная станция)

Тукумачи (узловая станция)

Сырдарьинская

Хаваст (узловая станция)

Самарканд

Улугбек

Навои (узловая станция)

Бухара (узловая станция)

Ходчадавлет

(пограничная станция)

(Туркменабад, Туркменистан)

→ Оздлык – [Ангрен -- Халкобад] – Пап (узловая станция) -- Коканд

→ Бекабад (пограничная станция) – (Нау – Канибадам, Таджикистан - Суванабад (пограничная станция) – Коканд (узловая станция) – Маргилан – Андижан (пограничная станция) – (Ош, Кыргызстан)

↳ Коканд (узловая станция) – Пап (узловая станция) - Наманган

→ Тинчлик -- Учкудук – Нукус – Кунград – Каракалпакия (пограничная станция) – (Оазис, Казахстан)

→ Карши – (узловая станция) – Ташгузар (узловая станция) [Деханабад - Дарбанд] – Бойсун – Кумкургран (узловая станция) - Сарыасия - (пограничная станция) – (Пахтабад, Таджикистан)

↳ Карши (узловая станция) – РЖД 154 (пограничная станция) – (Талимарджан – Керкичи (узловая станция) – Келиф, Туркменистан) - Термез – (узловая станция) - Галаба (пограничная станция) – (Хайратон, Афганистан)

↳ Термез (узловая станция) – Кимкургран (узловая станция) – Сарыасия (пограничная станция) – (Пахтабад, Таджикистан)

Вьетнам

Лаокай – Хошимин

(Хэкоу, Китай)

Лаокай (пограничная станция)

Донгань (узловая станция)

Йенвьен (узловая станция)

Зялам

Ханой

Танап (узловая станция)

Дананг

Хошимин (узловая станция)

→ Куантриеу

→ (Сообщение с линией Ханой - Донгданг)

→ Хайфон (припортовая станция)

→ [Музя (пограничная станция) – (Лаосская НДР)]

→ [Вунганг (припортовая станция)]

→ [Вунгтау (припортовая станция)]

→ [провинция Локнинь¹ (пограничная станция) – Кратие - (Камбоджа)]

1. Название станции будет уточнено позднее

Ханой – Донгданг

Ханой

Зялам (узловая станция)

Йенвьен (узловая станция)

Лим (узловая станция)

Кеп (узловая станция)

Донгданг (пограничная станция)

(Пинсян, Китай)

→ (Сообщение с линией Лаокай - Хошимин)

→ Пхалай (узловая станция) – Халонг (припортовая станция)

→ Халонг (припортовая станция)

→ Куантриеу

Приложение II

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК СЕТИ ТРАНСАЗИАТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

1. Общие положения

В основу технических характеристик сети Трансазиатских железных дорог, приведенных в приложении I к Соглашению, положены нижеследующие принципы. Стороны прилагают всевозможные усилия для соблюдения этих принципов как при строительстве новых участков железных дорог, так и при реконструкции и модернизации действующих участков.

2. Пропускная и провозная способность линий

Железнодорожные линии международного значения должны иметь достаточную пропускную и провозную способность, чтобы обеспечивать эффективные, надежные и экономичные железнодорожные перевозки грузов и пассажиров.

3. Габарит погрузки

С учетом того, что сеть Трансазиатских железных дорог станет одним из важных компонентов в определении комплексной сети международных интермодальных перевозок для стран региона ЭСКАТО, существующие линии сети должны быть в необходимых случаях модернизированы, а новые линии запроектированы таким образом, чтобы обеспечить беспрепятственную перевозку отвечающих стандартам ИСО контейнеров длиной по крайней мере 20 футов и выше.

4. Совместимость

Технические требования должны обеспечивать беспрепятственную перевозку международных грузов и контейнеров по железнодорожным линиям международного значения. Соответственно, железнодорожные линии и соответствующая инфраструктура и оборудование должны отвечать международным требованиям, в том числе требованиям к перевозке тяжеловесными поездами и перевалке таких грузов, как, в частности, нефтепродукты, уголь, руда, цемент и зерно.

Сторонам следует учитывать технические требования соседних стран и других стран, через которые проходят железнодорожные линии международного значения, и стремиться модернизировать свои линии, чтобы снять технические ограничения и обеспечить совместимость железных дорог.

Там, где совпадение ширины колеи позволяет обеспечить непрерывность перевозок, или где ширина колеи, по всей вероятности, совпадет вследствие строительства недостающих участков, пересекающих границу, возникают вопросы конкретного характера в отношении совместимости подвижного состава, используемого в международных перевозках, и в частности, тормозных систем и сцепки. В этой связи для обеспечения эффективности железнодорожных перевозок через границы потребуется использовать подвижной состав с пневматическими тормозами и совместимыми системами сцепки.

Для справки ниже приводятся данные о ширине колеи в сети Трансазиатских железных дорог.

Ширина железнодорожной колеи в странах-членах сети ТАЖД (в мм)				
1 000	1 067	1 435	1 520	1 676
1. Бангладеш ¹ 2. Камбоджа 3. Лаосская Нар.-Дем. Республика 4. Малайзия 5. Мьянма 6. Сингапур ³ 7. Таиланд 8. Вьетнам ⁴	Индонезия	1. Китай ² 2. Корейская Нар.-Демокр. Республика 3. Республика Корея 4. Исламская Респ. Иран 5. Турция	1. Армения 2. Азербайджан 3. Грузия 4. Казахстан 5. Кыргызстан 6. Монголия 7. Российская Федерация 8. Таджикистан 9. Туркменистан 10. Узбекистан	1. Бангладеш ¹ 2. Индия 3. Непал 4. Пакистан 5. Шри-Ланка

Потенциальные члены ТАЖД: Филиппины (колея 1 067 мм) и Япония (колея 1 067 мм)

- 1 Часть железнодорожной сети страны.
- 2 Включает также путь (из Вьетнама и во Вьетнам) с шириной колеи 1 000 мм.
- 3 Движение осуществляется по железным дорогам Малайзии.
- 4 Имеются также пути, ширина колеи которых составляет 1 435 мм, и двойные пути шириной 1 000/1 435 мм.

5. Стандарты для контейнерных терминалов

Международные интермодальные перевозки требуют наличия эффективно функционирующих контейнерных терминалов. Международные контейнерные терминалы на линиях сети Трансазиатской железной дороги должны:

- располагаться как можно ближе к основным магистралям, чтобы не приходилось терять время на прибытие/отправление;
- располагаться в стороне от других грузовых дворов, чтобы их работе не мешали другие маневры;
- обеспечивать свободный доступ к автодорожным транспортным средствам, чтобы гарантировать надежность перевалки грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт;
- иметь достаточно протяженные пути в местах погрузки/разгрузки для уменьшения числа необходимых маневров;
- быть оснащены оборудованием, включающим порталные краны, стреловые автопогрузчики, грузоподъемные приспособления и/или механические укладчики, способные производить погрузку и разгрузку отвечающих стандартам ИСО контейнеров длиной по крайней мере 20 футов;
- предусматривать возможность расширения;
- обеспечивать таможенную очистку грузов.