



# ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

---

## ПРОТОКОЛ

### 35-го заседания подкомитета по железнодорожному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии

28 ноября 2025 г.

№ 20-88/пр

г. Москва

**Председательствовал**  
заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры  
Евразийской экономической комиссии

**Л.Н. Соколов**

Присутствовали: (Приложение № 1).

Повестка дня:

1. Об исполнении протокольных решений 34-го заседания подкомитета по железнодорожному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре.

2. О ходе реализации Распоряжения ЕМПС от 01.10.2024 № 15 и Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики на 2024 – 2026 годы в части железнодорожного транспорта.

2.1. О проекте доклада «Совершенствование обмена информацией о загруженности железнодорожной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС».

2.2. О ходе подготовки предложений по развитию перевозок грузов железнодорожным транспортом».

2.3. О ходе проведения анализа международного опыта организации скоростного (высокоскоростного) пассажирского сообщения».

3. О совершенствовании положений Договора о Евразийском экономическом союзе в части железнодорожного транспорта.

4. Об инициативе Премьер-Министра Республики Казахстан Бектенова О.А. о проработке вопроса органичной интеграции транспортной магистрали проекта железной дороги Тургунди-Герат в действующую систему евразийских маршрутов.

5. Об организации перевозок грузов железнодорожным транспортом с применением электронных документов.

6. Разное.

6.1. Об исполнении протокола совещания по вопросу цифровизации железнодорожных перевозок от 10.10.2025 № 20-72/пр.

6.2 Об организации деятельности подкомитета по железнодорожному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии.

Участники заседания подкомитета по железнодорожному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии (далее – Подкомитет), обсудив вопросы повестки дня, приняли следующие решения:

**1. Об исполнении протокольных решений 34-го заседания подкомитета по железнодорожному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии**

---

1. Принять к сведению информацию Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии (далее – Департамент) об исполнении решений, принятых Подкомитетом на 34-ом заседании 30 июля 2025 года.

2. Просить членов Подкомитета в дальнейшем предоставлять информацию по исполнению протоколов заседаний в установленные сроки.

**2. О ходе реализации Распоряжения ЕМПС от 01.10.2024 № 15 и Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики на 2024 – 2026 годы в части железнодорожного транспорта**

**2.1. О проекте доклада «Совершенствование обмена информацией о загруженности железнодорожной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС»**

---

1. Принять к сведению информацию Департамента о ходе подготовки проекта доклада «Совершенствование обмена информацией о загруженности железнодорожной инфраструктуры государств – членов ЕАЭС» в соответствии с пунктом 28 Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики на 2024 – 2026 годы (далее соответственно – проект Доклада, Дорожная карта).

2. Отметить необходимость направления уполномоченными органами Республики Казахстан и Российской Федерации дополнительной информации о текущей и допустимой загруженности железнодорожной инфраструктуры по направлениям и просить направить соответствующую информацию в Департамент до 15 декабря 2025 года.

3. Департаменту с учетом полученной информации доработать проект Доклада и внести его на рассмотрение Советом руководителей уполномоченных органов в области транспорта государств-членов ЕАЭС.

## **2.2. О ходе подготовки предложений по развитию перевозок грузов железнодорожным транспортом»**

---

1. Принять к сведению информацию Департамента и членов Подкомитета по вопросу подготовки предложений по развитию перевозок грузов железнодорожным транспортом, предусмотренных пунктом 29 Дорожной карты.

2. Продолжить работу по реализации пункта 29 Дорожной карты в рамках проведения отдельных совещаний.

## **2.3. О ходе проведения анализа международного опыта организации скоростного (высокоскоростного) пассажирского сообщения»**

---

Принять к сведению информацию Департамента и членов Подкомитета о ходе работы по проведению анализа международного опыта организации скоростного (высокоскоростного) пассажирского сообщения, предусмотренного пунктом 31 Дорожной карты» (Приложение № 2).

### **3. О совершенствовании положений Договора о Евразийском экономическом союзе в части железнодорожного транспорта**

---

1. Принять к сведению информацию Департамента и членов Подкомитета по изменению положений Договора о Союзе в сфере железнодорожного транспорта.

2. Отметить информацию представителей Республики Беларусь и Республики Казахстан о том, что вопросы тарифной политики относятся к компетенции Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь и Комитета по регулированию естественных монополий.

3. Просить уполномоченные органы, ответственные за взаимодействие с Евразийской экономической комиссией государств-членов ЕАЭС, рассмотреть в срок до 23 января 2026 года и направить в Департамент позиции относительно:

- предложения в части определения понятия «унифицированный тариф» в Договоре о ЕАЭС (Приложение № 3);

- предложения Министерства транспорта и коммуникации Кыргызской Республики касательно тарифообразования на услуги железнодорожного транспорта, направленных в ЕЭК письмом от 15.09.2025 № 05-10/9355 (Приложение № 4);

- предложение ФАС России по внесению изменения в пункт 11 Порядка, отраженного в письме от 12.08.2025 № ГМ/75776/25 (Приложение № 4).

4. Рассмотреть вопрос на очередном заседании Подкомитета.

### **4. Об инициативе Премьер-Министра Республики Казахстан Бектенова О.А. о проработке вопроса органичной интеграции транспортной магистрали проекта железной дороги Тургунди-Герат в действующую систему евразийских маршрутов**

---

1. Принять к сведению информацию Департамента об инициативе Премьер-министра Республики Казахстан Бектенова О.А. относительно органичной интеграции в действующую систему евразийских маршрутов проекта строительства железной дороги Тургунди – Герат.

2. Просить Министерство транспорта Республики Казахстан направить информацию по данному вопросу в Департамент до 2 февраля 2026 года.

3. Рассмотреть вопрос на очередном заседании Подкомитета.

## **5. Об организации перевозок грузов железнодорожным транспортом с применением электронных документов**

---

1. Принять к сведению информацию Департамента и членов Подкомитета по данному вопросу.

2. Отметить отсутствие необходимости в разработке и принятии дополнительных актов органов Союза об утверждении состава сведений, структур и форматов электронных перевозочных документов при организации перевозок грузов железнодорожным транспортом.

## **6. Разное**

### **6.1. Об исполнении протокола совещания по вопросу цифровизации железнодорожных перевозок от 10.10.2025 № 20-72/пр**

---

1. Принять к сведению информацию Департамента о ходе проработки инициативного предложения по проведению пилотных проектов в целях ускорения цифровизации грузовых железнодорожных перевозок, а также доработанных ОАО «Российские железные дороги» материалов по данному вопросу, направленных в Департамент письмом от 27.11.2025 № ИСХ-3992/ЦИ в соответствии с протоколом совещания от 10 октября 2025 года № 20-72/пр.

2. Членам Подкомитета рассмотреть доработанные материалы и направить по ним позиции в Департамент до 15 декабря 2025 года (Приложение № 5).

3. Провести экспертное совещание по вопросу «О проведении пилотных проектов в целях ускорения цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества государств – членов Евразийского экономического союза» с учетом позиций уполномоченных органы государств-членов ЕАЭС согласно вышеуказанного пункта настоящего протокола в декабре текущего года. О дате, месте и времени будет сообщено дополнительно.

4. Отметить информацию Департамента таможенной инфраструктуры Евразийской экономической комиссии об информационном взаимодействии таможенных органов государств-членов Евразийского экономического союза в рамках контроля за товарами, помещенными под таможенную процедуру таможенного транзита (Приложение № 6).

**6.2. Об организации деятельности подкомитета по железнодорожному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии**

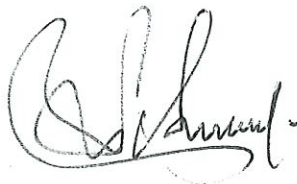
---

1. Принять к сведению информацию Департамента по вопросу организации деятельности Подкомитета.

2. Просить уполномоченные органы Республики Беларусь, Республики Казахстан, Российской Федерации направить предложения по актуализации состава с учетом пункта 7 Порядка работы подкомитетов Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуры при Коллегии Евразийской экономической комиссии в срок до 18 декабря 2025 года.

3. Провести следующее заседание подкомитета в марте 2026 года. О дате, месте и времени будет сообщено дополнительно.

Председательствующий



Л.Н. Соколов

**СПИСОК**

**участников 35-го заседания подкомитета по железнодорожному транспорту  
Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре  
Евразийской экономической комиссии  
(28 ноября 2025 года, г. Москва)**

ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВУЮЩИЙ		
1.	СОКОЛОВ Леонид Николаевич	заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры
РЕСПУБЛИКА АРМЕНИЯ <i>(в режиме видеоконференции)</i>		
2.	АНАНЯН Диана Ашотовна	главный специалист Управления политики железнодорожного и водного транспорта Министерства территориального управления и инфраструктур
3.	КАРПУХОВ Алексей Алексеевич	заместитель начальника отдела международного сотрудничества ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога»
4.	НАЗАРЕТЯН Гаяне Арамовна	заместитель начальника отдела международного сотрудничества ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», независимый эксперт
5.	ОГАННЕСЯН Ани Артуровна	специалист Управления политики железнодорожного и водного транспорта Министерства территориального управления и инфраструктур
РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ <i>(в режиме видеоконференции)</i>		
6.	КАПЛЕВСКАЯ Ирина Николаевна	первый заместитель начальника службы грузовой работы и внешнеэкономической деятельности Государственного объединения «Белорусская железная дорога»
7.	МАЦКЕЛЬ Евгений Михайлович	начальник отдела технической политики службы технической политики и инвестиций Государственного объединения «Белорусская железная дорога»
8.	САЙКОВСКАЯ Оксана Григорьевна	заместитель начальника отдела правовых актов и международных договоров юридической службы Государственного объединения «Белорусская железная дорога»

РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН (в режиме видеоконференции)		
9.	БОЛАТОВА Гулим Болатовна	главный эксперт Казахстанской ассоциации перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) (КазАПО)
10.	ЕРМУХАНОВ Куаныш	заместитель директора Департамента логистики и транспорта Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен»
11.	ЗАИТОВ Павел Евгеньевич	директор ТОО «Арба Рейл»
12.	ИБРАЕВА Айман Жумагуловна	руководитель группы Департамента интеграции и международного сотрудничества АО «НК Казахстан темир жолы»
13.	КУЛТАЙ Мурадым Болатулы	исполнительный директор по вопросам железнодорожного транспорта Союза трнспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»
14.	НУРКАНОВ Ерканат Балханулы	главный эксперт межотраслевой координации Комитета железнодорожного и водного транспорта Министерства транспорта
15.	САРБАСОВА Ботагоз Жапаровна	главный менеджер по экономике ОЮЛ «СРО «Ассоциация казахстанских грузовых железнодорожных перевозчиков»
16.	САЛЫКПАЕВА Айжан Талгатовна	эксперт управления развития индустриального и инфраструктурного сотрудничества Департамента экономической интеграции Министерства торговли и интеграции
КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА (в режиме видеоконференции)		
17.	АБДРАИМОВ Арсен Русланович	главный технолог филиала по информационно-вычислительному обеспечению ГП «НК «Кыргыз темир жолу»
18.	АШИРОВ Мухаммед Таабалдиевич	главный специалист отдела по международному сотрудничеству ГП «НК «Кыргыз темир жолу»
19.	КАДЫРАЛИЕВА Айгуль Джамбулатовна	-ведущий специалист отдела грузоперевозок ГП «НК «Кыргыз темир жолу»

20.	КЫЛЫЧБЕКОВ Бектемир Кылычбекович	ведущий специалист Управления транспортной политики Министерства транспорта и коммуникаций
21.	ПОНОМАРЕВА Наталья Сергеевна	ведущий инженер отдела грузовых перевозок ГП «НК «Кыргыз темир жолу»
22.	СААЛАЕВ Назарбек	специалист отдела международного сотрудничества и интеграции Министерства транспорта и коммуникаций
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (в режиме видеоконференции)		
23.	АВЕРИН Александр Алексеевич	главный специалист отдела евразийской интеграции Департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества ОАО «РЖД», независимый эксперт
24.	БЕЛОВ Алексей Викторович	советник отдела экономической интеграции со странами СНГ Управления международного экономического сотрудничества Федеральной антимонопольной службы
25.	ВОЛЧКОВА Александра Евгеньевна	консультант отдела мониторинга и информационного сопровождения Департамента евразийской интеграции Министерства экономического развития
26.	ГОРБУНОВ Тимофей Евгеньевич	заместитель исполнительного директора СРО Союз операторов железнодорожного транспорта
27.	ДРОЗДОВ Никита Игоревич	начальник отдела по внешним связям ПАО «ТрансКонтейнер», независимый эксперт
28.	ЗАГЛЯДОВА Татьяна Ивановна	заместитель начальника Управления регулирования транспорта Федеральной антимонопольной службы
29.	ЗАХАРОВ Сергей Алексеевич	начальник отдела таможенных процедур Управления международных перевозок ЦФТО ОАО "РЖД"
30.	ИЛЬЧЕНКО Алексей Алексеевич	начальник отдела отраслевого регулирования в ЕАЭС Департамента евразийской интеграции Министерства экономического развития
31.	КАНАТЧИКОВА Екатерина Юрьевна	главный специалист-эксперт отдела лицензирования и мониторинга государственных услуг на железнодорожном транспорте Управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

32.	КОРШУНОВА Лариса Павловна	директор по взаимодействию с органами государственной власти ОТЛК ЕРА, независимый эксперт
33.	ЛИВЕНЦЕВ Дмитрий Владимирович	заместитель начальника отдела по внешним связям ПАО «ТрансКонтейнер», независимый эксперт
34.	МАРЧЕНКО Григорий Владимирович	инженер I категории Центра макроэкономики и методологии прогнозирования АО «Институт экономики и развития транспорта» (АО «ИЭРТ»)
35.	МИХАЙЛОВА Ольга Александровна	заместитель начальника ЦФТО ОАО «РЖД» по стратегическому развитию
36.	ПАШУКАНИС Полина Сергеевна	начальник Управления регулирования транспорта Федеральной антимонопольной службы
37.	ПЕТРОВ Алексей Геннадьевич	заместитель начальника Управления инфраструктуры и перевозок Федерального агентства железнодорожного транспорта
38.	ПЕТРИКОВА Татьяна Алексеевна	технолог сектора международного сотрудничества и взаимодействия с ФОИВ ПКТЬ-ЦЦТ ОАО «РЖД»
39.	ПИСАРЕНКО Вадим Валерьевич	начальник отдела перевозок Управления инфраструктуры и перевозок Федерального агентства железнодорожного транспорта
40.	ПРОШКИНА Инна Владимировна	консультант отдела нормативного обеспечения международных перевозок Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта
41.	РОМАНОВ Олег Вячеславович	первый заместитель генерального директора АО «Первая грузовая компания», независимый эксперт
42.	САВГУРОВА Байин Бадмаевна	главный специалист направления железнодорожных перевозок Дирекции по международному сотрудничеству и взаимодействию с органами государственной власти ПАО «ДВМП», независимый эксперт
43.	САЛОВА Галина Владимировна	заместитель главного инженера ПАО «ТрансКонтейнер», независимый эксперт

44.	СЕРГЕЕВА Ирина Львовна	начальник сектора международного сотрудничества и взаимодействия с ФОИВ ПКТБ-ЦЦТ ОАО «РЖД»
45.	ТКАЧЕНКО Татьяна Георгиевна	начальник отдела тарифного руководства и номенклатур грузов Управления договорной работы и нормативного обеспечения грузовых перевозок ЦФТО ОАО "РЖД"
46.	ФИЛАТОВ Андрей Васильевич	начальник отдела евразийской интеграции Департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества ОАО «РЖД», независимый эксперт
47.	ЯКОВЛЕВА Инесса Владимировна	заместитель начальника Департамента информатизации ОАО «РЖД» – начальник отдела автоматизированных систем управления грузовыми перевозками
<b>МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ</b> <i>(в режиме видеоконференции)</i>		
48.	СЕМИН Петр Александрович	начальник отдела Департамента экономического сотрудничества Исполнительного комитета СНГ
49.	ОГРЫЗОВ Александр Андреевич	консультант Департамента экономического сотрудничества Исполнительного комитета СНГ
<b>ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ</b>		
50.	АБДЫЛДАЕВА Элюра Жумакадыровна	главный специалист-эксперт отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры
51.	ДЕМЕНЁВА Татьяна Александровна	советник отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры
52.	ЕЛЕЕВА Светлана Абдурахмановна	начальник отдела транспортной политики Департамента транспорта и инфраструктуры
53.	МУСУРАЛИЕВ Нуртай Нурланович	главный специалист-эксперт отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры
54.	ТЕЛЯШОВА Елена Валерьевна	консультант отдела таможенных информационных технологий Департамента таможенной инфраструктуры

55.	УСМАНОВА Мадина Азамовна	консультант отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры
56.	ШАКИНКО Иван Иванович	советник отдела таможенных операций и таможенного контроля Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики

**Анализ международного опыта организации скоростного (высокоскоростного) пассажирского сообщения (пункт 31 Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза на 2024-2026 гг.)**

**1. Развитие скоростного (высокоскоростного) пассажирского сообщения в государствах- членах ЕАЭС.**

**В Республики Армения и Кыргызской Республики** в силу особенностей рельефа территорий развитие скоростного (высокоскоростного) пассажирского сообщения не осуществляется.

**Республика Беларусь.**

В настоящее время в Республике Беларусь отсутствуют документация, производство, технологии, компетенции и опыт в проектировании и строительстве высокоскоростных железных дорог, а также в организации высокоскоростного железнодорожного пассажирского сообщения.

При этом работа по изучению мирового опыта организации скоростного (высокоскоростного) железнодорожного пассажирского сообщения ведется Белорусской железной дорогой совместно с Белорусским государственным университетом транспорта.

В рамках проводимой работы исследованы основные модели финансирования высокоскоростных железных дорог в мире. При этом сделаны выводы, что каждая страна применяет свои подходы к реализации проектов высокоскоростных магистралей, однако ключевую роль в этих проектах играет государство, поскольку затрагиваются не только интересы граждан и транспортной отрасли, но и реального сектора экономики из-за значительных инвестиционных вложений.

Организационно-правовые модели и механизм реализации ВСМ в мире можно разделить на следующие категории:

1, Модель ГЧП (государственно-частное партнерство) сотрудничество государства и частного бизнеса для создания общественной инфраструктуры. Они вместе делят риски и выгоды, работая долгое время. Частные компании помогают строить и улучшать общественные услуги через франчайзинг или доленое участие.

2, Модель BOT (Build-Operate-Transfer) - соглашение, где частная компания строит и управляет проектом за свой счет, а через несколько лет передает его государству. Компания зарабатывает на проекте во время управления.

3. Модель ABS (Asset Backed Securitisation) - способ собрать деньги на проект через продажу облигаций. Облигации обеспечены активами проекта и его будущими доходами. Это помогает финансировать строительство.

4. Модель TOT (Transfer-Operate-Transfer) - когда государство отдает готовый объект частной компании для управления на определенный срок. Компания зарабатывает на нем, а потом возвращает объект государству.

При необходимости привлечения иностранных инвесторов может быть реализована модель концессии, когда частная компания получает право на строительство и эксплуатацию ВСМ на определенный срок с последующим переходом инфраструктуры в собственность государства. Модель концессии привлекательна для привлечения иностранных инвесторов, но в долгосрочной перспективе может быть менее выгодной для государства из-за ограниченного контроля над проектом в период эксплуатации.

В Республики Беларусь опыт по организации высокоскоростного пассажирского железнодорожного сообщения отсутствует.

В настоящее время между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Министерством транспорта Российской Федерации проводится работа по подготовке проекта Меморандума о сотрудничестве по вопросу строительства ВСМ Москва-Минск, в рамках которого предусмотрен обмен опытом по реализации проектов такого уровня.

### **Республика Казахстан**

В рамках развития скоростного пассажирского движения в Республике Казахстан в 2024 году успешно реализовано курсирование 13 скорых поездов из вагонов Тальго (1-международный и 12 внутригосударственных). Основным преимуществом скорых поездов из вагонов Тальго является значительно меньшее время в пути следования пассажиров.

Необходимо отметить, что в связи с имеющимися инфраструктурными ограничениями по сети Республики Казахстан, скоростные пассажирские поезда переведены в категорию скорых поездов.

Развитие скоростного (высокоскоростного) пассажирского сообщения в Казахстане возможно после модернизации инфраструктуры.

Вместе с тем полагаем возможным принять во внимание работу, проводимую Международным союзом железных дорог (МСЖД), по высокоскоростным железнодорожным перевозкам. В частности в рамках

планируемого анализа предлагается рассмотреть ежегодные обзоры МСЖД (атлас) высокоскоростных линий в мире, находящихся в коммерческой эксплуатации, строящихся, разрабатываемых в настоящее время и планируемых в среднесрочной или долгосрочной перспективе.

## **Российская Федерация**

О развитии высокоскоростного пассажирского железнодорожного сообщения.

Президент Российской Федерации В.В. Путин (в рамках открытия 3-го Московского центрального диаметра 17.08.2023) утвердил схему национальной сети высокоскоростного движения общей протяженностью более 3 тыс. 750 км, которая охватывает около 80 % населения страны (111,6 млн чел.).

Предусмотрена реализация проектов:

- 1) Москва - Санкт-Петербург;
- 2) Москва - Казань - Екатеринбург;

Москва ~ Воронеж - Ростов-на-Дону - Адлер в увязке с международным коридором Центр - Юг и подключением территорий Черноморского побережья Росси

- 1) Москва - Минск;
- 2) Москва - Рязань.

Первоочередным проектом создания национальной сети высокоскоростного движения является строительство ВСМ Москва - Санкт-Петербург (ВСМ - 1).

Проект ВСМ - предусматривает строительство выделенной двухпутной магистрали в новом профиле между станциями Крюково и Обухово, а также строительство выделенных главных путей в полосе отвода существующей железной дороги на участках Москва - Крюково и Санкт-Петербург-Главный - Обухово.

Протяженность данной магистрали, включая модернизированные участки существующей инфраструктуры на въездах в Москву (42 км) и Санкт-Петербург (12 км), составит 679 км.

Магистраль пройдет по территории 6 субъектов Российской Федерации - городов федерального значения Москва и Санкт-Петербург, Ленинградской, Новгородской, Тверской и Московской областей, в которых суммарно проживает около 30 млн человек (20% населения России).

ВСМ Москва - Санкт-Петербург свяжет агломерации гг. Москвы и Твери, Санкт-Петербурга и Великого Новгорода.

В результате реализации проекта Москва и Санкт-Петербург окажутся в едином 2-часовом поясе транспортной доступности (время движения между

столицами без остановок составит 2 ч. 15 мин.).

Реализация данного проекта предусмотрена Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г. (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р).

Проработка вопросов проекта ВСМ - 1 осуществляется в соответствии с перечнем поручений Президента Российской Федерации В.В. Путина от 05.04.2024 № Пр-663.

Реализация проекта осуществляется на принципах концессии.

Подписано распоряжение Правительства Российской Федерации о заключении концессионного соглашения о финансировании, создании, эксплуатации инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта общего пользования от станции Крюково (Алабушево) до станции Санкт-Петербург- Главный, высокоскоростного железнодорожного подвижного состава, предназначенного для эксплуатации на созданной инфраструктуре по маршруту Москва - Санкт-Петербург (от 05.06.2024 №1397-р).

05.07.2024 подписано Концессионное соглашение «О финансировании, создании, эксплуатации инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта общего пользования от станции Крюково (Алабушево) до станции Санкт-Петербург-Главный, приобретении и эксплуатации высокоскоростного железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозки пассажиров и (или) багажа на созданной инфраструктуре по маршруту «Москва - Санкт-Петербург» (соглашение подписано Росжелдором в качестве концедента и ООО «ВСМ Две Столицы» в качестве концессионера).

Для эксплуатации на ВСМ организована разработка первого российского высокоскоростного электропоезда со скоростью движения до 400 км/час (инициатива поддержана Президентом Российской Федерации - поручение от 21.06.2022 №Пр-1093).

В настоящее время проработка вопросов реализации проекта ВСМ - 1 осуществляется под руководством Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Савельева ВТ.

Остальные проекты национальной сети высокоскоростного движения находятся в разной степени проработки.

В качестве предложений по развитию высокоскоростного сообщения в рамках ЕАЭС можно рассмотреть проект создания ВСМ Москва - Минск. Однако окончательное решение по данному вопросу должно быть принято на уровне ответственных федеральных органов исполнительной власти.

Справочная информация по проблемам и перспективам реализации проектов высокоскоростных магистралей в Республике Индия

Последние полгода в новостные ленты крупнейших мировых СМИ отмечают проблемы и перспективы реализации наиболее дорогостоящих проектов в мире по строительству ВСМ. Среди основных проблем обсуждаются существенное и неконтролируемое удорожание проектов, многократный перенос сроков завершения строительства, возможная или утвержденная отмена части строительства, низкая потенциальная выгода для налогоплательщиков и в целом спорная эффективность проектов для экономик и транспортных систем.

Данная проблематика касается, в том числе и строительства ВСМ Мумбаи-Ахмедабад, протяженностью 508 км, которая станет первым проектом высокоскоростной железной дороги в Индии

Линия Мумбаи-Ахмедабад протяженностью 508 км станет первым проектом высокоскоростной железной дороги в Индии. Это часть 650-километровой линии Пуна-Мумбаи-Ахмедабад, одного из планируемых шести высокоскоростных коридоров.

Ожидается, что проект сократит время в пути между Мумбаи и Ахмедабадом менее чем до двух часов по сравнению с текущим временем в пути, составляющим более семи часов. По прогнозам, на первом году эксплуатации высокоскоростной линией воспользуются примерно 26,6 млн. пассажиров, а в 2041 году - 104 млн. пассажиров.

Большая часть ВСМ колеи 1435 мм будет проложена над землей (на эстакаде), 27-километровый участок к северу от Мумбая предполагается построить под землей, из них 7 км пройдет через подводный тоннель.

Поезда на маршруте будут двигаться со скоростью до 350 км/ч. Премьер-министры Индии и Японии подписали меморандум, предусматривающий адаптацию японской технологии высокоскоростного движения Синкансен при строительстве ВСМ Мумбаи—Ахмедабад, при этом японская сторона планирует финансировать 80% стоимости проекта.

Для работы на ВСМ будет закуплено 24 состава высокоскоростных поездов Синкансен серии 5 японской компании JR East. Шесть из них должны быть собраны в Индии.



Официальный старт проекту был дан в 2017 году. Изначально планировалось, что строительство первой в Индии высокоскоростной магистрали завершится в 2022-м, однако по текущим оценкам он будет перенесен на 2028 год. Возможно также, что линию будут вводить поэтапно с открытием первого участка в 2026 году (на рисунке выделен красным), поскольку текущее продвижение строительства в штатах Гуджарат и Махараштра существенно различается.

#### Справочная информация по проблемам и перспективам реализации проектов ВСМ в Китае

##### *Общая характеристика*

Сеть высокоскоростных железных дорог Китая на сегодняшний день является самой протяженной в мире. По состоянию на декабрь 2024 года она охватывает 32 из 33 административных единиц провинциального уровня страны и превышает 48 000 км (30 000 миль) общей протяженностью, что составляет около 75% высокоскоростных железнодорожных путей в мире, находящихся в коммерческом обслуживании.

Строительство ВСМ в течение последних 15 – 20 лет относится к приоритетным проектам развития железнодорожной инфраструктуры в КНР. За период с 2009 по 2024 год в среднем вводилось в эксплуатацию по 3 – 4 тыс. км. ВСМ в год. На 2025 год запланировано открытие около 2 тыс. км ВСМ.

По данным Государственной администрации железных дорог КНР в 2024 году 75,9% всего пассажирооборота железных дорог Китая (всего перевезено 4,08 млрд. пассажиров в 2024 году) приходилось на ВСМ.

За последнее десятилетие сеть высокоскоростных железных дорог Китая быстро росла в соответствии с амбициозными планами, определенными государством. «Средне- и долгосрочный план развития железнодорожной сети», утвержденный Государственным советом в 2004 году, предусматривал строительство 12 000 км (7 456 миль) пассажирских линий ВСМ, по которым поезда будут двигаться со скоростью не менее 200 км/ч к 2020 году.

Пересмотренные в 2008 году планы развития железнодорожной сети увеличили целевую протяженность выделенной для пассажиров сети ВСМ к 2020 году до 16 000 км и установили стандарт скорости 200 км/ч, чтобы строящиеся новые линии соответствовали стандартам, позволяющим эксплуатировать более скоростные поезда.

Согласно среднесрочному и долгосрочному плану развития сети железных дорог Китая предполагается увеличение протяженности сети ВСМ до 50 тыс. км к 2025 г. и до 75 тыс. км к 2035 г.

#### *Ключевые операторы и производители*

China State Railway Group (China Railway, CR) – государственный оператор, управляющий основной частью сети.

Производители поездов:

CRRC Corporation (крупнейший в мире производитель ж/д техники) выпускает модели CR Fuxing (до 350 км/ч), CRH380, CRH3.

Совместные предприятия с Siemens, Kawasaki (ранние модели CRH1–CRH5).

#### *Научно-исследовательские институты*

Китайская академия железнодорожных наук (CARS) – разработка технологий ВСМ.

Университеты: Юго-Западный университет Цзяотун, Пекинский университет транспорта.

Испытательные полигоны, например, линия Ухань – Ичан для тестов на 400+ км/ч.

#### *Доступность для пассажиров*

Билетная система: онлайн-продажи через 12306.cn, мобильные приложения (WeChat, Alipay).

### География сети и основные маршруты

В 2016 году Государственный комитет по развитию и реформам объявил о планах расширения почти завершенной сети «Четыре вертикали и четыре горизонтали» до новой сети «Восемь вертикалей и восемь горизонталей».

Новая сеть включает восемь коридоров Север – Юг (вертикальных) и восемь коридоров Восток – Запад (горизонтальных), что почти удваивает длину маршрутов.

Коридор может состоять из двух или более параллельных линий, по которым проходят разные маршруты между одними и теми же городами, с ответвлениями и соединительными линиями.

Например, коридор ВСМ Пекин – Шанхай, одна из вертикалей, включающая ранее существовавший ВСМ Пекин – Шанхай, который проходит через Тяньцзинь, Цзинань, Бенгбу, Нанкин, Уси и Сучжоу, а также новую высокоскоростную пассажирскую выделенную линию из Пекина в Шанхай через Тяньцзинь, Дунин, Вэйфан, Линьши, Хуайянь, Янчжоу и Наньтун, а также магистрали, соединяющие Нанкин, Хэфэй и Шанхай с Ханчжоу.

Национальные магистрали ВСМ в сети коридоров «8 + 8», как правило, являются электрифицированными, двухпутными, пассажирскими линиями ВСМ, со скоростью движения поездов до 250-350 км/ч, но в состав коридоров также могут входить междугородние и региональные линии ВСМ со скоростью до 200 км/ч.

#### Восемь вертикальных линий

	Линия	Города, через которые проходит	Изменения в сети «4 + 4»
1	Прибрежный коридор	Далянь (Даньдун)- Циньхуандао- Тяньцзинь-Дунбин- Вэйфан-Циндао (Яньтай)-Ляньюньган- Яньчэн-Наньтун- Шанхай-Нинбо- Фучжоу-Сямынь- Шэньчжэнь- Чжаньцзян-Бэйхай (Фанченган)	Продолжение высокоскоростной железной дороги Ханчжоу – Фучжоу – Шэньчжэнь; к северу от Ханчжоу до Даляня / Даньдуна и к югу от Шэньчжэня до Фанченгана.
2	Коридор Пекин – Шанхай	Пекин, Тяньцзинь, Цзинань, Нанкин, Шанхай (Ханчжоу)	Включает в себя высокоскоростную железную дорогу Пекин – Шанхай и другие параллельные участки линии, соединяющие Пекин и Шанхай.

3	Коридор Пекин–Гонконг (Тайбэй)	Пекин-Хэншуй-Хэцзе-Шанцю-Фуян-Хэфэй (Хуанган)-Цзюцзян-Наньчан-Ганьчжоу-Шэньчжэнь-Гонконг (Коулун)	Новая линия.
4	Коридор Пекин – Харбин, Пекин –Гонконг (Макао)	Харбин-Чанчунь-Шэньян-Пекин-Шицзячжуан-Чжэнчжоу-Ухань-Чанша-Гуанчжоу-Шэньчжэнь-Гонконг и Гуанчжоу-Чжухай-Макао.	Слияние высокоскоростной железной дороги Пекин – Харбин и высокоскоростной железной дороги Пекин – Гуанчжоу – Шэньчжэнь – Гонконг с ответвлением на Макао.
5	Коридор Хух-Хото – Наньнин	Хух-Хото-Тайюань-Чжэнчжоу-Сяньян-Чандэ-Иян-Шаоян-Юнчжоу-Гуйлинь-Наньнин.	Новая линия
6	Коридор Пекин – Куньмин	Пекин-Шицзячжуан-Тайюань-Сиань-Чэнду (Чунцин)-Куньмин, включая Пекин-Тайюань-Чжанцзякоу-Датун.	Новая линия
7	Баотоу (Иньчуань) – Хайнань коридор	Баотоу-Яньань-Сиань-Чунцин-Гуйян-Наньнин-Чжаныцзян-Хайкоу (Санья).	Новая линия
8	Коридор Ланьчжоу (Синин) – Гуанчжоу	Ланьчжоу (Синин), Чэнду (Чунцин), Гуйян, Гуанчжоу.	Новая линия

*Восемь горизонтальных линий*

	Линия	Города, через которые проходит	Изменения в сети «4 + 4»
9	Коридор Суйфэньхэ–Маньчжурия	Суйфэньхэ, Муданьцзян, Харбин, Цицикар, Хайлар, Маньчжурия.	Новая линия

10	Коридор Пекин–Ланьчжоу	Пекин, Хух-Хото, Иньчуань, Ланьчжоу.	Новая линия
11	Коридор Циндао–Иньчуань	Циндао, Цзинань, Шицзячжуан, Тайюань, Иньчуань.	Западное продолжение высокоскоростной железной дороги Циндао–Тайюань от Тайюаня до Иньчуаня.
12	Евразийский континентальный мостовой коридор	Ляньюньган, Сюйчжоу, Чжэнчжоу, Сиань, Ланьчжоу, Синин, Урумчи.	Продолжение высокоскоростной железной дороги Сюйчжоу–Ланьчжоу; к востоку от Сюйчжоу до Ляньюньгана и к западу от Ланьчжоу до Урумчи.
13	Коридор реки Янцзы	Шанхай-Нанкин-Хэфэй-Ухань-Чунцин-Чэнду, включая Нанкин-Аньцин-Цзюцзян-Ухань-Ичан-Чунцин и Ваньчжоу-Дачжоу-Суйнин-Чэнду.	Включает в себя всю высокоскоростную железную дорогу Шанхай–Ухань–Чэнду и другие параллельные участки линии, соединяющие Шанхай и Чэнду.
14	Коридор Шанхай – Куньмин	Шанхай, Ханчжоу, Наньчан, Чанша, Гуйян, Куньмин.	Маршрут идентичен высокоскоростной железной дороге Шанхай – Куньмин.
15	Коридор Сямынь – Чунцин	Сямынь, Луньянь, Ганьчжоу, Чанша, Чандэ, Чжанцзяцзе, Цяньцзян, Чунцин.	Новая линия
16	Коридор Гуанчжоу – Куньмин	Гуанчжоу, Наньнин, Куньмин.	Новая линия

### *Организационные аспекты строительства ВСМ*

Инфраструктура ВСМ является собственностью совместного предприятия (СП), которое несет ответственность за строительство линии. Акционерами СП, как правило, являются Центральное Правительство и Правительства провинций. В некоторых проектах акционерами также являются другие нежелезнодорожные государственные предприятия или частные компании. СП, как правило, не осуществляют операционное управление строительством ВСМ, этим занимается специализированная управляющая компания.

Непосредственное строительство осуществляют подрядчики, в большинстве случаев принадлежащие государственным строительным компаниям China Railway Construction Corporation Ltd. (CRCC) и China Railway Group Ltd. (CREC), которые являются одними из крупнейших строительных компаний в мире.

### *Экономика ВСМ*

Период строительства линии ВСМ, как правило, составляет 3 – 5 лет. Первые 6 лет эксплуатации обычно производится без погашения основного долга. На третьем или четвертом году эксплуатации достигается баланс доходов и расходов. После шести или семи лет эксплуатации может начаться погашение основного долга. Убытки субсидируются центральным и местными органами власти.

Линии ВСМ, которые уже вышли в прибыль:

*ВСМ Пекин – Шанхай, Шанхай – Нанкин, Шанхай – Ханчжоу, Нанкин – Ханчжоу, Гуанчжоу – Шэньчжэнь, Шанхай – Шэньчжэнь, Пекин – Тяньцзинь, Чэнду – Чунцин.*

По данным открытых источников на 2025 год, средняя стоимость строительства китайской сети ВСМ составляла около 20,5 млн. долл. (150 млн. юаней) за километр, что на 30–40% ниже, чем в европейских странах.

Несмотря на низкие затраты на труд в Китае, ключевыми факторами низкой стоимости, а также быстрого и эффективного строительства ВСМ стали:

- стандартизация проектов и процедур;
- потоковое формирование проектов, что способствовало более эффективным поставкам оборудования для строительства, начислению расходов по амортизации строительного оборудования сразу на нескольких проектах;
- эффект масштаба (возможность использования движимых активов для нескольких проектов);
- экономия на стоимости выкупа земли за счет размещения вокзалов на окраинах городов или за их пределами.

Вместе с тем в отдельных случаях под влиянием таких факторов как операционная скорость, рельеф местности, метеорологические условия, конструкция линии, географическое положение, доля мостов и туннелей и др., стоимость может быть выше.

Так, стоимость километра линии Пекин – Тяньцзинь составила – 16 млн. долл. (117 млн. юаней), Шанхай – Ханчжоу составила 25,5 млн. долл. (186 млн. юаней), а Чунцин – Куньмин из-за сложного рельефа местности и большого

количества мостов и туннелей стоимость километра составила 28,5 млн. долл. (208 млн. юаней).

Также следует принять во внимание оценку стоимости строительства станций, которая варьируется в зависимости от их площади: от небольших стоимостью 40 млн. юаней (площадью до 3 тыс. кв. м) до крупных терминалов, затраты на которые могут достигать 30 млрд. юаней (во столько обошлось строительство вокзала Нанкин Южный площадью 730 тыс. кв. м).

В настоящее время, средняя стоимость проезда в первом классе и втором классе ВСМ со скоростью 200-250 км/ч составляет 0,37 юаней/пасс-км и 0,31 юаней/пасс-км соответственно. Средняя стоимость проезда в первом классе и втором класса ВСМ со скоростью 300-350 км/ч составляет 0,77 юаней/пасс-км и 0,46 юаней/пасс-км соответственно.

Начиная с 15 июня 2024 года, ГК «КЖД» в соответствии с рыночными условиями, зависит от сезонов, даты, временного интервала, свободного места и другие факторы, устанавливать гибкий механизм ценообразования и внедрять стратегию плавающей дифференцированной скидки с периодами повышения и понижения.

#### *Расходы на эксплуатацию*

Предполагается, что амортизация рассчитывается на 15 лет. Издержки амортизации, технического обслуживания и электроэнергии составляют более 95% от всех расходов. Общие расходы составляют 10,56 млрд. юаней в год.

	млн. юаней в год	
	200-250 км/ч	300-350 км/ч
Амортизация одного поезда за год	11,30	24,60
Зарплата бригады одного поезда за год	2,60	2,90
Ремонт и обслуживание одного поезда за год	21,50	41,00
Затраты на электроэнергию одного поезда за год	8,90	38,50
Эксплуатационные расходы	132,90	10432,50

*Обслуживание ВСМ*

Китай активно развивает систему обслуживания высокоскоростных магистралей (ВСМ), учитывая высокие нагрузки и необходимость обеспечения безопасности.

Ночные «технологические окна»: большинство работ выполняется ночью, когда движение поездов приостанавливается.

Использование роботизированных систем: автоматизированные путеизмерительные комплексы и дроны для мониторинга состояния инфраструктуры.

*Технологические вызовы*

Высокие затраты на обслуживание.

Конкуренция с авиаперевозками на дистанциях 800+ км.

## 2. Международный опыт развития скоростного (высокоскоростного) пассажирского сообщения

Информация из Доклада МСЖД «Высокоскоростные железные дороги в мире – историческое, географическое и технологическое развитие», который подготовлен по итогам 12-го Всемирного конгресса по высокоскоростному железнодорожному транспорту, организованном Китайской государственной железнодорожной корпорацией и Международным союзом железных дорог.

Доклад содержит два основных раздела.

Часть 1. Высокоскоростные железные дороги в мире	Часть 2. Высокоскоростные железные дороги в Китае
Определение высокоскоростных железных дорог, Коммерческая скорость высокоскоростных поездов, Подвижной состав ВСМ, Типы поездов и техники в мире, Станции высокоскоростных линий, Зарождение и распространение ВСМ, Глобальная сеть ВСМ Экологический аспект	История развития ВСМ в Китае Современное состояние ВСМ в Китае Роль ВСМ Китая в продвижении социального, экономического и международного развития

### Международный обзор

**Зарождение ВСМ в Японии.** В первой половине XX века в Японии активно обсуждались планы по строительству второй линии между Токио и Осакой, самым загруженным участком. Однако к их реализации серьёзно приступили лишь после Второй мировой войны, планируя перейти на стандартную колею (1435) для перевозки широких грузовых контейнеров. Параллельно достигнутый прогресс в технологиях позволил бы и пассажирским поездам развивать высокие скорости.

Однако ещё до завершения строительства стало ясно, что интенсивное пассажирское движение несовместимо с грузовым. В результате новую линию полностью посвятили пассажирским перевозкам.

Открытая в 1964 году линия с рекордной скоростью 210 км/ч положила начало высокоскоростному движению. Новая инфраструктура, изначально проектировавшаяся под широкие грузовые составы, позволила размещать в вагонах пять сидений в ряд, что является отличительной чертой японских скоростных поездов.

В результате высокоскоростные железные дороги стали почти повсеместно ассоциироваться со специализированной инфраструктурой для пассажирских перевозок, хотя изначально такая особенность не входила в планы. Тем не менее, преимущества этой специализации были быстро осознаны.

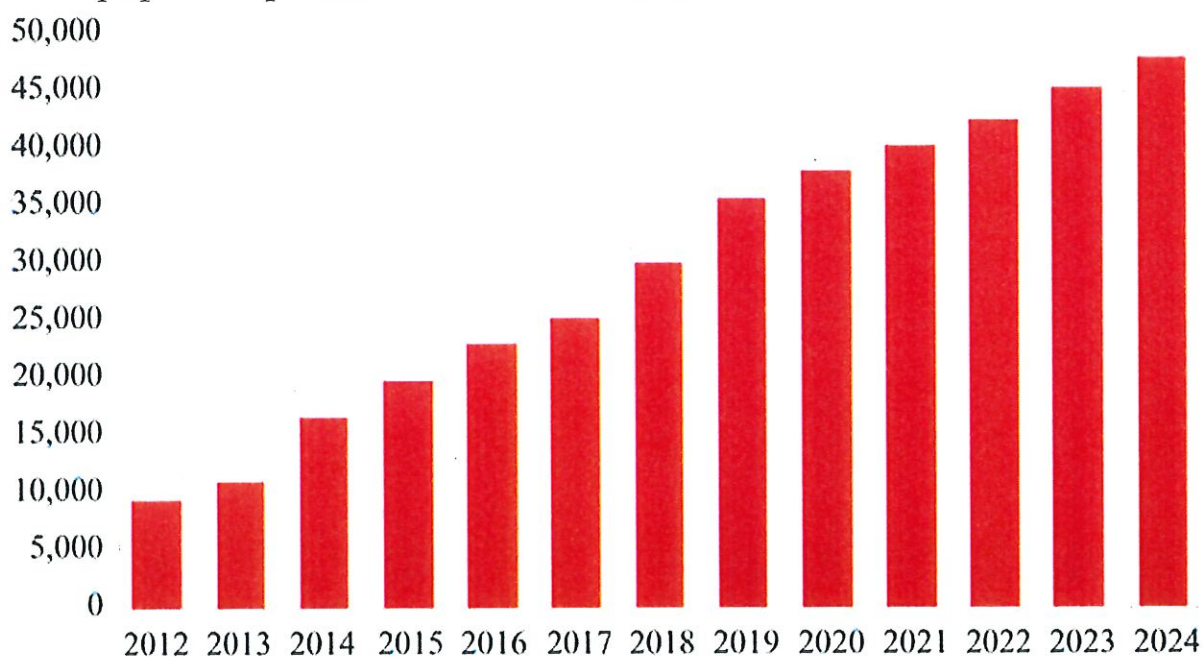
**Азиатско-тихоокеанский регион.** Как уже упоминалось, Азия является родиной высокоскоростных железных дорог. С момента их появления в Японии в 1964 году эта концепция получила широкое распространение, прежде всего, в самой Японии, соединив различные регионы страны. На сегодняшний день сеть высокоскоростных магистралей простирается практически на всю длину с юга на север, успешно дополняя традиционную сеть с узкой колеёй.

Южная Корея, вторая страна, внедрившая у себя высокоскоростное движение, последовала примеру Японии, постепенно развивая сеть, которая обслуживает большую часть населения и экономических центров страны. Вдохновившись французскими технологиями, местная промышленность наладила собственное производство подвижного состава.

Другие страны, в частности Вьетнам, Малайзия, Таиланд, Индия и Австралия, также планируют последовать этому примеру, поскольку регион обладает множеством густонаселенных коридоров, идеально подходящих для организации высокоскоростного железнодорожного сообщения.

**Китай.** Китай стремительно захватил мировое лидерство в области высокоскоростного железнодорожного сообщения — на его долю сейчас приходится две трети всех таких линий в мире.

График 1. Протяженность ВСМ в Китае.



Хронологически Китай стал третьей страной, внедрившей у себя высокоскоростные железные дороги, однако быстро выделился на общем фоне по трем основным причинам:

- с самого начала страна взяла курс на создание общегосударственной сети, руководствуясь комплексным стратегическим видением;
- Китай достиг полного технологического суверенитета во всей системе высокоскоростного движения, став единственной страной, коммерческая скорость которой стандартно достигает 350 км/ч;
- страна активно способствует развитию высокоскоростных магистралей по всему миру.

Ярким примером такой поддержки стала Индонезия, где была открыта ВСМ протяженностью около 150 км между Джакартой и Бандунгом.

**Европа.** Линию Рим-Флоренция можно считать первым в Европе проектом, который изначально строился с целью увеличения скорости движения поездов и пропускной способности. Однако, в отличие от Японии, изначально она использовалась для смешанного движения (пассажирского и грузового), что не позволяло достичь очень высоких скоростей. После проведения модернизации, в 1988 году линия была классифицирована как высокоскоростная.

Открытая в 1981 году линия Париж-Лион с самого начала была предназначена исключительно для пассажирских перевозок. Она была построена с такими геометрическими параметрами (например, уклоны до 35‰), которые были несовместимы с нуждами грузового транспорта. Первоначальная коммерческая скорость составляла 260 км/ч, но уже в 1985 году её повысили до 270 км/ч, а примерно через десять лет – до 300 км/ч.

Большинство высокоскоростных линий в Европе также переняли принцип специализированной инфраструктуры, предназначенной исключительно для скоростного пассажирского транспорта. Однако в Германии первые новые линии строились для одновременного использования как пассажирскими, так и грузовыми поездами.

К настоящему моменту уже 13 европейских государств имеют высокоскоростные магистрали.

**Ближний Восток.** Как и в других регионах мира, Ближний Восток также активно развивает высокоскоростные железнодорожные магистрали. Проекты, изначально имевшие национальный масштаб, теперь интегрируются в более крупные трансконтинентальные маршруты.

В настоящее время наибольших успехов в этом направлении достигла Турция, ставшая ключевым связующим звеном между Европой и Азией. Её сеть ВСМ расходится звездообразной структурой от оси Анкара-Стамбул.

Саудовская Аравия реализует отдельный проект, связывающий основные места паломничества. Параллельно Иран планирует создание собственной сети с Тегераном в качестве центра. Объединенные Арабские Эмираты объявили о разработке железнодорожного сообщения между Абу-Даби и Дубаем.

**Африка.** Марокко сыграло на африканском континенте роль первопроходца, открыв в 2018 году первый участок линии между Танжером и Кенитрой. Страна также уже заявила о планах по расширению этого участка с конечной целью создания серии линий, которые будут обслуживать всю страну.

Египет стал второй страной, решившей заняться высокоскоростными перевозками, с проектом, соединяющим Красное море со Средиземным — 660-километровым «Суэцким каналом на рельсах» от Марса-Матруха до Айн-Сухны. Это амбициозное начинание — лишь первая фаза общегосударственной сети.

**Северная и Южная Америка.** США, некогда бывшие лидером в железнодорожной отрасли, сегодня практически не представлены на карте мировых ВСМ. Единственным масштабным проектом, который может изменить эту ситуацию, является Калифорнийская высокоскоростная магистраль. Её строительство уже ведется, и запуск первого участка, который свяжет Сан-Франциско и Лос-Анджелес, запланирован на 2025 год. Этот амбициозный проект, сталкивающийся с техническими и финансовыми вызовами, призван стать пионером высокоскоростного движения в стране и продемонстрировать его жизнеспособность в Северной Америке.

Канада недавно подписала инфраструктурный проект, направленный на развитие коридора, связывающего Торонто и Квебек. Из стран Южной Америки лишь Бразилия имеет проекты высокоскоростных линий.

График 2. Протяженность эксплуатируемых ВСМ в мире (1964-2023 гг.)

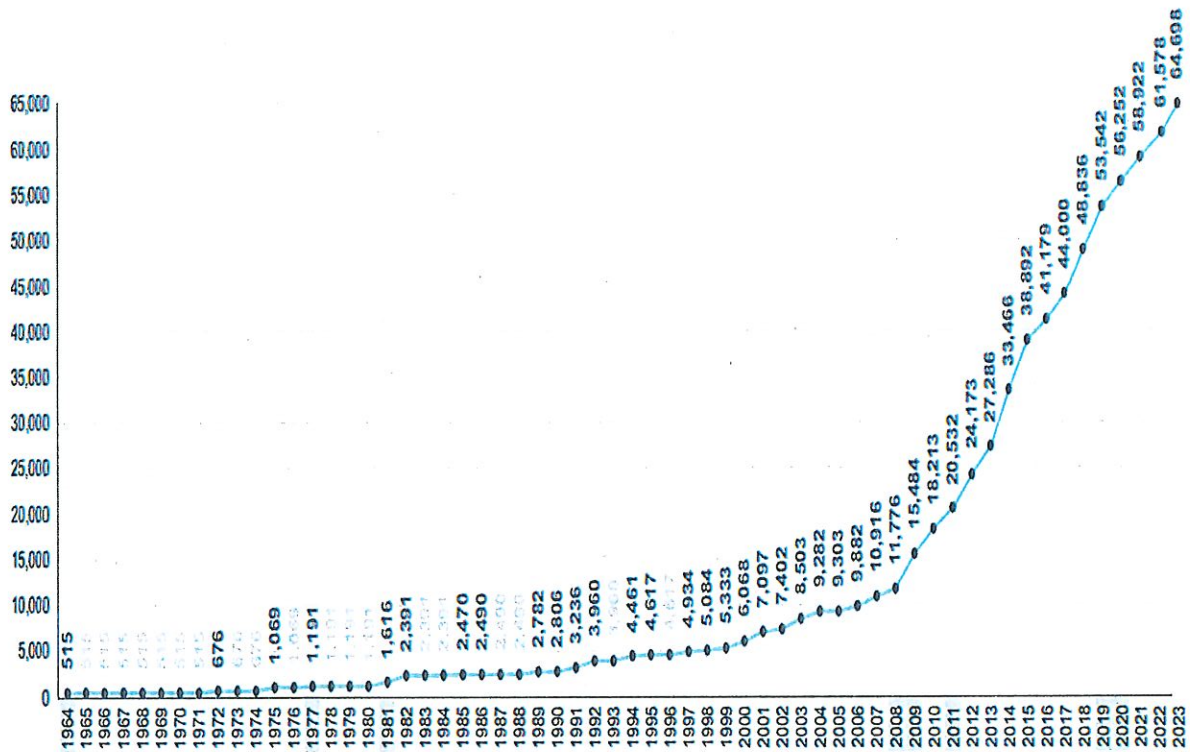
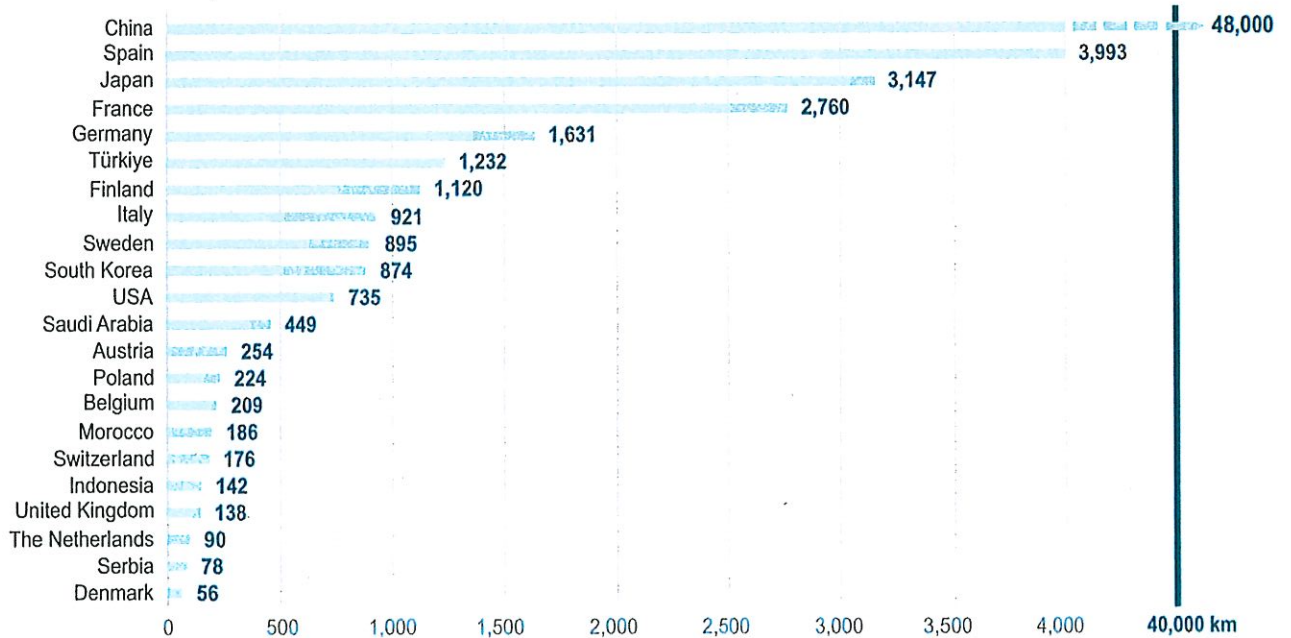


График 3. Протяженность эксплуатируемых ВСМ по странам



## Варианты редакций определения «унифицированный тариф»

	Редакция	Комментарий ЕЭК
МТ РК Письмо от 22.08.2025 № 02-2-20/13956	<p>«унифицированный тариф» - это единые по видам сообщений (экспортные, импортные, внутригосударственные) базовые ставки на услуги инфраструктуры государств-членов.</p> <p>«унифицированный тариф – это единые по видам сообщений (экспортные, импортные, внутригосударственные и <b>транзитные перевозки в границах ЕАЭС, в т.ч. через морские порты государств-членов ЕАЭС в третьи страны</b>) базовые ставки и <b>коэффициенты индексации</b> на услуги инфраструктуры государств-членов.».</p>	<p>Железнодорожные тарифы формируются из базовых ставок и повышающих коэффициентов.</p> <p>Понятие в данной редакции не включает повышающие коэффициенты/ценовые пределы, а также не раскрывает условия, отраженные в пункте 13 Порядка.</p> <p>Согласно приказам КРЕМ к базовым ставка утверждаются коэффициенты (повышающие), в том числе с учетом индексации, в связи с чем, данной определение ссужает понятие, а также не раскрывает полностью условия, отраженные в пунктах 6, 7, 8, 13 Порядка.</p>
МТК КР Письмо от 15.09.2025 № 05-10/9355	<p>«унифицированный тариф» - это тариф перевозки с единообразным подходом исчисления единой ставки перевозки грузов в экспортном, импортном, внутриреспубликанском и транзитном сообщениях государства-члена в рамках перевозки грузов железнодорожным транспортном стран участниц ЕАЭС.</p>	<p>Данное понятие помимо экспортных, импортных, внутригосударственных перевозок затрагивает и транзитное сообщение, но не раскрывает полностью условия, отраженные в пункте 13 Порядка.</p>

<p>МТ РФ Письмо от 22.09.2025 № 9-1653</p>	<p><b>«унифицированный тариф»</b> - ставки, применяемые организациями железнодорожного транспорта при перевозке грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения, с учетом предельных уровней (ценовых пределов), установленных уполномоченными органами государств-членов в соответствии с законодательством своего государства и нормами Договора о Евразийском экономическом союзе.</p>	<p>Данное понятие включает базовые ставки и повышающие коэффициенты/ценовые пределы, но не раскрывает условия, отраженные в пункте 13 Порядка.</p>
<p>РЖД Предложено в ходе совещания 01.10.2025</p>	<p><b>«унифицированный тариф»</b> - установленные уполномоченными органами государств-членов ЕАЭС в соответствии с законодательством государств-членов ЕАЭС тарифы на перевозки грузов железнодорожным транспортом (базовые ставки с учетом повышающих коэффициентов и правила их применения), единые по видам сообщений (экспортные, импортные и внутригосударственные).</p>	<p>Данное понятие включает базовые ставки и повышающие коэффициенты/ценовые пределы, а также правила их применения, но не раскрывает условия, отраженные в пункте 13 Порядка.</p>
<p>ЕЭК</p>	<p><b>«унифицированный тариф»</b> - установленные уполномоченными органами государств-членов ЕАЭС в соответствии с законодательством государств-членов ЕАЭС тарифы на перевозки грузов железнодорожным транспортом (базовые ставки с учетом повышающих коэффициентов, ценовых пределов и правила их применения), единые по видам сообщений (экспортные, импортные, внутригосударственные и транзитные при перевозке грузов в пределах территории ЕАЭС, в том числе через морские порты государств-членов ЕАЭС в третьи страны).</p>	<p>Данное понятие включает базовые ставки и повышающие коэффициенты/ценовые пределы, а также определяет применение унифицированных тарифов на транзитные перевозки грузов в пределах территории ЕАЭС, в том числе через морские порты государств-членов ЕАЭС в третьи страны.</p>

**Предложения уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС  
в положения Договора о Евразийском экономическом союзе  
в части железнодорожного транспорта**

Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики представлены редакции по внесению изменений в пункты 2, 8 и 10 Порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики (приложение № 2 к приложению № 24 Договора о ЕАЭС) (далее – Порядок), касательно тарифообразования (письмо от 15.09.2025 № 05-10/9355):

Дополнить пункт 2 Порядка термином «Унифицированный тариф - это тариф перевозки с единообразным подходом исчисления единой ставки перевозки грузов в экспортном, импортном, внутриреспубликанском и транзитном сообщениях государства-члена в рамках перевозки грузов железнодорожным транспортом стран участниц ЕАЭС».

Изменить редакцию пункта 8 Порядка и изложить в следующей редакции: «При перевозке грузов железнодорожным транспортом по территориям государств-членов в экспортном, импортном, внутриреспубликанском и транзитном сообщениях применяются унифицированные тарифы каждого государства-члена».

Дополнить пункт 10 и изложить в новой редакции:

«10. Организации железнодорожного транспорта реализуют предоставленное им право изменения уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках предельных уровней (ценовых пределов) в соответствии с методологией (методиками, порядком, правилами, инструкциями или иными нормативными актами), утверждаемой (определяемой) уполномоченными органами государств-членов в соответствии с законодательством государств-членов, с соблюдением основного принципа недопустимости создания преимуществ для конкретных товаропроизводителей государств-членов и с соблюдением применения унифицированного тарифа государства-члена при перевозке грузов железнодорожным транспортом по территориям государств-членов в экспортном, импортном, внутриреспубликанском и транзитном сообщениях.»

ФАС России предложено внести изменение в пункт 11 Порядка в части сроков направления уполномоченным органам государств – членов и Комиссии решений об изменении уровня тарифов, заменив слова «не позднее 10 рабочих дней до даты их вступления в силу» словами «не позднее 1 рабочего дня после даты их вступления в силу.» (письмо от 12.08.2025 № ГМ/75776/25).



27.11.2025

ИСХ-3992/ЦИ

**ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»  
(ОАО «РЖД»)**

Новая Басманная ул., д. 2/1, стр. 1, г. Москва, 107174,  
тел.: +7 (499) 262-16-28, факс: +7 (499) 262-28-80, e-mail: rzd@rzd.ru, www.rzd.ru

\_\_\_\_\_ г.

№ \_\_\_\_\_

Л.Н.Соколову,  
Заместителю директора Департамента  
транспорта и инфраструктуры  
Евразийской экономической комиссии

Уважаемый Леонид Николаевич,

В соответствии с письмом ЕЭК от 23 октября 2025 г. № 20-391 по вопросу проведения 28 ноября т.г. 35-го заседания подкомитета по железнодорожному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре ЕЭК (далее – Подкомитет) и в развитие решений, принятых на совещании ЕЭК 10 октября т.г. по вопросу включения в повестку заседания Совета ЕЭК вопроса «Об ускорении цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества государств – членов Евразийского экономического союза», направляем актуализированные материалы по пункту 6.2 повестки Подкомитета: проекты Распоряжения ЕМПС, Решения Совета ЕЭК и справки по вопросу «О проведении пилотных проектов в целях ускорения цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества государств – членов Евразийского экономического союза», предложения по порядку проведения пилотных проектов к распоряжению ЕМПС и Порядок совершения таможенными органами таможенных операций при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита и завершении действия такой процедуры на принципах электронного документооборота при перевозке товаров железнодорожным транспортом по маршрутам Достык – Брест-Северный, Алтынколь – Брест-Северный (прилагаются).

В заседании Подкомитета по ВКС примут участие:

Михайлова Ольга Александровна – заместитель начальника Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» по стратегическому развитию;



318808 274104

Евразийская экономическая  
комиссия  
№ 20240 от 27.11.2025 16:09  
2+17

Филатов Андрей Васильевич – начальник отдела евразийской интеграции Департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества ОАО «РЖД»;

Аверин Александр Алексеевич – главный специалист отдела евразийской интеграции Департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества ОАО «РЖД»;

Захаров Сергей Алексеевич – начальник отдела таможенных процедур Управления международных перевозок Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД»;

Ткаченко Татьяна Георгиевна – начальник отдела тарифного руководства и номенклатур грузов Управления договорной работы и нормативного обеспечения грузовых перевозок Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД»;

Сергеева Ирина Львовна – начальник сектора международного сотрудничества и взаимодействия с ФОИВ ПКТЬ-ЦЦТ ОАО «РЖД»;

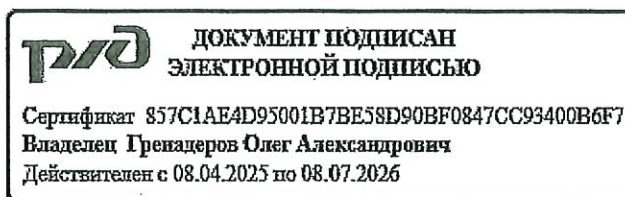
Петрикова Татьяна Алексеевна – технолог сектора международного сотрудничества и взаимодействия с ФОИВ ПКТЬ-ЦЦТ ОАО «РЖД»;

Коршунова Лариса Павловна – директор по взаимодействию с органами государственной власти и международными организациями АО «ОТЛК ЕРА»;

Приложение: на 17 л.

С уважением,

О.А.Гренадеров,  
Заместитель начальника  
Департамента зарубежных проектов  
и международного сотрудничества  
ОАО «РЖД»





## ЕВРАЗИЙСКИЙ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ СОВЕТ

### РАСПОРЯЖЕНИЕ

«    »                   20.   г.                   №                   г.

**О проведении пилотных проектов в целях ускорения цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества государств – членов Евразийского экономического союза**

Во исполнение решений Евразийской экономической комиссии по реализации государствами – членами Евразийского экономического союза Плана первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны, утвержденного распоряжением Евразийского межправительственного совета от 20.08.2021 № 17, в целях ускорения мероприятий, направленных на реализацию раздела «формирование общего транспортно-логистического пространства» Декларации о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках Евразийского экономического союза до 2030 года и на период до 2045 года «Евразийский экономический путь», а также с учетом Меморандума о приверженности гармонизированному развитию транспортно-логистического потенциала железнодорожного транспорта государств-членов ЕАЭС, подписанного на полях Евразийского межправительственного совета 02.02.2024:

1. ГО «БЖД», АО «НК «КТЖ» и ОАО «РЖД» с участием Акционерного общества «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (далее – АО «ОТЛК ЕРА») при взаимодействии с уполномоченными органами Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации обеспечить в период 2026-2027 годов организацию в сервисах АО «ОТЛК ЕРА» и, по мере готовности участников, проведение пилотных проектов, направленных на синхронизацию и выработку совокупного (кумулятивного) эффекта применения при железнодорожных перевозках электронных юридически значимых транспортных и товаросопроводительных документов, электронной процедуры таможенного транзита и навигационных пломб для отслеживания перевозок.

2. Евразийской экономической комиссии совместно с ГО «БЖД», АО «НК «КТЖ», ОАО «РЖД», АО «ОТЛК ЕРА» и уполномоченными органами Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации союза обеспечить согласование маршрутов перевозок пилотных проектов и подготовку плана мероприятий («дорожной карты») проведения пилотных проектов, а также координацию и организацию мониторинга мероприятий «дорожной карты».

3. Евразийской экономической комиссии подготовить по результатам пилотных проектов в период 2026-2027 годов рекомендации для тиражирования опыта применения электронных транспортных, товаросопроводительных документов, электронной процедуры таможенного транзита и навигационных пломб на всем пространстве ЕАЭС.

4. Настоящее распоряжение вступает в силу с даты его опубликования на официальном сайте Евразийского экономического союза.

**Члены Евразийского межправительственного совета:**

<b>От Республики Армения</b>	<b>От Республики Беларусь</b>	<b>От Республики Казахстан</b>	<b>От Кыргызской Республики</b>	<b>От Российской Федерации</b>
<b>Н. Пашинян</b>	<b>А. Турчин</b>	<b>О. Бектенов</b>	<b>А. Касымалиев</b>	<b>М. Мишустин</b>



**ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
СОВЕТ**

**Р Е Ш Е Н И Е**

« » 20 г. № г.

**О проекте распоряжения Евразийского межправительственного совета «О проведении пилотных проектов в целях ускорения цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества государств – членов Евразийского экономического союза»**

Совет Евразийской экономической комиссии **р е ш и л:**

1. Одобрить проект распоряжения Евразийского межправительственного совета «О проведении пилотных проектов в целях ускорения цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества государств – членов Евразийского экономического союза» (прилагается) и представить его для рассмотрения Евразийским межправительственным советом.

2. Настоящее Решение вступает в силу по истечении 30 календарных дней с даты его официального опубликования.

**Члены Совета Евразийской экономической комиссии:**

От Республики Армения	От Республики Беларусь	От Республики Казахстан	От Кыргызской Республики	От Российской Федерации
--------------------------	---------------------------	----------------------------	-----------------------------	----------------------------

М.Григорян	Н.Петкевич	С.Жумангарин	Д.Амангельдиев	А.Оверчук
------------	------------	--------------	----------------	-----------

**СПРАВКА**

**к решению Совета Евразийской экономической комиссии  
«О проекте распоряжения Евразийского  
межправительственного совета «О проведении пилотных  
проектов в целях ускорении цифровизации грузовых  
железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-  
экономического сотрудничества государств – членов Евразийского  
экономического союза»**

Политику комплексного внедрения цифровых технологий и трансформации процессов в настоящий момент реализуют в государствах-членах ЕАЭС. В связи с этим, цифровая трансформация становится неизбежным процессом адаптации государственных услуг к новым реалиям и предпочтениям цифрового мира. Цифровые платформы и сервисы, внедряемые в рамках ЕАЭС на национальном и наднациональном уровне, востребованы участниками внешнеэкономической деятельности.

Последние годы государства-члены Союза совместно ЕЭК проводят большую работу, направленную на цифровизацию перевозок и внедрение беспроводных технологий.

Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 20.08.2021 № 17 утвержден и реализуется План первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны.

Между железнодорожными компаниями государств – членов Союза (за исключением Армении) действует электронный обмен данными накладных, технологическая готовность работать безбумажно в международном сообщении также высокая. Нормативная база трансграничного юридически значимого электронного документооборота между ГО «БЖД», ОАО «РЖД» и АО «НК «КТЖ» полностью сформирована и позволяет осуществлять международные грузовые перевозки по электронным юридически значимым документам в режиме постоянной эксплуатации.

Вместе с тем, несмотря на наличие необходимых технических и нормативных договоренностей между железнодорожными

администрациями ЕАЭС, перейти на полностью безбумажные железнодорожные перевозки пока не удалось.

Также до настоящего времени отсутствует соглашение между АО «НК «КТЖ» и ГК «КЖД» о признании электронной подписи, что не позволяет пока осуществлять перевозки груза по электронной накладной из/в Китая.

Что касается товаросопроводительных документов, то цифровой сервис их предоставления разработан железными дорогами Беларуси и России в рамках пилотного проекта в направлении ст. Брест – ст. Забайкальск и используется всеми участниками перевозки.

Большая работа по цифровизации таможенных процедур и технологий таможенного контроля проводится и таможенными службами ЕАЭС. В этой работе также принимают участие и железнодорожные администрации государств – членов Союза.

Так, в 2020 году ФТС России и ОАО «РЖД» инициировали на территории Российской Федерации оформление процедуры электронного таможенного транзита.

Решением Объединенной коллегии таможенных служб государств – членов Евразийского экономического союза (далее – ОКТС) от 30.12.2021 № 37/21 был утвержден Порядок совершения таможенными органами таможенных операций при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита и завершении действия такой таможенной процедуры в рамках проведения пилотного проекта по обмену электронными документами при транзите товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом по маршруту перевозки Брест – Забайкальск. В рамках данного Порядка при оформлении таможенного транзита железнодорожный перевозчик ОАО «РЖД» предоставляет таможенному органу Российской Федерации железнодорожную накладную с ЭП и заверенные ЭП уполномоченного лица железнодорожного перевозчика электронные товаросопроводительные документы в формализованном виде. Транзитная декларация не распечатывается и отметка таможенных органов в транспортных (перевозочных) документах не проставляется. Завершение процедуры осуществляется на территории Республики Беларусь также с применением электронных документов.

Кроме того, решением ОКТС от 07.04.2023 № 41/14 утвержден Порядок совершения таможенными органами таможенных операций при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита и завершении действия такой процедуры на принципах электронного документооборота при перевозке товаров железнодорожным транспортом по маршрутам Достык – Брест-Северный, Алтынокль – Брест-Северный для проведения пилотного проекта по обмену электронными документами при транзите товаров, перемещаемых

железнодорожным транспортом по маршрутам перевозок Достык – Брест-Северный и Алтынколь – Брест-Северный. Перевозчики обмениваются копией накладной с ЭП с проставлением в ней аналога отметки таможенного органа в графе 28 накладной и приложенными к ней бумажными товаросопроводительными документами. Транзитная декларация не распечатывается и отметка таможенных органов в транспортных (перевозочных) не проставляется.

Вместе с тем, проведение упомянутых пилотных проектов было обусловлено отсутствием реализации общего процесса «Обеспечение обмена электронными документами и (или) сведениями между таможенными органами государств – членов Евразийского экономического союза в процессе контроля перевозок товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита» (далее – общий процесс № 13), который планировался к запуску с 1 апреля 2025 г., но, в связи с неготовностью ряда таможенных служб государств – членов Союза, его реализация начнется, предположительно, в середине 2026 года.

С 11 февраля 2026 года планируется начало реализации государствами – членами Союза Соглашения о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19.04.2022 (далее – Соглашение).

На первом этапе начала применения Соглашения в отношении товаров, перевозимых железнодорожным транспортом, будет применяться минимальный перечень товаров/случаев, когда требуется применение навигационной пломбы, в частности это товары, по которым государствами-членами Союза применяются специальные экономические меры. К таким товарам, в частности, относятся транзитные перевозки в направлении ЕС – КНР продуктов питания, ввоз которых в Российскую Федерацию запрещен в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 07.08.2014 № 778 «О мерах по реализации указов Президента Российской Федерации от 6 августа 2014 г. № 560, от 24 июня 2015 г. № 320, от 29 июня 2016 г. № 305, от 30 июня 2017 г. № 293, от 12 июля 2018 г. № 420, от 24 июня 2019 г. № 293, от 21 ноября 2020 г. № 730, от 20 сентября 2021 г. № 534, от 11 октября 2022 г. № 725, от 18 сентября 2023 г. № 693 и от 18 сентября 2024 г. № 807» (далее – постановление Правительства Российской Федерации № 778).

Однако, все из перечисленных направлений цифровизации прорабатываются и опробуются самостоятельными треками, пилотные проекты, в рамках которых данные технологии были отработаны вместе и с их встройкой в технологические процессы обработки железнодорожных составов в межгосударственных стыковых пунктах на внешних границах ЕАЭС, не проводились. Т.е. оценка

совокупного (комплексного) эффекта от внедрения этих технологий не осуществлялась, узкие места не выявлялись.

Таким образом, компания ОАО «РЖД» и АО «ОТЛК ЕРА» выходят с инициативой запуска пилотного проекта/проектов по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок, а также применению технологий электронного таможенного транзита и навигационных пломб для отслеживания перевозок с целью комплексной оценки проводимой в ЕАЭС работы по цифровизации железнодорожных перевозок, выявления узких мест для дальнейшей доработки внедряемых подходов, и в дальнейшем для создания полноценного цифрового сквозного сервиса на всем маршруте следования отправки для дальнейшего тиражирования его результатов и на другие направления.

При этом выбор АО «ОТЛК ЕРА», являющегося лидером на рынке евразийских контейнерных перевозок, в качестве оператора в рамках пилотного проекта представляется наиболее оптимальным для западного коридора на маршруте Европа – Китай, в том числе с учетом интеграционного характера АО «ОТЛК ЕРА», как совместного предприятия трех крупнейших железнодорожных перевозчиков Союза. Также АО «ОТЛК ЕРА» является железнодорожным оператором, в числе первых заинтересованных в отработке практической реализации Соглашения – компания совместно с ОАО «РЖД» с апреля 2020 года осуществляет в соответствии с российским законодательством перевозки санкционных транзитных товаров в рамках исполнения требований постановления Правительства Российской Федерации № 778.

Также в настоящее время видится возможным организовать полностью безбумажные перевозки экспортных грузов из Республики Беларусь и Российской Федерации в КНР через территорию Республики Казахстан с дальнейшим переходом на бумажную накладную СМГС на границе Казахстан/КНР при передаче грузов на китайскую железную дорогу – таможенное оформление экспортных деклараций в ЕАЭС осуществляется исключительно в электронном виде и перевозка по территории ЕАЭС до границы с КНР также возможна с использованием электронных СМГС. Таким образом, в короткий срок партнерам в КНР может быть продемонстрированы возможности ЕАЭС по применению безбумажных перевозочных технологий, что может послужить дополнительным стимулом для китайской стороны в реализации мероприятий, предусмотренных Планом первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны, утвержденного

распоряжением Евразийского межправительственного совета от 20.08.2021 № 17.

Необходимо отметить, что по такой схеме в настоящее время применяются безбумажные технологии экспортных перевозок в направлении Россия – Китай через российско-китайский участок внешней границы ЕАЭС: ОАО «РЖД» реализует безбумажное оформление перевозок для грузоотправителей с дальнейшим переводом электронных перевозочных документов в бумажный вид для передачи железнодорожных составов КЖД в ЖДПП Забайкальск и Наушки, при этом увеличение времени технологической обработки в ЖДПП отсутствует. Таким образом, ОАО «РЖД» готово поделиться данными наработками для реализации подхода в направлении экспортных перевозок Беларусь/Россия – Китай через территорию Республики Казахстан.

Таким образом, предлагаемые пилотные проекты позволят:

- выявить узкие места соединения/одновременного применения в МГСП обсуждаемых цифровых технологий;

- сделать комплексную оценку совокупного эффекта внедрения бесшовных технологий на общее время обработки железнодорожных составов в МГСП – в том числе для целей определения пропускной способности;

- выработать общие подходы к технологии электронного таможенного транзита, в том числе для ускорения внедрения в государствах – членах Союза общего процесса № 13 и отказа от применения отдельных пилотных проектов в рамках решений ОКТС (масштабирование и единообразные подходы);

- выработать схему «включения» навигационной пломбы в таможенную процедуру таможенного транзита – согласовать порядок отражения информации о примененной навигационной пломбе в транзитной декларации, отработать порядок взаимодействия железнодорожных перевозчиков по передаче информации о примененной навигационной пломбе и др.;

- оптимизировать временные и организационные издержки уполномоченных органов и железнодорожных администраций государств членов Союза, не участвующих на текущем этапе в данных проектах, с дальнейшим внедрением оптимальных технологических и технических решений;

- создать условия для «стимулирования» китайской стороны к ускорению процессов цифровизации железнодорожных перевозок.

**Предложения по порядку проведения пилотных проектов к проекту  
распоряжения ЕМПС**

**Пилотный проект № 1** - маршрут Брест Северный/Брест Центральный – Достык/Алтынколь (далее – пилотный проект).

1. Участники пилотного проекта – должностные лица таможенных органов государств – членов ЕАЭС (ГТК Республики Беларусь, ФТС России и КГД Минфина Казахстана), железнодорожные перевозчики АО «НК «Қазақстан темір жолы» (далее – АО «НК «КТЖ»), ОАО «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД») и государственное объединение «Белорусская железная дорога» (далее – ГО «БЖД»), а также АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (далее – АО «ОТЛК ЕРА»), как оператор контейнерных сервисов.

2. Задача пилотного проекта – объединение и встраивание в процесс технологической обработки контейнерного поезда в межгосударственном стыковом пункте (далее – МГСП) применяемых/разрабатываемых цифровых и перспективных технологий перевозки грузов с использованием электронных перевозочных документов (при наличии такой возможности) и таможенного оформления и таможенного контроля (электронный таможенный транзит и применение навигационных пломб), с целью получения кумулятивного/совокупного эффекта и/или выявления узких мест.

3. Схема пилотного проекта (общая последовательность):

- определение ГО «БЖД» возможности применения электронного перевозочного документа (из числа европейских железнодорожных перевозчиков, с которыми у ГО «БЖД» имеются соглашения об электронном обмене данными (ЭОД));

- организация таможенного оформления на ст. Брест Северный/Брест Центральный с использованием электронного перевозочного документа – моделирование ситуации использования только электронного документооборота:

- должностное лицо ГО осуществляет контроль (при необходимости) представляемых документов с использованием ИС ГО «БЖД»;

- организация таможенного оформления на ст. Брест Северный/Брест Центральный с использованием бумажного перевозочного документа;

- выявляются товары, подлежащие пломбированию навигационной пломбой в соответствии с Соглашением о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок товаров от 19.04.2022 – осуществляется пломбирование;

- выпуск транзитной декларации осуществляется на принципах электронного документооборота в соответствии с Порядком совершения таможенными органами таможенных операций при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита и завершении действия такой процедуры на принципах электронного документооборота при перевозке товаров железнодорожным транспортом по маршрутам Достык - Брест-Северный,

Алтынколь - Брест-Северный, утвержденным решением Объединенной коллегии таможенных служб государств – членов Таможенного союза от 07.03.2023 № 41/18 (далее – Порядок электронного таможенного транзита), а также осуществляется запись информации в навигационную пломбу в соответствии с решением Совета ЕЭК от 12.12.2023 № 154 «О размещении информации в навигационной пломбе при перевозках объектов отслеживания по территориям двух и более государств – членов Евразийского экономического союза»;

- взаимодействие ГО «БЖД», ОАО «РЖД» и ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» осуществляется с Порядком проведения пилотного проекта по обмену между АО «Национальная компания «Казахстан темір жолы», ОАО «Российские железные дороги» и Белорусской железной дорогой электронными сообщениями IFTMIN в формате EDIFACT в объеме накладной СМГС, содержащими информацию о таможенной отметке, от 10.10.2023;

- согласование порядка передачи информации о примененной навигационной пломбе между ГО «БЖД», ОАО «РЖД» и АО «НК «КТЖ»;

- взаимодействие между ГО «БЖД», ОАО «РЖД» и ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» в целях соблюдения требований решения Коллегии ЕЭК от 22.08.2023 № 128 «О некоторых вопросах применения навигационных пломб»;

- снятие примененной навигационной пломбы на ст. Карталы;

- завершение таможенной процедуры таможенного транзита на ст. Достык/Алтынколь на принципах электронного документооборота в соответствии с Порядком электронного таможенного транзита;

- перевод ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» электронных перевозочных документов в бумажную форму – если использовались электронные перевозочные документы.

АО «ОТЛК ЕРА» осуществляет общую координацию и сопровождение с целью исключения задержек и простоев в пути следования по маршруту.

**Пилотный проект № 2** – станция отправления экспортного груза Республики Беларусь/Российской Федерации направлением на КНР – ст. Достык/Алтынколь.

1. Участники пилотного проекта – должностные лица таможенных органов государств – членов ЕАЭС (ГТК Республики Беларусь, ФТС России и КГД Минфина Казахстана), железнодорожные перевозчики АО «НК «Казахстан темір жолы» (АО «НК «КТЖ»), ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») и государственное объединение «Белорусская железная дорога» (ГО «БЖД»), а также АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (далее – АО «ОТЛК ЕРА»), как оператор контейнерных сервисов.

2. Задача пилотного проекта – отработка бесшовной перевозочной технологии экспортного груза, следующего с территории ЕАЭС в адрес КНР, с целью применения электронных перевозочных документов для всех железнодорожных перевозок грузов в рамках внутренней торговли ЕАЭС, а также демонстрации возможностей ЕАЭС в части безбумажных перевозок и стимулирования тем самым КНР к активизации исполнения мероприятий,

предусмотренных Планом первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны, утвержденным распоряжением Евразийского межправительственного совета от 20.08.2021 № 17.

3. Схема пилотного проекта (общая последовательность):

- экспортер Республики Беларусь/Российской Федерации подает декларацию на товары, выпуск которой осуществляется таможенным органом на принципах электронного документооборота в соответствии с решением Коллегии ЕЭК от 19.12.2017 № 188 «О некоторых вопросах, связанных с выпуском товаров»;

- ГО «БЖД»/ОАО «РЖД» осуществляет прием к перевозке оформленного в таможенном отношении экспортного груза с оформлением электронного перевозочного документа;

- взаимодействие ГО «БЖД», ОАО «РЖД» и ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» по передачи сообщений в объеме накладной СМГС осуществляется в соответствии с имеющимися соглашениями об ЭОД;

- перевод ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» электронных перевозочных документов в бумажную форму;

- подтверждение фактического вывоза товаров с таможенной территории ЕАЭС в соответствии с решением Коллегии ЕЭК от 07.02.2018 № 25 «О Порядке подтверждения таможенными органами государств – членов Евразийского экономического союза фактического вывоза товаров с таможенной территории Союза».

Приложение  
к решению Объединенной  
коллегии таможенных служб  
государств – членов Таможенного  
союза от 7 марта 2023 года №41/18

**Порядок совершения таможенными органами таможенных операций  
при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита и  
завершении действия такой процедуры на принципах электронного  
документооборота при перевозке товаров железнодорожным транспортом по  
маршрутам Достык - Брест-Северный,  
Алтынколь - Брест-Северный**

**I. Общие положения**

1. Настоящий Порядок определяет особенности действий должностных лиц таможенных органов государств – членов Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) при проведении пилотного проекта, связанного с помещением товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, и завершении действия такой процедуры на принципах электронного документооборота при перевозке товаров железнодорожным транспортом по маршрутам Достык - Брест-Северный, Алтынколь - Брест-Северный (далее – пилотный проект).

2. В настоящем Порядке под железнодорожными перевозчиками понимаются АО «НК «Қазақстан темір жолы» (далее – АО «НК «КТЖ»), являющееся перевозчиком товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита по территории Республики Казахстан, ОАО «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД»), являющееся перевозчиком товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита по территории Российской Федерации, и государственное объединение «Белорусская железная дорога» (далее – ГО «БЖД»), являющееся перевозчиком товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита по территории Республики Беларусь.

В качестве декларанта таможенной процедуры таможенного транзита в пилотном проекте будут выступать Товарищество с ограниченной ответственностью «КТЖ – Грузовые перевозки» и Акционерное общество «KTZ - Express» (далее - декларант).

3. Настоящий Порядок применяется в случае представления железнодорожным перевозчиком (декларантом) документов и сведений в виде электронных документов (электронных копий документов) или сканированных документов в информационную систему таможенных органов либо путем организации доступа таможенным органам к таким документам в информационной системе железнодорожного перевозчика.

4. Действие настоящего Порядка распространяется на грузы, перевозимые в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита графиковыми контейнерными поездами железнодорожным транспортом по территории ЕАЭС по маршрутам Достык - Брест-Северный, Алтынколь - Брест-Северный.

4.1. Настоящий Порядок не применяется в отношении следующих товаров:

а) ядовитые вещества, не являющиеся прекурсорами наркотических средств и психотропных веществ, включенных в раздел 2.13 единого перечня товаров, к которым применяются меры нетарифного регулирования в торговле с третьими странами, предусмотренного Протоколом о мерах нетарифного регулирования в отношении третьих стран (приложение № 7 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года) (далее – Единый перечень);

б) опасные отходы, включенные в раздел 2.3 Единого перечня;

в) алмазы, включенные в раздел 2.9 Единого перечня;

г) наркотические средства, психотропные вещества и их прекурсоры, включенные в раздел 2.12 Единого перечня;

д) гражданское и служебное оружие, его основные (составные) части и патроны к нему, включенные в раздел 2.22 Единого перечня;

е) вооружение, военная техника и военное имущество.

5. Информационное взаимодействие таможенных органов и железнодорожных перевозчиков при проведении пилотного проекта осуществляется в соответствии с национальным законодательством сторон о таможенном регулировании и технической документацией, регламентирующей такое взаимодействие, с учетом особенностей, установленных настоящим Порядком.

6. Понятия и термины, используемые в настоящем Порядке, применяются в соответствии с правом ЕАЭС и национальным законодательством Республики Казахстан, Российской Федерации и Республики Беларусь.

7. Для целей применения настоящего Порядка используются, в том числе следующие термины:

электронная транзитная декларация (далее – ЭТД) – транзитная декларация, представленная в виде электронного документа, заверенная электронной (электронной цифровой) подписью (далее – ЭЦП) уполномоченного лица, подающего такую транзитную декларацию;

электронная копия железнодорожной накладной (далее – ЭКЖДН) – сведения из железнодорожной накладной, представленные в виде электронного документа, заверенного ЭЦП уполномоченного лица железнодорожного перевозчика.

## II. Порядок действий должностных лиц таможенных органов при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита

8. Таможенные операции при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита осуществляются в соответствии с правом ЕАЭС и национальным законодательством Республики Казахстан о таможенном регулировании с учетом особенностей, установленных настоящим разделом.

8.1. Уполномоченное должностное лицо таможенного органа отправления при совершении таможенных операций, связанных с выпуском товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, использует ЭТД, ЭКЖДН, сканированные транспортные (перевозочные) и товаросопроводительные документы, из числа указанных в графе 44 ЭТД и полученные железнодорожным перевозчиком от предшествующего железнодорожного перевозчика, представляемые при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита.

9. Уполномоченное должностное лицо таможенного органа отправления в графе 44 ЭТД указывает код 10999, под которым указывается признак перемещения товаров в рамках пилотного проекта: «41/18 Достык - Брест-Северный» или «41/18 Алтынколь - Брест-Северный».

10. Выпуск товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита осуществляется должностным лицом таможенного органа отправления с использованием информационной системы таможенного органа в соответствии с Технологией информационного взаимодействия таможенных органов государств – членов Евразийского экономического союза при контроле за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, утвержденной решением Объединенной коллегии таможенных служб государств – членов Таможенного союза от 4 июня 2015 г. № 15/6 (далее – Технология).

11. После выпуска товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита железнодорожному перевозчику с использованием информационной системы таможенного органа направляется авторизованное сообщение, содержащее ЭТД с заполненными должностным лицом таможенного органа отправления графами, содержащими сведения о выпуске товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.

Сведения из ЭТД (регистрационный номер ЭТД, срок таможенного транзита, код таможенного органа назначения, идентификационные номера средств таможенной идентификации (в случае их применения) отображаются в 28 графе ЭКЖДН «Отметки для выполнения таможенных и других административных формальностей». ЭКЖДН с заполненной 28 графой передается посредством взаимодействия информационных систем перевозчиков по схеме АО «НК «КТЖ» - ОАО «РЖД» - ГО «БЖД».

12. Идентификация документов в бумажном виде, в рамках пилотного проекта не осуществляется.

III. Порядок действий должностных лиц таможенных органов и их взаимодействие с железнодорожным перевозчиком при транзитном перемещении через территорию государства-члена Евразийского экономического союза.

13. В случаях необходимости продления срока таможенного транзита, замены транспортного средства международной перевозки, совершения таможенных операций, связанных с получением разрешения таможенного органа на разгрузку, перегрузку (перевалку) и иные грузовые операции с товарами, перевозимыми в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, в процессе осуществления транзитной перевозки таможенные операции

осуществляются в соответствии с Порядком совершения таможенных операций, связанных с продлением срока таможенного транзита и Порядком совершения таможенных операций, связанных с получением разрешения таможенного органа на разгрузку, перегрузку (перевалку) и иные грузовые операции с товарами, перевозимыми (транспортируемыми) в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита по таможенной территории Евразийского экономического союза, а также на замену транспортных средств, перевозящих (транспортирующих) такие товары, или с уведомлением таможенного органа о совершении таких операций, утвержденных Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 13.12.2017 № 170 «О некоторых вопросах применения таможенной процедуры таможенного транзита» (далее – Решение № 170), с учетом особенностей, установленных настоящим разделом.

14. Уполномоченное должностное лицо таможенного органа страны транзита при совершении таможенных операций, связанных с продлением срока таможенного транзита, заменой транспортного средства международной перевозки, получением разрешения таможенного органа на разгрузку, перегрузку (перевалку) и иные грузовые операции с товарами, перевозимыми в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, использует ЭКЖДН, а также железнодорожную накладную и товаросопроводительные документы, из числа указанных в графе 44 ЭТД, представленные на бумажных носителях, а также сканированную копию ЭТД, подтвержденную сопроводительным письмом таможенного органа отправления, полученные железнодорожным перевозчиком от предшествующего железнодорожного перевозчика.

14.1. В случае запроса таможенными органами страны транзита в рамках проведения контрольных мероприятий сканированная копия ЭТД (подтвержденная сопроводительным письмом таможенного органа отправления) представляется таможенным органом отправления в кратчайший срок, но позднее истечения суток с момента получения такого запроса.

15. При принятии решения о продлении срока таможенного транзита, замене транспортного средства международной перевозки, совершении таможенных операций, связанных с получением разрешения таможенного органа на разгрузку, перегрузку (перевалку) и иных грузовые операции с товарами, перевозимыми в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, таможенным органом страны транзита осуществляется проверка сведений, содержащимися в пакете документов, представленных на бумажных носителях в соответствии с пунктом 14 настоящего Порядка, со сведениями, содержащимися в ЭКЖДН.

16. При отсутствии расхождений в сведениях, указанных в пункте 15 настоящего Порядка, уполномоченное должностное лицо таможенного органа страны транзита осуществляет действия, связанные с продлением срока таможенного транзита, заменой транспортного средства международной перевозки, совершением таможенных операций, связанных с получением разрешения таможенного органа на разгрузку, перегрузку (перевалку) и иные грузовые операции с товарами в соответствии с Порядком совершения таможенных операций, связанных с продлением срока таможенного транзита, и Порядком совершения таможенных операций, связанных с получением

разрешения таможенного органа на разгрузку, перегрузку (перевалку) и иные грузовые операции с товарами, перевозимыми (транспортируемыми) в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита по таможенной территории Евразийского экономического союза, а также на замену транспортных средств, перевозящих (транспортирующих) такие товары, или с уведомлением таможенного органа о совершении таких операций, утвержденных Решением № 170.

#### IV. Порядок действий должностных лиц таможенных органов и их взаимодействие с железнодорожным перевозчиком при завершении действия таможенной процедуры таможенного транзита

17. Таможенные операции при завершении действия таможенной процедуры таможенного транзита осуществляются в соответствии с правом ЕАЭС и национальным законодательством Республики Беларусь о таможенном регулировании с учетом особенностей, установленных настоящим разделом.

18. Уполномоченное должностное лицо таможенного органа назначения при совершении таможенных операций, связанных с завершением действия таможенной процедуры таможенного транзита, использует ЭКЖДН, имеющуюся в информационной системе железнодорожного перевозчика, а также транспортные (перевозочные) и товаросопроводительные документы на бумажных носителях, имеющиеся у железнодорожного перевозчика, из числа указанных в графе 44 ЭТД.

19. При принятии решения о завершении действия таможенной процедуры таможенного транзита таможенным органом назначения осуществляется проверка сведений, содержащихся в информационной системе таможенных органов, обмен которыми предусмотрен Технологией, со сведениями, содержащимися в ЭКЖДН, полученной из информационной системы железнодорожного перевозчика, и(или) транспортных (перевозочных) и товаросопроводительных документах на бумажных носителях, в соответствии с пунктом 18 настоящего Порядка.

20. При отсутствии расхождений в сведениях, указанных в пункте 19 настоящего Порядка, уполномоченное должностное лицо таможенного органа назначения осуществляет действия, связанные с оформлением завершения действия таможенной процедуры таможенного транзита, с использованием информационной системы таможенных органов в соответствии с Технологией и Порядком совершения таможенных операций, связанных с завершением и прекращением действия таможенной процедуры таможенного транзита, утвержденным Решением № 170.

#### IV. Заключительные положения

21. В случае если у таможенного органа назначения отсутствует возможность просмотра документов, запрашиваемых в соответствии с пунктом 18 настоящего Порядка, в связи с неисправностью используемой

информационной системы таможенных органов и/или информационной системы железнодорожного перевозчика, и/или в информационной системе таможенного органа назначения отсутствует электронное уведомление о выпуске товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, вызванной техническими сбоями, нарушениями в работе средств связи (телекоммуникационных сетей и сети Интернет), отключением электроэнергии, которые невозможно устранить в короткие сроки, таможенные операции, связанные с завершением действия таможенной процедуры таможенного транзита совершаются в общеустановленном порядке с использованием документов на бумажных носителях (транспортные (перевозочные), коммерческие и иные документы, предусмотренные правом ЕАЭС, а также бумажную копию ЭТД, заверенную железнодорожным перевозчиком, которые подлежат хранению в таможенном органе назначения).

22. Если в информационной системе таможенного органа назначения отсутствует электронное уведомление о выпуске товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, передача которого предусмотрена Технологией, должностное лицо таможенного органа назначения осуществляет действия, предусмотренные пунктом 13.4 Технологии, в том числе дополнительно при необходимости направляет запрос о выпуске товаров в таможенный орган отправления посредством электронной почты или факсимильной связи.

Таможенный орган отправления не позднее трех часов с момента получения запроса, указанного в части первой настоящего пункта, направляет в таможенный орган назначения сведения о выпуске товаров посредством электронной почты или факсимильной связи.

23. В случаях, установленных в пунктах 21-22 настоящего Порядка, таможенные операции совершаются в соответствии с Порядком совершения таможенных операций, связанных с завершением и прекращением действия таможенной процедуры таможенного транзита, утвержденным Решением № 170.

24. В случае если при проведении проверки в соответствии с пунктом 19 настоящего Порядка, таможенным органом назначения выявлены расхождения сведений, содержащихся в информационной системе таможенного органа назначения, со сведениями, содержащимися в документах, полученных в соответствии с пунктом 18 настоящего Порядка, либо в случае отсутствия в информационной системе таможенных органов электронного уведомления о выпуске товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, должностное лицо таможенного органа назначения осуществляет действия, предусмотренные пунктом 13.3 Технологии.

## СПРАВКА

**об информационном взаимодействии таможенных органов государств-членов Евразийского экономического союза в рамках контроля за товарами, помещенными под таможенную процедуру таможенного транзита**

### **1. Действующий информационный обмен.**

В настоящее время информационное взаимодействия таможенных органов государств – членов Евразийского экономического союза (далее – Союз) при контроле за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита осуществляется в соответствии с Технологией, утвержденной решением Объединенной коллегией таможенных служб государств – членов Таможенного союза (далее ОКТС) от 4 июня 2015 г. № 15/6.

Информационное взаимодействие осуществляется посредством подсистемы контроля общих процессов в соответствии с техническими условиями (Решение ОКТС от 28.09.2023 г. № 43/15, версия 1.6).

### **2. Информационный обмен в рамках ИИС.**

В соответствии со статьей 368 Таможенного кодекса Союза информационное взаимодействие таможенных органов осуществляется в рамках общих процессов Союза. Пунктом 3 статьи 368 Таможенного кодекса Союза определено, что обеспечение таможенного контроля в отношении товаров, перевозимых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита должно осуществляться в рамках общего процесса.

Необходимо отметить, что общий процесс «Обеспечение обмена электронными документами и (или) сведениями между таможенными органами государств – членов Евразийского экономического союза в процессе контроля перевозок товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита» (далее – общий процесс 13) относится к категории сложных технологических процессов. Указанный общий процесс обеспечивает автоматизацию процесса информационного обмена между таможенными органами сведениями о проведенных таможенных операциях в отношении товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита в ходе осуществления перевозок по территориям двух и более государств-членов Союза. Принятие распоряжения Коллегией Евразийской экономической комиссии о введении в действие общего процесса по транзиту будет возможно только

при условии подключения к нему всех таможенных органов государств-членов Союза.

Введение в действие общего процесса осуществляется в следующем порядке:

1. государства-члены Союза обеспечивают доработку национальных информационных систем;
2. Евразийская экономическая комиссия совместно с государствами-членами Союза проводит межгосударственное тестирование;
3. после успешного проведения тестирования принимается распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии о введении в действие общего процесса.

В соответствии с Программой проведения тестирования информационного взаимодействия в рамках реализации общего процесса 13 (далее – Программа) при проведении тестирования информационного взаимодействия определены следующие этапы тестирования:

1. автономное тестирование (тестирование между таможенными службами государств-членов Союза и Комиссией. Автономное тестирование проводится с каждой таможенной службой);
2. тестирование между таможенными службами государств-членов Союза (последовательное проведение межгосударственного тестирования с участием двух, трех и четырех участников);
3. межгосударственное тестирование (итоговое тестирование с подписанием соответствующего протокола).

По состоянию на ноябрь 2025 г. таможенными службами государств-членов Союза выполнены следующие мероприятия реализации общего процесса 13:

<b>1 этап - Автономное тестирование– тестирование с Комиссией</b>	
Республика Армения	завершено
Республика Беларусь	завершено
Республика Казахстан	плановое проведение декабрь 2025 года
Кыргызская Республика	плановое проведение декабрь 2025 года
Российская Федерация	Завершено
<b>2 этап –тестирование между таможенными органами</b>	
Республика Армения – Республика Беларусь	завершено
Республика Беларусь – Российская Федерация	завершено

Республика Армения – Российская Федерация	Республика Армения (инициатор) – завершено в полном объеме; Российская Федерация (инициатор) – тестирование не завершено
Республика Казахстан	завершение всех мероприятий по тестированию запланировано до 30.06.2026
Кыргызская Республика	планируемая готовность к тестированию с РК – январь 2026 г.
<b>2 этап</b>	тестирование с участием трех и четырех участников не начато
<b>3 этап</b>	тестирование под протокол не начато, срок должен быть определен по итогам завершения 2 этапа тестирования в полном объеме

С учетом сроков проводимого тестирования, доработки информационных систем участников информационного взаимодействия, обеспечения технического сопровождения мероприятий по реализации общего процесса 13, таможенными службами государств-членов Союза необходимо обеспечить завершение мероприятий, необходимых для ввода в действие общего процесса 13 в заявленные сроки (1 полугодие 2026 г.). В целях обеспечения исполнения указанных сроков 19.11.2025 г. Советом Комиссии принято поручение о предельных сроках выполнения государствами-членами Союза мероприятий, связанных с введением в действие общего процесса 13.