



ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОТОКОЛ

совещания по вопросу реализации пунктов 28, 29 Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза на 2024–2026 годы в части развития грузовых перевозок железнодорожным транспортом

8 июля 2025 г.

№ 20-47/пр

г. Москва

Председествовал
заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры
Евразийской экономической комиссии
Л.Н. Соколов

Присутствовали: (Приложение № 1).

Участники совещания, обсудив вопрос реализации пункта 28 (Проработка предложений по совершенствованию обмена информацией о загруженности железнодорожной инфраструктуры государств-членов) и пункта 29 (Подготовка предложений по развитию перевозок грузов железнодорожным транспортом) Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза на 2024–2026 годы (далее – Дорожная карта) в части развития грузовых перевозок железнодорожным транспортом, приняли следующие решения:

1. Принять к сведению информацию Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии (далее –

Департамент), уполномоченных органов и организаций железнодорожного транспорта государств-членов ЕАЭС по данному вопросу.

2. Уполномоченным органам и организациям железнодорожного транспорта государств-членов ЕАЭС направить в Департамент в срок до 21 июля 2025 года предложения по информационному наполнению проекта доклада (Приложение № 2), в том числе по:

- состоянию загруженности железнодорожной инфраструктуры (в процентах от имеющейся пропускной способности);
- причинам сверх загрузки инфраструктуры;
- предложениям о решении имеющихся проблем, связанных с загрузкой инфраструктуры;
- принятым программам и стратегиям развития, предусматривающих расширение пропускной и провозной способностей железнодорожной инфраструктуры и развития железнодорожных перевозок.

3. Отметить позиции уполномоченных органов и организаций железнодорожного транспорта государств-членов ЕАЭС по предложению Департамента в части определения понятия «унифицированный тариф» в Договоре о ЕАЭС в рамках реализации пункта 29 Дорожной карты:

Республика Армения – замечаний и предложений не имеет.

ГО «Белорусская железная дорога» – внесение изменений на данном этапе не поддерживается.

АО «НК «Казахстан темир жолы» – внесение изменений на данном этапе не поддерживается.

Кыргызская Республика – предложение поддерживается.

Российская Федерация – предложение не поддерживается.

4. Отметить позиции уполномоченных органов и организаций железнодорожного транспорта государств-членов ЕАЭС по предложениям Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики касательно тарифообразования на услуги железнодорожного транспорта (письмо от 24.04.2025 № 07-10/4047):

Республика Армения – замечаний и предложений не имеет;

Республика Беларусь – отметила, что вопросы конкретизации порядка применения предельных уровней тарифов, компенсации и применения мер нарушения государствами членами принципов унификации относится к компетенции соответствующих уполномоченных регулирующих органов

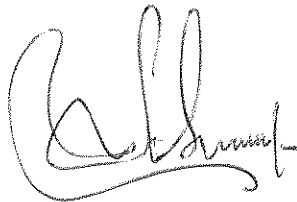
(Министерство антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь);

Республика Казахстан – требуется проработка с уполномоченными органами;

Российская Федерация – отметила о готовности рассмотреть проект поправок в части нарушения принципов унификации тарифов и механизм зеркальных мер для железнодорожных администраций, в случае нарушения пунктов нормативной базы Договора ЕАЭС.

5. Уполномоченным органам и организациям железнодорожного транспорта государств-членов ЕАЭС направить в Департамент в срок до 21 июля 2025 года предложения в части развития перевозок грузов железнодорожным транспортом в рамках реализации пункта 29 Дорожной карты.

Председательствующий



Л.Н. Соколов

СПИСОК

участников совещания по реализации пп. 28, 29 Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств–членов Евразийского экономического союза на 2024–2026 годы в сфере железнодорожного транспорта

(8 июля 2025 года, г. Москва, в режиме видеоконференции)

ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВУЮЩИЙ		
1.	СОКОЛОВ Леонид Николаевич	заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры
РЕСПУБЛИКА АРМЕНИЯ		
2.	АНАНИЯ Диана Ашотовна	главный специалист Департамента политики железнодорожного и водного транспорта Министерства территориального управления и инфраструктур Министерства территориального управления и инфраструктур
3.	НЕФЁДОВ Егор Владимирович	начальник дорожного центра фирменного транспортного обслуживания ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», независимый эксперт
РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ		
4.	ИВАНОВ Дмитрий Александрович	заместитель начальника службы – начальник отдела по сотрудничеству со странами СНГ службы внешних связей ГО «Белорусская железная дорога» (руководитель группы)
5.	ЛЕСОЦКАЯ Надежда Васильевна	заместитель начальника службы грузовой работы и внешнеэкономической деятельности ГО «Белорусская железная дорога»
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН		
6.	НУРКАНОВ Ерканат Балханулы	главный эксперт Управления межотраслевой координации Комитета железнодорожного и водного транспорта Министерства транспорта
7.	МУСАБЕКОВА Ляззат Таскеновна	Директор Департамента планирования эксплуатационных показателей филиала АО «НК «ҚТЖ» - «Дирекция магистральной сети»

8.	ИБРАЕВА Айман Жумагуловна	руководитель группы Департамента интеграции и международного сотрудничества АО «НК «КТЖ»
9.	ДОСАНОВА Шолпан Дилдабаевна	главный менеджер Департамента тарифной политики АО «НК «КТЖ»
10.	ЖУНУСОВ Райымбек Серикович	главный менеджер Департамента интеграции и международного сотрудничества АО «НК «Казахстан темир жолы»
КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА		
11.	АКБАР уулу Данияр	главный специалист Управления транспортной политики Министерства транспорта и коммуникаций
12.	РАСУЛОВА Асель Замирбековна	ведущий специалист отдела внешних связей и интеграции Министерства транспорта и коммуникаций
13.	ПОНОМАРЕВА Наталья Сергеевна	ведущий инженер отдела грузовых перевозок ГП «НК «Кыргыз темир жолу»
14.	АБДЫЛДАЕВА Алина Догдурбаевна	ведущий специалист отдела по международному сотрудничеству ГП «НК «Кыргыз темир жолу»
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ		
15.	АВЕРИН Александр Алексеевич	главный специалист отдела евразийской интеграции Департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества ОАО «РЖД»
16.	ПРОШКИНА Инна Владимировна	консультант отдела нормативного обеспечения международных перевозок Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта
17.	ФИЛАТОВ Андрей Васильевич	начальник отдела евразийской интеграции Департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества ОАО «РЖД»
ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ		
18.	АБДЫЛДАЕВА Элюра Жумакадыровна	главный специалист-эксперт отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры

19.	ДЕМЕНЁВА Татьяна Александровна	советник отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры
20.	МУСУРАЛИЕВ Нуртай Нурланович	главный специалист-эксперт отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры
21.	МУХАМЕТОВ Нуржан Хасимжанович	заместитель начальника отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры
22.	УСМАНОВА Мадина Азамовна	консультант отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры

Доклад

Совершенствование обмена информацией о загрузенности
железнодорожной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС

г. Москва
2025 год

Оглавление

Введение	3
1. Общее состояние загруженности железнодорожной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС.....	4
2. Основные причины сверхнормативной загрузки инфраструктуры государств-членов ЕАЭС (информация от государств-членов ЕАЭС).	10
3. Существующее информационное взаимодействие организаций железнодорожного транспорта и грузоотправителей государств-членов ЕАЭС (текущее состояние, имеющиеся резервы).	11
4. Предложения по совершенствованию существующего информационного взаимодействия.....	13
5. Предложения по необходимости совершенствования нормативно-правовой базы государств - членов ЕАЭС, Договора о ЕАЭС и иных международных договоров.....	15
Итоги и выводы	15

Введение

В целях обеспечения последовательного поэтапного реализации Основных направлений транспортной политики каждые три года на заседании Евразийского межправительственного совета утверждается план мероприятий («дорожная карта»).

Данный доклад подготовлен Евразийской экономической комиссией (далее – Комиссия, ЕЭК) на основании информации, предоставленной уполномоченными органами и организациями железнодорожного транспорта государств – членов Евразийского экономического союза (далее – государства-члены, ЕАЭС, Союз) по итогам работы в 2025 году, и во исполнение пункта 28 Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза на 2024–2026 годы, утвержденного Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 1 октября 2024 года № 15.

Основной целью подготовки доклада является проработка предложений по совершенствованию обмена информацией о загруженности железнодорожной инфраструктуры государств-членов.

Мероприятия, включенные в проект «дорожной карты», основаны на результатах реализации «дорожных карт» 2018-2020 годов и 2021-2023 годов и являются их логическим продолжением для достижения целей по формированию в Союзе единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг, в том числе железнодорожного транспорта в современных условиях, развивают положения Договора о Союзе от 29 мая 2014 года и Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года.

1. Общее состояние загруженности железнодорожной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС.

Республика Беларусь

ГО «Белорусская железная дорога» обладает необходимыми резервами пропускных и провозных возможностей железнодорожной инфраструктуры при организации перевозок грузов как в рамках ЕАЭС, так и в сообщении с третьими странами.

На внешнем периметре ЕАЭС Белорусская железная дорога имеет 6 действующих пограничных переходов со странами Европейского союза (Польша, Литва, Латвия), из которых с Польшей - 3 погранперехода, с Литвой - 2 погранперехода, с Латвией - 1 погранпереход. Общая пропускная способность инфраструктуры Белорусской железной дороги на указанных погранпереходах составляет 173 пары поездов в сутки, из которых с Польшей - 56 пар поездов, с Литвой - 85 пар поездов, с Латвией ~ 32 пары поездов.

В настоящее время, с учетом имеющихся объемов грузовых перевозок в 2025 году, все пограничные переходы с Европейским союзом имеют достаточные резервы пропускных способностей. Так, в сообщении с Польшей медианные резервы пропускных способностей составляют 40,6 пар поездов в сутки, или 72,5% от имеющихся мощностей, с Литвой - 80 пар поездов в сутки, или 94,1% от имеющихся мощностей, с Латвией - 30,8 пар поездов

в сутки, или 96,3% от имеющихся мощностей. Таким образом суммарные медианные резервы пропускных способностей Белорусской железной дороги в сообщении со странами Европейского союза составляют 151,4 пары поездов в сутки, или 87,5% от имеющихся мощностей.

Необходимо отметить, что значительные резервы пропускных способностей на границе со странами Европейского союза сформировались по причине переориентации грузопотоков в связи с введением странами ЕС санкционных ограничений. При этом Белорусская железная дорога готова к возобновлению перевозок в досанкционном объеме. Дополнительного развития инфраструктуры на границе ЕАЭС - ЕС в данном случае не потребуется.

Организация перевозок грузов в сообщении с государствами - членами ЕАЭС осуществляется Белорусской железной дорогой во взаимодействии с ОАО «РЖД» через 5 действующих межгосударственных стыковых пунктов - Езерище, Красное, Заольша, Сураж и Закопытье. Инфраструктура Белорусской железной дороги обладает необходимыми техническими и технологическими возможностями для обеспечения суммарной медианной пропускной способности на белорусско-российском направлении в объеме

153 пары поездов в сутки.

В настоящее время все МГСП на белорусско-российской границе также обладают суммарным резервом медианных пропускных способностей в объеме 118 пар поездов в сутки, или 77% от имеющихся мощностей.

В целях увеличения пропускных возможностей белорусско- российских МГСП для обеспечения перевозок перспективных объемов грузов 25.08.2023 Белорусской железной дорогой и ОАО «РЖД» подписано Соглашение о сотрудничестве по модернизации/развитию участков инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования для освоения перспективных объемов грузов, перевозимых по 9-му Общеввропейскому транспортному коридору, в направлении портов Северо-Западного региона Российской Федерации (далее - Соглашение).

Соглашением определены подходы по сотрудничеству сторон, направленные на реализацию мероприятий по увеличению пропускной способности участков инфраструктуры 9-го Общеввропейского транспортного коридора. Неотъемлемой частью Соглашения является План мероприятий по модернизации/развитию участков железнодорожной инфраструктуры (далее - План мероприятий).

Основные работы, предусмотренные Планом мероприятий, будут реализованы до конца 2025 года. Реализация Плана мероприятий позволит обеспечить потребность белорусских грузоотправителей в перевозке грузов в направлении портов Северо-Западного региона Российской Федерации в полном объеме на период до 2030 года».

Республика Казахстан

По территории Республики Казахстан по линии железнодорожной инфраструктуры на внешнем периметре имеются межгосударственные стыковые пункты (МГСП) со следующими странами: Российская Федерация – 9, Китайская Народная Республика – 2, Республика Узбекистан – 2, Кыргызская Республика – 1, Туркменистан – 1.

Текущая пропускная способность инфраструктуры по всем МГСП составляет 198 поездов в сутки, в том числе с Российской Федерацией – 109 поездов в сутки.

Вместе с тем сообщаем, что в 2023 году утверждена Программа развития МЖС до 2029 года, которая предусматривает ремонт 11 тыс. км пути, в т.ч. капитальный ремонт 3 957 км, покомпонентный ремонт 3 221 км и планово-предупредительный ремонт 3 822 км.

По состоянию на май 2025 года отремонтировано 383 км, при годовом плане 1 480 км. Работы ведутся согласно графику.

Кыргызская Республика

Кыргызская железная дорога на внешнем периметре имеет 4 действующих пограничных перехода с Узбекистаном (Карасу Узбекский, Шамалдысай, Джалал Абад и Пост 38) и с учетом имеющихся объемов перевозок обладает достаточными резервами пропускных способностей. Общая пропускная способность инфраструктуры на пограничных переходах составляет 12 пар поездов в сутки. Обмен поездами производится как собственными, так и Узбекскими тепловозами.

На внутренней границе ЕАЭС Кыргызская железная дорога имеет один пограничный переход с Республикой Казахстан (Турксиб). Пропускная способность инфраструктуры на пограничных переходах составляет до 8 пар поездов в сутки.

Российская Федерация

Протяженность «узких мест» на сети железных дорог ОАО «РЖД» по состоянию на начало 2025 г. составляет около 6% от общей эксплуатационной сети. В рамках развития провозной и пропускной способности инфраструктуры ОАО «РЖД» проводит соответствующие мероприятия по развитию железнодорожных узлов, реконструкции станций, строительству дополнительных путей и усилению энергоснабжения.

В рамках развития терминально-складского комплекса ведется реконструкция и строительство транспортно-логистических центров и «грузовых дворов», а также проводятся соответствующие работы по увеличению перерабатывающей способности терминалов в два раза, способствующей развитию опорной транспортной сети.

Через российско-белорусские межгосударственные стыковые пункты за 5 месяцев 2025 г. фактическая среднесуточная сдача составила 34 поезда, прием 36 поездов, в том числе:

по межгосударственному стыковому пункту (далее - МГСП) Завережье - Езерице передача составила 13 поездов, прием - 13 поездов;

по МГСП Красное - Осиновка передача составила 13 поездов, прием - 15 поездов;

по МГСП Рудня - Заольша передача составила 2 поезда, прием - 2 поезда;

по МГСП Злынка - Закопытье передача составила 4 поезда, прием - 5 поездов;

по МГСП Сураж - Журбин передача составила 1 поезд, прием - 1 поезд.

Через российско-казахстанские МГСП фактическая сдача составила 64 поезда, прием составил - 63 поезда, в том числе:

по МГСП Кигаш (Аксарайская-2) - Ганюшкино передача составила 9 поездов, прием - 9 поездов;

по МГСП Озинки - Семиглавый Мар передача составила 6 поездов, прием - 7 поездов;

по МГСП Канисай - Илецк-1 передача составила 7 поездов, прием - 7 поездов;

по МГСП Орск-Новый-Город - Алимбет передача составила 4 поезда, прием - 3 поезда;

по МГСП Карталы-1 - Тобол передача составила 17 поездов, прием - 16 поездов;

по МГСП Зауралье - Пресногорьковская передача составила 7 поездов, прием - 7 поездов;

по МГСП Петропавловск - БП 7 км передача составила 5 поездов, прием - 5 поездов;

по МГСП Локоть - Семипалатинск передача составила 3 поезда, прием - 2 поезда;

по МГСП Кулунда - Кургамыс передача составила 7 поездов, прием - 7 поездов.

О реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г., утвержденного распоряжением Правительства РФ от 30.09.2018 г. №2101-р

В 2024 г. завершилось действие Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г., утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 г. № 2101-р (далее - КПМИ), принятого во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 г.».

В части железнодорожного транспорта были реализованы мероприятия следующих федеральных проектов:

«Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово -

Черноморского бассейна»;

«Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог»;

«Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей»;

«Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо - Западного бассейна»;

«Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла».

За период реализации КПМИ суммарная провозная способность участков на подходах к морским портам Северо-Западного бассейна возросла +5,5%, суммарная провозная способность участков на подходах к морским портам Азово-Черноморского бассейна возросла в 1,5 раза, суммарная провозная способность магистралей Восточного полигона возросла более чем в 1,4 раза.

В рамках исполнения Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 г. и на перспективу до 2036 г.» решением президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 20.12.2024 № 12пр) утверждены паспорта национальных проектов на период 2025 - 2030 гг., а также паспорта федеральных проектов, в том числе паспорт федерального проекта «Развитие опорной сети железных дорог».

В соответствии с паспортом федерального проекта «Развитие опорной сети железных дорог» по итогам 2030 г. предусмотрено достижение следующих ключевых показателей:

провозная способность Восточного полигона - 210 млн тонн;

провозная способность на подходах к морским портам Азово - Черноморского бассейна - 152 млн тонн;

провозная способность международного транспортного коридора (далее - МТК) «Север-Юг» - 20 млн тонн;

провозная способность на подходах к морским портам Северо - Западного бассейна - 220 млн тонн.

Сроки достижения и параметры целевых показателей вышеуказанного проекта могут быть уточнены по итогам рассмотрения финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД» на соответствующие периоды на совещаниях в Правительстве Российской Федерации и их утверждения советом директоров ОАО «РЖД».

Информации от уполномоченных органов и организаций железнодорожного транспорта Республики Армения по наполнению данного раздела в ЕЭК не поступало.

2. Основные причины сверхнормативной загрузки инфраструктуры государств-членов ЕАЭС (информация от государств-членов ЕАЭС).

Информации от уполномоченных органов и организаций железнодорожного транспорта государств-членов ЕАЭС по наполнению данного раздела в ЕЭК не поступало.

3. Существующее информационное взаимодействие организаций железнодорожного транспорта и грузоотправителей государств-членов ЕАЭС (текущее состояние, имеющиеся резервы).

Республика Беларусь

В настоящее время оперативный обмен информацией об организации движения поездов и загруженности железнодорожной инфраструктуры осуществляется в рамках проводимых на ежедневной основе Дирекцией Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества селекторных совещаний с участием представителей железных дорог, участвующих в работе Совета по железнодорожному транспорту, включая железные дороги государств - членов ЕАЭС.

В ходе указанных совещаний формируется общее представление о складывающейся поездной обстановке на всей сети, осуществляется обмен информацией о планируемом объеме сдачи/приема грузовых поездов по межгосударственным стыковым пунктам на предстоящие сутки, а также об имеющихся проблемных вопросах продвижения вагонопотоков по железнодорожным участкам сети.

Таким образом механизм обмена оперативной информацией о загруженности железнодорожной инфраструктуры в полной мере сформирован и реализуется на всем пространстве ЕАЭС и СНГ.

Взаимодействие с грузоотправителями в части загрузки инфраструктуры железнодорожного транспорта осуществляется Белорусской железной дорогой на наиболее востребованных направлениях транспортировки белорусской экспортной продукции. В настоящее время особый интерес для белорусских грузоотправителей представляет перевозка грузов в направлении портов Северо-Западного региона Российской Федерации. В целях оперативного планирования и организации бесперебойной работы на всем маршруте следования грузов Белорусской железной дорогой совместно с Октябрьской железной дорогой - филиалом ОАО «РЖД» на ежедневной основе организовано проведение селекторных совещаний с участием белорусских грузоотправителей и российских грузополучателей.

Республика Казахстан

В государствах-членах ЕАЭС действуют автоматизированные системы в области управления перевозочной работой различных поколений, основными из которых являются следующие:

– автоматизированная система оперативного управления перевозками (АСОУП) предназначена для создания и поддержания в реальном режиме времени информационной модели перевозочного процесса (внедрена в 1980-х годах);

– автоматизированная система интегрированной обработки маршрута машиниста (АС ИОММ) предназначена для составления отчетности об использовании подвижного состава, расхода электроэнергии, топлива и смазки на локомотивы (внедрена в 1970-1980-х годах);

– автоматизированная система резервирования мест и продажи билетов (АСУ ЭКСПРЕСС) (внедрена к 1990 году);

– единый комплекс интегрированной обработки дорожной ведомости (ЕК ИОДВ) (внедрен в середине 1990-х годов).

Создание и внедрение основных АСУ произведено в период МПС СССР, когда управление отраслью группировалось по видам деятельности и разделялось по функциям. Как следствие, информационные платформы работали и работают разрозненно, без общей привязки активов друг к другу.

В период выделения администраций в самостоятельные отрасли внедрены национальные информационные системы.

Учитывая работу участников стран ЕАЭС в едином сетевом технологическом процессе железнодорожных перевозок, предлагаем усилить системное взаимодействие участников перевозочного процесса.

Информации от уполномоченных органов и организаций железнодорожного транспорта Республики Армения, Кыргызской Республики, Российской Федерации по наполнению данного раздела в ЕЭК не поступало.

4. Предложения по совершенствованию существующего информационного взаимодействия.

Республика Беларусь

В части совершенствования существующего информационного обмена предлагается разработать механизм обмена на постоянной основе актуальной информацией о загрузенности инфраструктуры, перспективах ее развития, наличии/отсутствии резерва пропускных способностей на основных участках международных транспортных коридоров на пространстве ЕАЭС в более глобальном временном интервале с учетом как существующих объемов грузопотоков, так и перспективных.

Республика Казахстан

Предлагаем участникам стран ЕАЭС повысить эффективность использования ресурсов, связанных с обеспечением перевозочного процесса, путем создания бизнес-образующих факторов посредством информационных технологий.

Например, используя опыт участников ЕАЭС по созданию современных АСУ, и, соответственно, отчетов по отражению деятельности с учетом новых участников рынка перевозок, создать сетевые отчеты по отражению показателей эксплуатационной работы.

Каждая железная дорога имеет свои особенности ведения транспортного бизнеса, поэтому интеграция АСУ должна стать гарантом нормативно-технологического обеспечения организации и управления процессом железнодорожных грузовых перевозок и организации системного взаимодействия участников перевозочного процесса в обеспечении эффективного использования ресурсов по всем элементам, связанным с обеспечением перевозочного процесса.

Российская Федерация

В настоящее время предложения по совершенствованию обмена информацией о загрузенности железнодорожной инфраструктуры государств - членов ЕАЭС отсутствуют.

В случае поступления предложений по совершенствованию обмена обозначенной информацией, представители ОАО «РЖД» будут готовы принять участие в их обсуждении, в рамках соответствующих консультативных органов Евразийской экономической комиссии.

Информации от уполномоченных органов и организаций железнодорожного транспорта Республики Армения, Кыргызской Республики, Российской Федерации по наполнению данного раздела в ЕЭК не поступало.

5. Предложения по необходимости совершенствования нормативно-правовой базы государств - членов ЕАЭС, Договора о ЕАЭС и иных международных договоров

Республика Беларусь

ГО «Белорусская железная дорога» проинформировала, что по совершенствованию нормативно-правовой базы государств - членов ЕАЭС, Договора о ЕАЭС и иных международных договоров предложений не имеется.

Информации от уполномоченных органов и организаций железнодорожного транспорта Республики Армения, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации по наполнению данного раздела в ЕЭК не поступало.

Итоги и выводы