

СБОРНИК

МАТЕРИАЛОВ ДИРЕКЦИИ СОВЕТА
ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ
ТРАНСПОРТУ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ
СОДРУЖЕСТВА
ноябрь 2025 г. - май 2026 г.



В Сборник материалов Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества за период с ноября 2025 г. по май 2026 г. включены информационные материалы к 84-му заседанию Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (13-14 мая 2026 года, г. Ашхабад) и материалы рабочих органов Совета.

*Дирекция Совета по железнодорожному транспорту
государств-участников Содружества*



© Дирекция Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества,
№ 3, Москва, 2026 г.

Адрес Дирекции Совета:
107174, Российская Федерация, Москва, ул. Новая Басманная, 2
тел.: +7(499) 262-11-20,
Департамент научно-технического сотрудничества и правового обеспечения:
тел: +7(499) 262-40-19, +7(499) 262-98-11

Содержание

Выступление Председателя Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Попова В.А. по пункту 1 повестки дня (13 мая 2026 г., г. Ашхабад) «О выполнении решений восьмьдесят третьего заседания Совета и итогах эксплуатационной работы сети железных дорог за 2025 год и первый квартал 2026 года»	5
Выступление Заместителя Председателя Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Никитина О.А. по пункту 2 повестки дня (13 мая 2026 г., г. Ашхабад) «Об итогах работы пассажирского комплекса в международном сообщении за 2025 год и первый квартал 2026 года»	15
Выступление Заместителя Председателя Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Никитина О.А. по пункту 3 повестки дня (13 мая 2026 г., г. Ашхабад) «О нормативах графика движения поездов на 2026/2027 год».....	22
Выступление руководителя Департамента координации эксплуатационной работы и использования подвижного состава Кошелева П.Ю. по пункту 4 повестки дня (13 мая 2026 г., г. Ашхабад) «Об итогах номерной переписи контейнеров в 2025 году»	27
Выступление Председателя Дирекции Совета Попова В.А. на пленарном заседании 84-го заседания Совета (14 мая 2026 г., г. Ашхабад)	31
Выступление и.о. Председателя Дирекции Совета Соложенкина С.В. на заседании Экономического совета СНГ (5 декабря 2025 г., г. Москва) «О деятельности Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества в 2020 году – первом полугодии 2025 года»	35
Выступление Председателя Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Попова В.А. (28 апреля 2026 г., г. Москва) на заседании Совета постоянных полномочных представителей государств – участников Содружества при уставных и других органах Содружества.....	43
Выступление заместителя Председателя Дирекции Совета Соложенкина С.В. (12 марта 2026 г., г. Москва) на сетевом совещании руководителей хозяйств перевозок железнодорожных администраций государств – участников Содружества	53

Выступление руководителя Департамента координации эксплуатационной работы и использования подвижного состава Кошелева П.Ю. (19 мая 2026 г., г. Санкт-Петербург) на совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций по плану формирования грузовых поездов, плану формирования вагонов с контейнерами и порядку направления вагонопотоков в международном сообщении, актуализации перечней международных специализированных поездов на 2026/2027 год	59
«Об итогах эксплуатационной работы сети железных дорог в 2025 году» (12 марта 2026 г., г. Москва)	75
«О проблеме применения конвенционных запрещений при регулировании перевозок собственных (арендованных) порожних грузовых вагонов в международном сообщении» (12 марта 2026 г., г. Москва)	87
О международном молодежном сотрудничестве, в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества	90
«Обеспечение Безопасности транспортной деятельности на железнодорожных поездах в Республике Беларусь»	95
«Безопасность движения»	98
«Бенчмаркинг лучших практик в области обеспечения безопасности движения на территории государств – участников Содружества»	102
Передвижной консультативно-диагностический центр на базе поезда «Святой Пантелеймон» как модель приближения медицинской помощи к пациенту	106
«Совершенствование технического обслуживания грузовых поездов»	118



**Выступление Председателя Дирекции Совета по
железнодорожному транспорту государств – участников
Содружества Попова В.А. по пункту 1 повестки дня
(13 мая 2026 г., г. Ашхабад)**

**«О выполнении решений восьмьдесят третьего заседания Совета
и итогах эксплуатационной работы сети железных дорог
за 2025 год и первый квартал 2026 года»**

В контексте председательства Туркменистана в Содружестве Независимых Государств (решение Совета глав государств СНГ от 10 октября 2025 г.) по линии Исполнительного комитета СНГ обозначены предложения по формированию условий для придания импульса сотрудничеству в сфере транспорта.

В первую очередь речь идет о подготовке и вынесении на

рассмотрение высшими органами СНГ документов транспортной направленности, проведении мероприятий по транспортной тематике, оказании содействия в практической реализации транспортных инициатив.

В этой связи по решению 83-го заседания Совета экспертами железнодорожных администраций рассмотрен и вынесен на текущее заседание проект Концепции развития железнодорожных международных транспортных коридоров с последующим утверждением Советом глав правительств СНГ.

Приступила к работе Комиссия по вопросам инфраструктуры железнодорожного транспорта. На утверждение Совета вынесены кандидатура Председателя и Положение о Комиссии.

Продолжена реализация предложений железнодорожных администраций по совершенствованию деятельности рабочих и исполнительного органов Совета. На утверждение вынесено дополнение в Правила организации и проведения совещаний и заседаний в части выполнения мероприятий по своевременному направлению итоговых материалов рабочих органов Совета.

Далее об основных результатах эксплуатационной работы сети железных дорог за 2025 год и первый квартал 2026 года.

ОБЪЕМНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ



На фоне адаптации к новым геополитическим условиям в 2025 году наблюдалось замедление темпов роста мировой экономики, что отразилось на работе ряда железных дорог.

По итогам 2025 года грузооборот по сети сократился на 0,8 %, а объем погрузки снизился на 3,6 %.

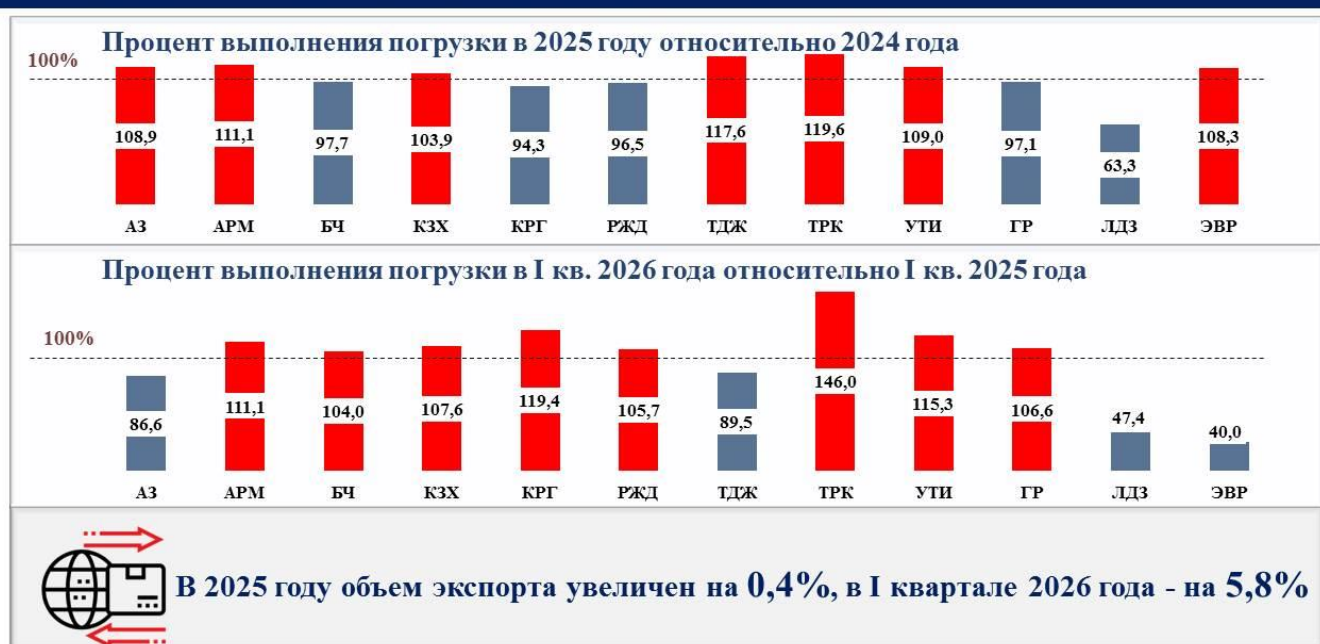
Тенденция к снижению сохранилась и в первом квартале 2026 года. Тем не менее, железные дороги Содружества по-прежнему занимают одну из лидирующих позиций в мире по объему перевозимых грузов.

В целом по сети в 2025 году перевезено более 1,5 млрд. тонн грузов, что практически соответствует плановым параметрам.

В 2025 году и I квартале 2026 года железнодорожные администрации Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана превысили уровень грузооборота предыдущего периода.

Администрации Кыргызстана, Таджикистана и Эстонии в 2025 году, а администрации Туркменистана, Узбекистана, Грузии и Эстонии в I квартале 2026 года увеличили погрузку грузов. Железнодорожные администрации Армении и Казахстана, достигли роста грузооборот и увеличения объема погрузки как в 2025 году, так и в первом квартале 2026 года.

Погрузка грузов в международном сообщении

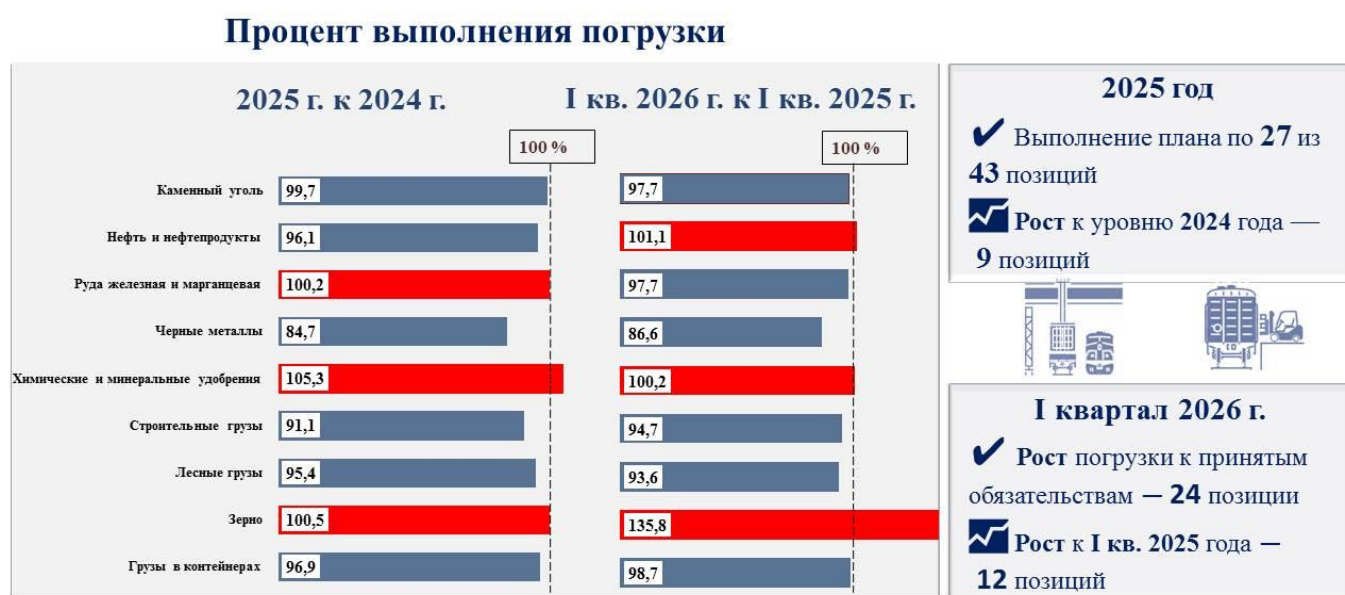


В 2025 году зафиксирован незначительный прирост объемов экспорта, что привело к увеличению средней дальности перевозок более чем на 3 %. В первом квартале 2026 года тенденция роста сохранилась – объем экспорта увеличен почти на 6 %.

Повышению объемов погрузки в международном сообщении способствовала, в том числе, работа по развитию международных транспортных коридоров. В 2025 году экспорт увеличили 7 железнодорожных администраций (Азербайджан, Армения,

Казахстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Эстония).
В первом квартале 2026 года – 8 администраций (Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия, Туркменистан, Узбекистан, Грузия).

Выполнение погрузки грузов основной номенклатуры



В связи со снижением спроса на рынке черных металлов в 2025 году и первом квартале 2026 года наблюдается наибольшее сокращение объемов их погрузки.

Вместе с тем, в 2025 году по 9 позициям из 43 учитываемых номенклатур грузов зафиксирован рост к уровню 2024 года. В первом квартале 2026 года увеличение погрузки отмечено уже по 12 позициям.

Погрузка грузов основной номенклатуры



Основная доля объемов перевозок пришлась на каменный уголь, нефть и нефтепродукты, строительные грузы, руду железную и марганцевую. Прирост объемов перевозок этих грузов обеспечили железнодорожные администрации Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана.

Перевозки грузов в контейнерах в 2025 году сократились на 3,1 % к уровню 2024 года. В первом квартале 2026 года снижение объемов замедлилось.

Одной из действенных мер повышения пропускной и провозной способности является увеличение составности контейнерных поездов.

В качестве сравнения. В графике пятилетней давности контейнерные поезда имели длину преимущественно 57 условных вагонов. В действующем графике более 75 % международных контейнерных

поездов имеют длину 71 условный вагон. С учетом развития железнодорожной инфраструктуры ожидается увеличение количества таких поездов при курсировании по территории Казахстана. В сообщении между железными дорогами Беларуси и России организовано движение соединенных поездов длиной 114 условных вагонов. По территории России курсируют контейнерные поезда длиной до 142 условных вагонов.

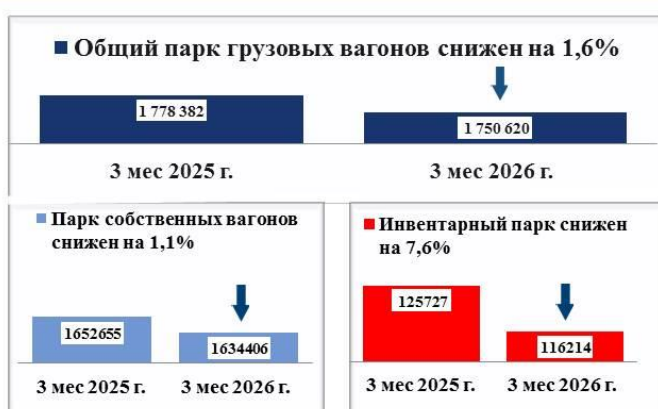
Показатели использования подвижного состава



По итогам 2025 года оборот грузового вагона составил 19,35 суток. В первом квартале 2026 года он ускорен на 11 часов.

Рабочий парк грузовых вагонов в 2025 году содержался с увеличением к 2024 году на 1,6 %, а в первом квартале 2026 года он снижен на 4 %.

Структура общего парка грузовых вагонов



Соотношение инвентарного парка к общему парку

ЖДА	АЗ	АРМ	БЧ	КЗХ	КРГ	МЛД	РЖД	ТДЖ	ТРК	УТИ	ГР	ЛДЗ	ЛТГ	ЭВР
Инв., %	59	100	52	1	48	92	3	94	65	21	94	15	38	0

Снижение объемов перевозок повлекло оптимизацию парка грузовых вагонов железнодорожных администраций. Парк собственных вагонов уменьшился на 1,1 %. А инвентарный парк совместного использования сократился почти на 8% к уровню аналогичного периода прошлого года и составил более 116 тысяч вагонов.

Вагоны с истекшим сроком службы



Количество вагонов с истекшим нормативным сроком службы в инвентарном парке составляет более 67 тысяч, из которых половине (50,3%) продлен срок службы. В парке собственных грузовых вагонов срок службы продлен более чем двум третям (76,7%) от всех вагонов с истекшим сроком службы. Необходимо учитывать, что для обеспечения безопасности движения и эффективности перевозочной работы требуется реальное обновление подвижного состава вместо продления эксплуатации выработавших свой ресурс вагонов.

Вместе с тем, прослеживается и положительная тенденция. Преодолевая инерцию рынка, доля собственных вагонов с продленным сроком службы по итогам первого квартала 2026 года снизилась по отношению к аналогичному периоду прошлого года более чем на 3%.

В течение последних трех лет наблюдается устойчивая динамика роста объемов международных пассажирских перевозок. Подробная информация об итогах работы пассажирского комплекса будет представлена далее.

**Выступление Заместителя Председателя Дирекции Совета
по железнодорожному транспорту государств – участников
Содружества Никитина О.А. по пункту 2 повестки дня
(13 мая 2026 г., г. Ашхабад)**

**«Об итогах работы пассажирского комплекса в международном
сообщении за 2025 год и первый квартал 2026 года»**



Наблюдается положительная динамика объемов перевозок пассажиров в международном сообщении роста у всех железнодорожных администраций:

в 2023 году – 8,2 млн пассажиров;

в 2024 году – 9,3 млн пассажиров;

в 2025 году – 10,5 млн пассажиров.

Рост объемов почти на треть в 2025 году при сохранении размеров движения свидетельствует о повышении эффективности использования подвижного состава и провозной способности.

Так, было дополнительно разработано 7 новых маршрутов для курсирования 38 прицепных и беспересадочных вагонов, увеличено количество курсирующих вагонов по уже существующим маршрутам, разработаны новые расписания для организации работы 6 двухгруппных поездов, а также проведена работа по сокращению времени в пути следования поездов.

Такой подход позволил снизить эксплуатационные расходы и сохранить доходность поездов в целом по администрациям.

Анализ экономической эффективности курсирования поездов за 2025 год показывает высокие результаты в сообщении между Российской Федерацией и Республикой Беларусь.

Практически

все поезда имеют положительный экономический эффект. Например, экономическая эффективность международного фирменного поезда № 1/2 Минск–Москва «Беларусь» увеличилась более чем на 50 %.

Из 10 пар (20 поездов в обоих направлениях) постоянно назначаемых поездов только 3 направления потребовали дополнительных средств для погашения требуемых расходов.

Отмечена положительная динамика у поездов формирования Республики Таджикистан в сообщении с Россией. В 2025 году

экономическая эффективность выросла по сравнению с 2024 годом на +21,8 млн руб.

Тенденция роста объемов перевозок сохраняется и в I квартале 2026 года и составляет 2,5 млн человек, рост +3,4 % к I кварталу 2025 года.



Увеличение пассажирооборота в международном сообщении:

в 2023 году – 3 300 млн пасс.-км;

в 2025 году – 4 100 млн пасс.-км .

Средний темп роста – свыше 11 %.

I квартал 2026 года: пассажирооборот составил порядка 950 млн. пас-км, рост составляет +1,8 % к I кварталу 2025 года.

Комиссия по пассажирскому хозяйству и совещания уполномоченных представителей железнодорожных администраций



Новые редакции:

Соглашение об экономической ответственности МГСП

Инструкция по учету передаче поездов по МГСП



18 дополнений в нормативные документы:

ОП СМПС (Приложения 1, 2)

Правила выдачи транспортных требований

Соглашение об экономической ответственности

Положение о фирменном поезде

Инструкция проводника

Внесение в реестр организаций, имеющих право на проведение работ по техническому диагностированию

Восстановление и расширение международного пассажирского сообщения, внедрение новых технологий и сервисов требуют своевременного и гибкого совершенствования нормативно-правовой базы Совета для повышения привлекательности международных железнодорожных перевозок.

Рабочими органами Комиссии по пассажирскому хозяйству (Рабочая группа по ОП СМПС и МГПТ, Экспертная группа) подготовлены и согласованы на очередном заседании Комиссии проекты изменений и дополнений в следующие нормативные документы (с последующим утверждением Советом):

- ОП СМПС (Приложения 1, 2);

- Инструкция проводника пассажирского вагона;
- Правила выдачи и использования служебных и разовых транспортных требований;
- Положение о фирменном поезде и фирменной группе вагонов;
- Соглашение об экономической ответственности за провоз безбилетного физического лица, излишней ручной клади, неоформленного багажа и грузобагажа в поездах;
- Дополнение Реестра организаций, имеющих право на проведение работ по техническому диагностированию пассажирских вагонов.

Благодаря системной работе уполномоченных представителей железнодорожных администраций по развитию электронных технологий и переходу на безбумажные носители подготовлены новые редакции документов - Соглашение об экономической ответственности за передачу международных пассажирских поездов с нарушением графика движения по межгосударственным стыковым пунктам и Инструкция по учету передачи международных пассажирских поездов по межгосударственным стыковым пунктам, порядку расследования и обмена информацией об опозданиях поездов.

Такой формат работы сокращает время на согласование Расчетной ведомости за международные пассажирские перевозки (по форме Приложения № 15 ПКР) с 40 дней до нескольких минут. Новые редакции документов отражают динамическое развитие

анализа исполненного графика движения международных пассажирских поездов. Целесообразно всем железнодорожным администрациям присоединиться к данной работе.

Один из примеров развития электронных технологий:

В Дирекцию Совета поступило обращение АО «ФПК» о внесении изменений в структуру натурального листа с дополнением графой «перевозчик» и соответствующий проект изменений в Инструкцию по составлению натурального листа пассажирского поезда в рамках перехода на электронные системы хранения и обработки информации. Обращение оперативно рассмотрено, предлагаемые изменения согласованы рабочими органами Дирекции Совета (ЭГ КПХ, ПРГ КИ, Комиссией по пассажирскому хозяйству, Комиссией специалистов по информатизации железнодорожного транспорта) и далее вынесены на утверждение настоящего заседания Совета.

Проектным офисом и Координационной постоянно действующей комиссией по совершенствованию нормативной правовой базы организации расчетов в международном железнодорожном сообщении проводится совместная планомерная реализация работ плана НИОКР (внедрение программного комплекса по формированию отчетных форм, формирование статистики и других) на базе системы международной интеграции пассажирских перевозок «Express International».

Отмечено, что еще имеются резервы повышения качества нашей работы. Имеющееся пространство для внедрения маркетинговых

инициатив велико и необходимо более активно популяризировать международные перевозки.

**Выступление Заместителя Председателя Дирекции Совета
по железнодорожному транспорту государств – участников
Содружества Никитина О.А. по пункту 3 повестки дня
(13 мая 2026 г., г. Ашхабад)
«О нормативах графика движения поездов на 2026/2027 год»**

Свод пассажирских поездов международного железнодорожного сообщения



Поезда в графике 2026/2027



На заседаниях уполномоченных представителей железнодорожных администраций в первом полугодии 2026 года были обсуждены и рассмотрены предложения в рамках разработки нормативов графика движения международных поездов, порядка курсирования прицепных и беспересадочных вагонов, поездов приграничного пригородного сообщения.

В Своде пассажирских поездов международного железнодорожного сообщения на 2026/2027 год предварительно согласовано курсирование 72 пар поездов.

Наибольшее количество поездов в новом графике будет формироваться железнодорожной администрацией Республики Беларусь (13 пар поездов).

Несмотря на отсутствие после пандемии международного сообщения со стороны Азербайджанской Республики, в графике на 2026/2027 год железнодорожными администрациями сохранены расписания пассажирских поездов.

Туристические поезда

6

действующих международных туристических поезда

+

4

Новых международных туристических поезда

Новые маршруты:

Ереван – Тбилиси – Батуми

Алматы – Бухара – Алматы

Нурлы жол – Бухара – Нурлы жол

Алматы – Душанбе – Алматы



Железнодорожными администрациями предложено организовать курсирование 4 новых международных туристических поездов в сообщениях Ереван – Тбилиси – Батуми, Алматы – Бухара – Алматы, Нурлы жол – Бухара – Нурлы жол и Алматы – Душанбе – Алматы.

Свод прицепных и беспересадочных вагонов



28

маршрутов для прицепных и беспересадочных вагонов

129

вагонов

Разработка новых маршрутов для курсирования международных поездов и вагонов осуществляется на основе всеобъемлющего анализа экономической эффективности и маркетинговых исследований на каждом конкретном направлении.

23

маршрута почтово-багажных вагонов

39

вагонов

На существующих направлениях, где пассажиропоток недостаточен для назначения поездов, организовано 28 маршрутов для курсирования 129 прицепных и беспересадочных вагонов. Размеры почтово-багажных вагонов приведены в соответствие с планируемыми объемами перевозок и составят 23 маршрута, в которых будет курсировать 39 вагонов.

Разработка новых маршрутов для международных поездов и вагонов, осуществляется на основе всеобъемлющего анализа экономической эффективности и маркетинговых исследований на каждом конкретном направлении.

Для удовлетворения спроса пассажиров в перевозке и рационального использования пропускных и провозных способностей железнодорожных администраций, принято решение о назначении курсирования дополнительных прицепных групп сообщением

Москва – Минск (по 6 вагонов) к поездам Калининградского направления.

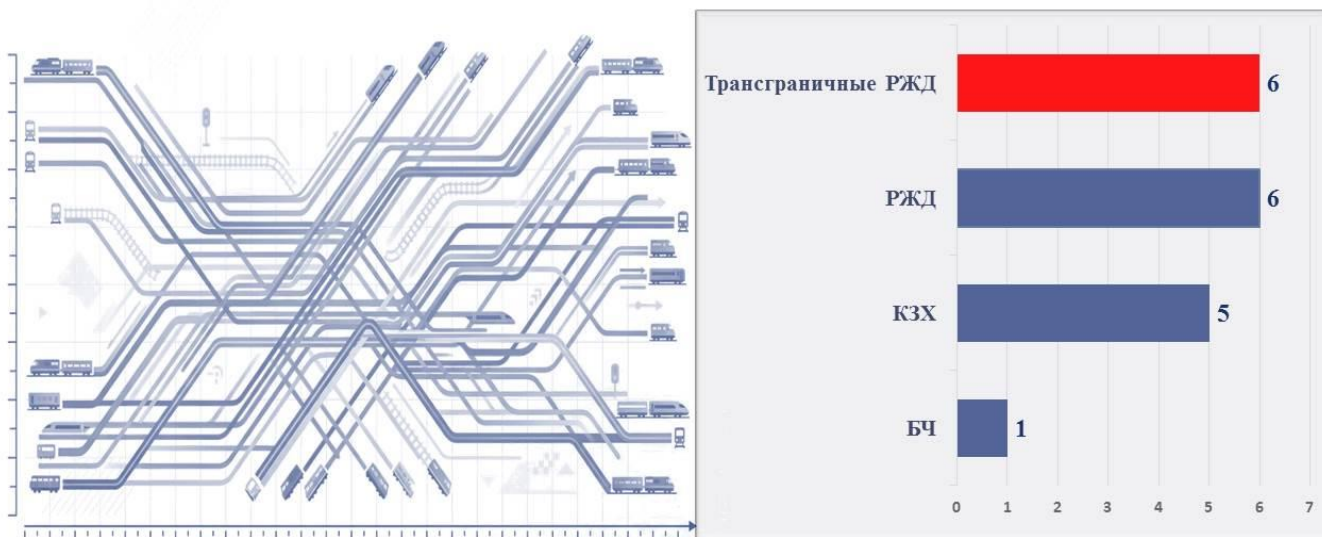
В стадии рассмотрения и обсуждения находится вопрос назначения нового поезда Минск – Минеральные Воды, вместо курсирующей группы вагонов беспересадочного сообщения.

Проводится активная работа по внедрению маркетинговых инициатив при организации международных пассажирских перевозок железнодорожными администрациями Республики Казахстан, Российской Федерации, Республики Узбекистан, Республики Таджикистан.

Для оперативного решения различных вопросов, в том числе по изменению тарифной политики; улучшения экономических показателей курсирования международных поездов и др., железнодорожными администрациями, вне графика проведения совещаний Дирекцией Совета, проводятся двухсторонние встречи и переговоры в рабочем порядке.

Свод поездов приграничного (регионального) пригородного железнодорожного сообщения

18 пар поездов в Своде приграничного пригородного сообщения



В новом графике движения международных поездов на 2026/2027 год размеры движения в приграничном пригородном (региональном) сообщении составят 18 пар.

Впервые на пространстве СНГ между железнодорожными администрациями Российской Федерации и Республики Беларусь (26 февраля 2026 г.) подписан Декрет об организации и развитии трансграничного пригородного пассажирского сообщения Союзного государства, в соответствии с которым со 2 апреля 2026 г. организовано движение трансграничных пригородных поездов по маршрутам Смоленск – Витебск и Смоленск – Орша.

Данный опыт показывает, что и другим железнодорожным администрациям было бы целесообразно рассмотреть возможность организации курсирования трансграничных пригородных поездов.

В заключение отмечено, что все железнодорожные администрации активно участвуют в комплексной поддержке курса восстановления и развития международного пассажирского сообщения на паритетной основе.

**Выступление руководителя Департамента координации
эксплуатационной работы и использования подвижного состава
Кошелева П.Ю. по пункту 4 повестки дня
(13 мая 2026 г., г. Ашхабад)
«Об итогах номерной переписи контейнеров в 2025 году»**

Номерная перепись контейнеров 17 сентября 2025 года



В соответствии с поручением 82-го заседания Совета 17 сентября 2025 года на железных дорогах государств – участников Содружества проведена очередная номерная перепись контейнеров.

Железнодорожными администрациями Российской Федерации, Латвийской Республики, Эстонской Республики перепись контейнерного парка проведена с использованием автоматизированных систем.

Всего переписью охвачено 201 тыс. 811 контейнеров, из них 198 тыс. 275 – крупнотоннажных, 3 тыс. 536 – среднетоннажных.

Общее количество переписанных контейнеров в сравнении с переписью 2024 года уменьшилось на 17 % (на 41,2 тыс. единиц).

По итогам переписи контейнерный парк по своей принадлежности распределился следующим образом: 5 тыс. 810 контейнеров или 2,9 % – инвентарного парка и 196 тыс. 001 контейнер (97,1 %) – собственного парка.



Приведено сравнение данных АБД ПК с результатами переписи контейнеров принадлежности железнодорожных администраций.

На момент переписи в АБД ПК числилось 18 тыс. 459 контейнеров, в том числе 7 тыс. 523 – крупнотоннажных и 10 тыс. 936 – среднетоннажных. Из них подтверждено переписью 31 % – 5 тыс. 715 контейнеров, в том числе 2 тыс. 252 – крупнотоннажных (29,9%) и 3 тыс. 463 – среднетоннажных (31,7 %).

При этом:

из 7 тыс. 210 контейнеров с техническими паспортами, переписью охвачено 5 тыс. 711 или 79,2 %;

при проведении переписи не обнаружено 70 номеров контейнеров инвентарного парка, прошедших перепись в 2024 году;

не зафиксировано ни в одной из трех последних переписей (2023-2025 гг.) 12 тыс. 624 контейнера, из которых по 11 тыс. 287 контейнерам не имеется сведений о дислокации с 2002 года.

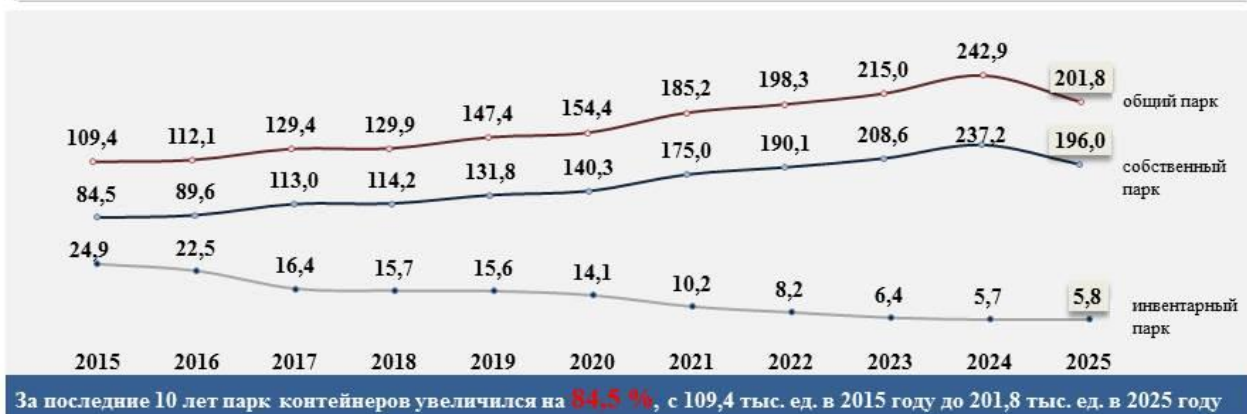
Итоги переписи инвентарного контейнерного парка

-772 Контейнеров
принадлежности ЖА (к 2024 г.)

178 Исключено из АБД ПК по
техническому состоянию

2 882 Неисправных контейнеров
обнаружено (↑ в 1,5 раза) (к 2024 г.)

Количество контейнеров инвентарного парка со сроком эксплуатации свыше 20 лет составило более 5 тыс. единиц (88,7 % от общего числа переписанных контейнеров инвентарного парка)



Итоги переписи 2025 года, как в целом по сети, так и по железнодорожным администрациям, рассмотрены и согласованы членами Комиссии Совета по железнодорожному транспорту

по вопросам методологии оперативного и статистического учета на железнодорожном транспорте в апреле текущего года.

Отмечено, что:

количество контейнеров принадлежности железнодорожных администраций в сравнении с переписью 2024 года сократилось на 772 единицы;

исключено из АБД ПК по техническому состоянию 178 номеров контейнеров;

обнаружено 2 тыс. 882 неисправных контейнера, что выше уровня 2024 г. в 1,5 раза (2024 г. – 1 тыс. 135 контейнеров);

количество контейнеров инвентарного парка со сроком эксплуатации свыше 20 лет составило более 5 тыс. единиц (88,7 % от общего числа переписанных контейнеров инвентарного парка).

Устойчивая тенденция: за последние 10 лет количество переписанных инвентарных контейнеров сократилось на 77 % (76,7 %), в то время как по собственным наблюдается рост в 1,3 раза и в целом общий переписанный контейнерный парк увеличился на 84,5 % (с 109,4 тыс. ед. в 2015 году до 201,8 тыс. ед. в 2025 году).

**Выступление Председателя Дирекции Совета
Попова В.А. на пленарном заседании 84-го заседания Совета
(14 мая 2026 г., г. Ашхабад)**



Проект Протокола 84-го заседания подготовлен на основании решений, принятых в ходе заседаний рабочих органов Совета и совещаний уполномоченных представителей железнодорожных администраций.

За период, прошедший с 83-го заседания Совета, в соответствии с планом работы проведено 46 совещаний и заседаний. Их решения направлены на обеспечение безопасной и эффективной работы железных дорог Содружества, а также на развитие международного сотрудничества по всему комплексу вопросов, относящихся к компетенции Совета:

Комиссией вагонного хозяйства согласованы для дальнейшего утверждения проекты извещений об изменении документов в области технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов и их комплектующих;

Комиссией по вопросам инфраструктуры железнодорожного транспорта на утверждение Совета вынесен проект Положения о данной Комиссии;

Координационной постоянно действующей комиссией по совершенствованию нормативной правовой базы организации расчетов в международном железнодорожном сообщении внесены изменения и дополнения в Правила комплексных расчетов.

На постоянной основе проводится актуализация нормативной базы Совета. На сегодняшний день база содержит более 400 утвержденных Советом документов.

Подготовлено и выносится на утверждение 84-го заседания Совета 26 проектов документов, в том числе 6 новых и 20 актуализированных.

Все перечисленное является лишь частью проделанной работы по подготовке проекта Протокола 84-го заседания Совета.

О деятельности Совета

5 декабря 2025

Экономический совет СНГ

28 апреля 2026

Совет постоянных полномочных
представителей государств –
участников Содружества

Отмечена положительная работа Совета по железнодорожному транспорту в развитии сотрудничества и углублении интеграционных связей государств – участников СНГ в сфере железнодорожного транспорта.



Следует отметить, что в период между 83-м и 84-м заседаниями Совета состоялся ряд важных мероприятий.

В ходе заседаний Экономического совета СНГ (5 декабря 2025 г.) и Совета постоянных полномочных представителей государств – участников Содружества при уставных и других органах Содружества

(28 апреля 2026 г.) были заслушаны доклады Дирекции Совета о деятельности железнодорожного транспорта «пространства 1520».

Решениями данных органов отмечена положительная работа Совета по железнодорожному транспорту в развитии сотрудничества и углублении интеграционных связей государств – участников СНГ в сфере железнодорожного транспорта.

Высокую оценку получил также Отчет о деятельности Совета за предыдущий пятилетний период, подготовленный совместно железнодорожными администрациями, Дирекцией Совета и Исполнительным комитетом СНГ.

По проекту Протокола 84-го заседания Совета от железнодорожных администраций предварительно было получено 56 замечаний. Ряд замечаний поступил в ходе совещания экспертов Совета.

Все поступившие замечания отработаны, проект Протокола готов к подписанию.

**Выступление и.о. Председателя Дирекции Совета
Соложенкина С.В. на заседании Экономического совета СНГ
(5 декабря 2025 г, г. Москва)**

**«О деятельности Совета по железнодорожному транспорту
государств – участников Содружества в 2020 году – первом
полугодии 2025 года»**

**Состав Совета по железнодорожному транспорту
государств – участников Содружества**

**15 железнодорожных администраций
формат «СНГ+»**

9 железнодорожных администраций
стран СНГ

Грузия

3 железнодорожные администрации
стран Балтии

Иран

Афганистан



Совет по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества создан 14 февраля 1992 года Соглашением глав правительств государств – участников СНГ. На протяжении 34 лет Совет осуществляет координацию перевозок грузов и пассажиров в международном железнодорожном сообщении, обеспечивая функционирование и развитие единого технического, технологического и информационного пространства железных дорог колеи 1520 мм.

В работе Совета участвуют 16 железнодорожных администраций, представляющих 10 стран СНГ, а также Грузию, Иран и страны Балтии.

В отчетный период (с 2020 г. по первое полугодие 2025 г.) ассоциированным членом Совета стала железнодорожная администрация Афганистана. Совет является примером отраслевого функционирования формата «СНГ плюс».



Площадка Совета – ключевой объединяющий ресурс, позволяющий национальным железнодорожным администрациям эффективно решать вопросы эксплуатационной деятельности, совместного использования и содержания подвижного состава, безопасности движения, взаиморасчетов и многие другие.

В своей работе Совет по железнодорожному транспорту руководствуется положениями стратегических документов,

утвержденных Советом глав правительств, а также другими важнейшими документами СНГ.

На постоянной основе ведется работа по актуализации нормативной базы Совета, которая насчитывает 400 правил, инструкций, соглашений и других документов.

О деятельности Совета по железнодорожному транспорту

- ☐ *Совершенствование нормативной базы Совета*
- ☐ *Улучшение качества пассажирских и грузовых перевозок, обеспечение безопасности движения*
- ☐ *Внедрение новых технологий, цифровизация процессов*
- ☐ *Научно-техническое сотрудничество*
- ☐ *Развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров*
- ☐ *Социально-гуманитарное сотрудничество, здравоохранение*



Помимо нормативного обеспечения перевозочного процесса, Совет обеспечивает повышение качества и устойчивости пассажирских и грузовых перевозок.

За счет скоординированных действий участников Совета развивается инфраструктура международных транспортных коридоров, расширяется взаимодействие в социально-гуманитарной сфере, осуществляется обмен опытом в области железнодорожной

медицины, решаются задачи оперативного взаимодействия железнодорожных администраций.

Особую роль играет научно-техническое сотрудничество национальных железнодорожных администраций в рамках Совета, которое позволяет на пространстве Содружества внедрять новые технологии.

С учетом новых реалий и требований времени, с целью повышения эффективности работы в текущем году принято решение об образовании двух новых рабочих органов Совета Стратегическая группа по развитию международных транспортных коридоров и Комиссия по кадрово-социальной политике и гуманитарному сотрудничеству.

Рабочие органы Совета по железнодорожному транспорту

- 10 профильных комиссий
- 5 рабочих и экспертных групп
- Стратегическая группа по развитию международных транспортных коридоров
- Проектный офис системы международной интеграции пассажирских перевозок «Express International»

Основные задачи Дирекции Совета по железнодорожному транспорту

- Обеспечение реализации решений Совета, организация и проведение заседаний рабочих органов Совета
- Координация эксплуатационной работы сети железных дорог
- Участие в разработке и актуализации документов нормативной базы Совета
- Контроль взаиморасчетов между железнодорожными администрациями



Всего в Совете функционируют постоянно действующие рабочие органы: 10 профильных комиссий, 5 рабочих и экспертных групп, стратегическая группа и проектный офис.

Обеспечение выполнения решений Совета возложено на его исполнительный орган – Дирекцию Совета. Ежегодно в периоды между заседаниями Дирекция организует около 90 заседаний рабочих органов и совещаний уполномоченных представителей железнодорожных администраций

Помимо организационных функций, Дирекция выполняет координирующую роль в перевозочном процессе. На основании ежегодно разрабатываемых и утверждаемых Советом единого плана формирования и графика движения поездов в международном сообщении в Дирекции осуществляется круглосуточный диспетчерский контроль за продвижением поездов и учет их передачи по межгосударственным стыковым пунктам, что обеспечивает устойчивую поездную работу на всем пространстве железных дорог Содружества.

Ежегодно по сети железных дорог Содружества в среднем перевозится порядка 1,8 млрд тонн грузов, среднегодовой грузооборот составляет 2,9 трлн т·км.

Это в 1,3 раза больше, чем на железных дорогах США первого класса, и почти в 8 раз больше, чем в Европейском союзе.

За отчетный период на 13 % увеличилась средняя дальность перевозки, почти на 30 % выросло количество международных контейнерных поездов.

В течение отчетного периода железнодорожные администрации своевременно реагировали на вызовы, связанные с изменениями геополитической ситуации и переориентацией грузопотоков. В это непростое для отрасли время Совет объединил и скоординировал усилия, в том числе направленные на развитие международных транспортных коридоров.

Развитие транспортной и логистической инфраструктуры позволило достичь значительных результатов по коридору «Север – Юг».

По Восточному маршруту через туркмено-иранские пункты пропуска в январе – октябре текущего года перевезено более 2,3 тыс. контейнеров – рост более чем в 2 раза.

По Западному маршруту через Астару за десять месяцев перевезено более 6,5 тыс. контейнеров – рост на 58,3 % к аналогичному периоду прошлого года.

Российской Федерации, Азербайджанской Республики, Республики Казахстан, Туркменистана и Исламской Республики Иран за два года был сокращен средний срок перевозки из Москвы до иранского порта Бендер-Аббас с 27 до 16 суток.

А 26 ноября 2025 года «на полях» 83-го заседания Совета между железнодорожными администрациями России, Азербайджана и Ирана подписан Меморандум о формировании конкурентоспособных

сквозных ставок и развитии логистических сервисов по западному маршруту

МТК «Север-Юг».



Серьезным вызовом стали ограничения, связанные с пандемией коронавирусной инфекции. В 2020 году международное пассажирское сообщение было приостановлено. На сегодняшний день оно практически полностью восстановлено.

Уже в 2021 год возобновлено движение между Беларусью и Россией, а также между Арменией и Грузией.

С конца апреля 2021 года организовано курсирование скоростных электропоездов «Ласточка» между Москвой и Минском.

В 2022 год: вновь назначены поезда из стран Центральной Азии в Россию, восстановлено сообщение между Таджикистаном и Узбекистаном.

После завершения реконструкции Московского центрального транспортного узла восстановлено прямое сообщение между столицами Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана со столицей Российской Федерации.

Этим обусловлен рост объемов пассажирских перевозок. Так, в 2024 году перевезено 9,3 млн пассажиров, более чем в 3 раза превышает уровень 2020 года.

Для обмена опытом по развитию международного пассажирского сообщения в августе 2025 года под эгидой Совета восстановлен формат и впервые за шесть лет проведен Международный пассажирский форум.

Совместными усилиями и скоординированными действиями национальных железнодорожных администраций, участвующих в работе Совета, будет продолжено укрепление экономического потенциала государств Содружества.

**Выступление Председателя Дирекции Совета по
железнодорожному транспорту государств – участников
Содружества Попова В.А.
(28 апреля 2026 г., г. Москва)
на заседании Совета постоянных полномочных представителей
государств – участников Содружества при уставных и других
органах Содружества**

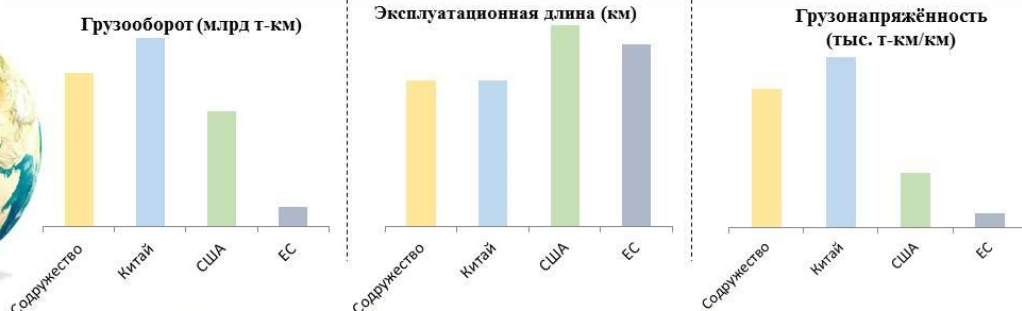
Железнодорожный транспорт является ведущим звеном транспортной системы Содружества. Он обеспечивает связанность регионов, поддерживает промышленность за счет поставок сырья и готовой продукции, стимулируя развитие крупных производств и сельского хозяйства. Железнодорожные перевозки отличаются высокой надежностью и экологичностью, позволяют одновременно перевозить значительные объемы грузов.

Термин «пространство 1520» используется железнодорожниками стран СНГ для обозначения отраслевого взаимодействия национальных железнодорожных администраций, поскольку на всех железных дорогах Содружества исторически применяются стандарты ширины колеи 1520 миллиметров.

Показатели деятельности железных дорог

Средние показатели транспортных систем

Регион	Грузооборот (млрд т-км)	Эксплуатационная длина (км)	Грузонапряжённость (тыс. т-км/км)
Содружество	2 914,6	161 600	18,04
Китай	3 580,0	161 000	22,24
США	1 600,0	222 500	7,19
ЕС	385,0	201 000	1,92



Протяженность сети железных дорог Содружества составляет более 160 тысяч километров, что является третьим показателем в мире

Несмотря на вызовы последних лет и смену вектора международной логистики, в среднем за год по сети железных дорог СНГ перевозится порядка 1,8 млрд тн грузов, а среднегодовой грузооборот достигает примерно 2,9 трлн т км.

Особо следует подчеркнуть рост контейнеризации перевозок грузов в странах Содружества. За период с 2020 по 2025 годы объемы таких перевозок увеличились более чем на 20 %.

На фоне приведенных цифр важное значение имеет показатель грузонапряженности – объем перевозочной работы, приходящийся на один километр железнодорожной сети. В транспортных системах

стран СНГ по сравнению с другими регионами мира отмечается один из самых высоких уровней грузонапряженности железных дорог.

В этих условиях важную роль играет развитие железнодорожной инфраструктуры. В рамках национальных проектов и международных соглашений осуществляется модернизация ключевых магистралей, строительство вторых путей, электрификация, внедрение новых систем управления перевозочным процессом, обновление подвижного состава. Эти меры направлены в первую очередь на повышение пропускной способности железных дорог.



Одним из приоритетных вопросов для национальных железнодорожных администраций стран Содружества является эксплуатация и развитие международных транспортных коридоров.

Речь идет не только о строительстве новых железнодорожных линий, терминалов и портовой инфраструктуры, но и о формировании единого, эффективного и удобного для клиентов железнодорожного транспорта пространства, в рамках которого применяются сквозные тарифные решения, согласованные правила и процедуры, единые технические требования и цифровые инструменты.

В утвержденной Советом глав правительств СНГ (12 ноября 2021 г., решение № 92100063) Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта на «пространстве 1520» до 2030 года отмечено, что «повышение конкурентоспособности железных дорог в большей степени должно опираться на единые критерии создания международных транспортных коридоров».

С целью повышения интенсивности работы по развитию международных транспортных коридоров СНГ Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества в 2025 году созданы новые рабочие органы: Стратегическая группа по развитию МТК, Комиссия по вопросам инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Компанией «Российские железные дороги» разработан новый документ – Концепция развития железнодорожных международных транспортных коридоров в рамках Совета по железнодорожному транспорту. Проект Концепции согласован экспертами национальных железнодорожных администраций и вынесен на одобрение, на очередное заседание Совета по железнодорожному транспорту

.В контексте председательства Туркменистана в СНГ, где особое внимание уделяется развитию сотрудничества в сфере транспорта, данный документ планируется далее направить на рассмотрение высшими органами Содружества.

Международные пассажирские перевозки на пространстве Содружества



За 2025 г. перевезено >10,5 миллионов пассажиров

Новые туристические поезда 2026/2027

- Алматы – Бухара
- Нурлы жол – Бухара
- Алматы – Туркестан – Ташкент – Алматы
- Алматы – Туркестан – Ташкент – Самарканд – Душанбе

Развитие высокоскоростного сообщения

Ташкент – Хива

Максимальная скорость 260 км/ч
Время в пути около 7 ч 30 мин

Москва – Санкт-Петербург

Максимальная скорость 400 км/ч
Время в пути около 2 ч 15 мин



Наряду с перевозками грузов, одной из важнейших социальных функций железнодорожного транспорта является обеспечение нужд населения в перевозках пассажиров.

Среднегодовые объемы перевозок пассажиров в последние годы демонстрируют устойчивую положительную динамику.

В настоящее время пассажирское сообщение между странами Содружества, после приостановки в 2020 году, практически полностью восстановлено.

В 2025 году перевезено свыше 10,5 миллионов пассажиров, что почти на 13% больше, чем в предыдущем периоде.

Расширяется и география пассажирского сообщения. Так, например, в графике движения международных пассажирских поездов на 2026/2027 годы предусмотрены поезда между Россией и Таджикистаном (Душанбе – Москва), Узбекистаном и Казахстаном: (Ургенч – Бейнеу).

На площадке Первого Международного транспортно-логистического форума, состоявшегося в Санкт-Петербурге 1-3 апреля 2026 г., в режиме видеосвязи дан старт движению пригородных пассажирских поездов между Российской Федерацией и Республикой Беларусь по маршрутам Смоленск – Орша и Смоленск – Витебск.

В дальнейшем рассматривается возможность организации таких перевозок по маршрутам Великие Луки – Витебск, Великие Луки – Полоцк и Брянск – Гомель.

Активно развивается и такое направление пассажирских перевозок, как железнодорожный туризм. Железнодорожные администрации «пространства 1520» проводят работу по организации новых туристических международных железнодорожных маршрутов.

Так, в графике движения на 2026/2027 год предусмотрена разработка расписаний для туристических поездов сообщением между Казахстаном и Узбекистаном (Алматы – Бухара и Нурлы жол – Бухара), Казахстаном и Таджикистаном (Алматы – Душанбе с маршрутом следования через станции Туркестан (Казахстан), Ташкент и Самарканд (Узбекистан)).

Еще одним перспективным направлением развития железнодорожных пассажирских перевозок является организация высокоскоростного сообщения.

Так, в начале мая текущего года в Республике Узбекистан планируется запуск высокоскоростного по маршруту Ташкент – Хива. Это сократит время в пути с 14 до 7,5 часов.

В Российской Федерации реализуется проект строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург. Железная дорога протяженностью 679 км пройдет по территории шести субъектов страны, в которых проживают более 30 миллионов человек. Запуск движения, запланированный на 2028 год, позволит сократить время в пути до 2 часов 15 минут.

В качестве перспективного проекта рассматривается строительство международной высокоскоростной магистрали Москва – Минск.

Совет по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества

Координация работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне

ФОРМАТ
СНГ+



Диспетчерский
аппарат
НИОКР
ИВЦ ЖА

400+

АКТУАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ
Правила, инструкции,
соглашения, регламенты

30+ ЛЕТ
СОТРУДНИЧЕСТВА
с 14.02.1992 г.

83 ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА
ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ
ТРАНСПОРТУ ГОСУДАРСТВ –
УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА

5

Связующим звеном при организации международных перевозок стран СНГ является – Совет по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

Совет образован Соглашением глав правительств государств – участников СНГ (от 14 февраля 1992 года) для координации работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне и выработки согласованных принципов его деятельности. На протяжении более 34 лет Совет успешно обеспечивает работу в сфере международных железнодорожных перевозок грузов и пассажиров на «пространстве 1520».

Ниже приведены лишь некоторые ключевые моменты деятельности Совета.

В настоящее время в деятельности Совета участвуют 16 железнодорожных администраций. Сотрудничество осуществляется в формате «СНГ плюс» – в работе участвуют железные дороги Грузии, Латвийской, Литовской и Эстонской Республик, Исламской Республики Иран. Идет процесс присоединения к Совету железных дорог Афганистана.

За время деятельности проведено 83 заседания, на которых рассмотрен широкий круг вопросов взаимодействия железных дорог Содружества в области эксплуатационной работы, вагонного и локомотивного хозяйств, пассажирского и грузового комплексов, цифровизации и других. Очередное, 84-е заседание Совета запланировано на 13–14 мая в городе Ашхабаде в рамках мероприятий, приуроченных к председательству Туркменистана в СНГ.

Создана и поддерживается в актуальном состоянии нормативно-правовая база для обеспечения деятельности железнодорожного транспорта в международном сообщении. Разработано и утверждено более 400 правил, инструкций, положений, соглашений и других документов.

Совет по железнодорожному транспорту имеет ряд уникальных особенностей:

Круглосуточно действующий диспетчерский аппарат, позволяющий реализовать движение международных поездов по единому графику за счет оперативного взаимодействия при передаче поездов на межгосударственных стыковых пунктах;

Единый Информационно-вычислительный центр железнодорожных администраций (ИВЦ ЖА), на ресурсах которого развернуты межгосударственные автоматизированные системы. Это позволяет проводить централизованные взаиморасчеты между железными дорогами, хранить и обрабатывать информацию о подвижном составе, допущенном к обращению на железных дорогах Содружества, выполнять другие функции, необходимые для обеспечения перевозочного процесса;

Ежегодно формируемый общий План проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) железнодорожных администраций, позволяющий согласованно решать перспективные задачи совместной работы.

Благодаря этим и другим функциям деятельность Совета позволяет сохранять и постоянно развивать взаимодействие национальных железнодорожных администраций в сфере общего технического, технологического и информационного пространства.

Железнодорожный транспорт успешно выполняет свои функции как важнейший элемент экономики стран СНГ. Этому в полной мере способствует деятельность Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

**Выступление заместителя Председателя Дирекции Совета
Соложенкина С.В. (12 марта 2026 г., г. Москва)
на сетевом совещании руководителей хозяйств перевозок
железнодорожных администраций государств – участников
Содружества**

Основная наша задача – выполнение планов перевозок пассажиров и грузов при обеспечении безопасности перевозочного процесса и минимальных производственных затратах.

Настоящее совещание посвящено оценке работы в 2025 году и определению задач на 2026 год. Цель совещания – не только заслушать доклады руководителей служб движения, но и обменяться мнениями, найти решения для текущих вызовов, продиктованных внешними экономическими факторами и внутренними проблемами.

Уполномоченные представители железнодорожных администраций на совещании 22 – 23 сентября 2025 года обратились с просьбой рассмотреть проблему применения конвенционных запретов при регулировании перевозок собственных (арендованных) порожних грузовых вагонов в международном сообщении.

Обозначен острый вопрос в организации перевозочного процесса – дефицит пропускной способности железных дорог, связанный с инфраструктурными ограничениями и устаревшими методами управления.



СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ГРУППА ПО РАЗВИТИЮ МТК. КОМИССИЯ ПО ВОПРОСАМ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Создана Комиссия по вопросам инфраструктуры железнодорожного транспорта. Ключевыми задачами Комиссии определены формирование гармонизированной политики в области технологического комплекса инфраструктуры и координация действий в вопросах инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования

№	МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР	ОСНОВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ
1	Беларусь, Россия, Казахстан, Литва, Латвия, Узбекистан	Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Котельнич – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Заудинский – Карымская – Волочаевка – Ванино/Сов. Гавань/Находка/Хасан
2	Россия, Казахстан, Кыргызстан	Москва – Рязань – Кинель – Дема – Каргалы I – Тобол – Астана – Мойынты – Актогай – Достык/Алтынколь
3	Россия, Беларусь, Литва	Драугисте/Калининград – Вильнюс – Минск
4	Россия, Эстония, Латвия, Литва	Санкт-Петербург – Тапа – Таллин/Рига – Шяуляй – Каунас – Моцкава
5	Россия, Казахстан	Каменск-Уральский – Челябинск – Каргалы – Орск – Никельтау
6	Россия, Беларусь	Москва – Брянск – Гомель
7	Россия, Эстония, Латвия	Бологое – Псков – Тарту/Валга/Резекне
8	Россия, Беларусь	Санкт-Петербург – Дно – Витебск – Жлобин – Минск/Гомель
9	Россия, Беларусь, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан, Афганистан, Иран, Азербайджан, Грузия	Бусловская – Санкт-Петербург – Москва – Рязань – Саратов – Волгоград – Аксарайская – Самур – Баку – Астара – Казвин – Тегеран – Кум – Бафк – Бендер-Аббас
10	Грузия, Азербайджан, Узбекистан, Туркменистан, Кыргызстан, Казахстан, Таджикистан	Поти – Тбилиси – Баку – Туркменбаши – Бухара – Джизак – Хаваст – Ташкент – Арыс – Турксиб – Актогай

Для повышения эффективности инфраструктуры, в том числе в сфере развития международных транспортных коридоров, решением 82-го заседания Совета создана Стратегическая группа по развитию МТК. Проектом Концепции МТК определены 10 международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств, железнодорожные администрации которых участвуют в работе Совета. Одновременно в рамках деятельности Совета утверждены Методические указания по учету показателей работы МТК.

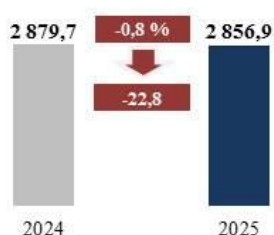
Кроме этого, решением 83-го заседания Совета создана Комиссия по вопросам инфраструктуры железнодорожного транспорта, первое заседание которой состоялось в марте 2026 года. Ключевыми задачами Комиссии определены формирование гармонизированной политики в области технологического комплекса инфраструктуры и координация действий в вопросах инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. Надеюсь, что

работа этих органов повысит уровень взаимодействия между железнодорожными администрациями и поможет в расшивке «узких мест» в управлении перевозочным процессом.



ОБЪЕМНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

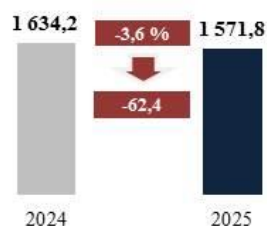
Грузооборот, млрд ткм



Грузооборот за 2025 г. по железнодорожным администрациям

АЗ	АРМ	БЧ	КЗХ	КРГ	РЖД	ТДЖ	ТРК	УТИ	ГР	ЛДЗ	ЭВР
6,13	0,49	33,07	288,84	1,22	2 478,53	0,38	13,41	27,93	3,82	2,79	0,35

Погрузка грузов, млн тн



Погрузка за 2025 г. по железнодорожным администрациям

АЗ	АРМ	БЧ	КЗХ	КРГ	РЖД	ТДЖ	ТРК	УТИ	ГР	ЛДЗ	ЭВР
8,02	0,99	72,01	269,83	3,61	1 115,76	0,63	17,08	74,93	5,06	2,50	1,34

3

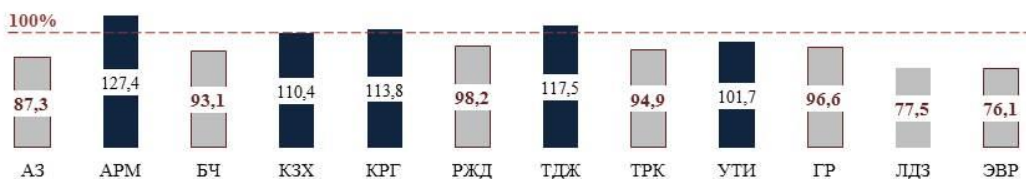
По итогам 2025 года грузооборот составил 2,9 трлн т·км и сократился на 0,8 %, погружено грузов 1,6 млрд тонн, что ниже уровня 2024 года на 3,6 %.

Ситуация по железнодорожным администрациям сложилась следующим образом:

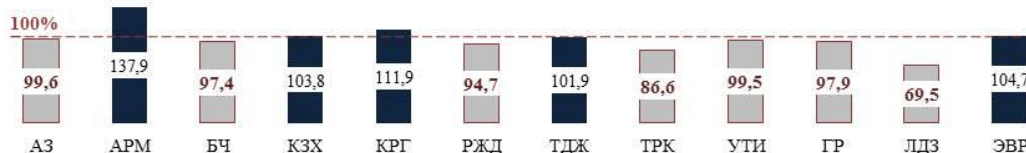


ОБЪЕМНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ АДМИНИСТРАЦИЯМ

Процент выполнения грузооборота в 2025 году относительно 2024 года



Процент выполнения погрузки в 2025 году относительно 2024 года



План перевозок (1 579,6 млн тонн) в целом по сети выполнен на 99,5 %
(на 7,9 млн тонн ниже принятых обязательств)

4

Пять администраций превысили уровень 2024 года по грузообороту: Армения, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан.

Пять администраций превысили уровень объемов перевозок 2024 года: Армения, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Эстония.

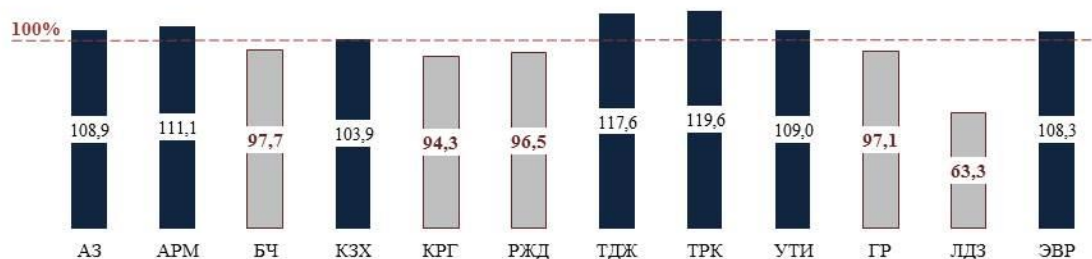
План перевозок в целом по сети выполнен на 99,5 %.



ПОГРУЗКА ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

8,720 млн тн Объемы экспорта за 2025 год, рост к 2024 г. » +0,4%

Процент выполнения погрузки в 2025 году относительно 2024 года



В 2025 году отмечено увеличение дальности перевозки на 3,1% до 1 817,7 км (2024 – 1 762,2 км)

5

Отмечено увеличение дальности перевозки в прошлом году на 3,1 % и стабильность в международных перевозках с увеличением объема экспорта на 0,4 %. Семь железнодорожных администраций обеспечили увеличение объемов экспорта: Азербайджан, Армения, Казахстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Эстония.



ПОГРУЗКА ГРУЗОВ ОСНОВНОЙ НОМЕНКЛАТУРЫ



Обеспечено выполнение принятых обязательств плана погрузки по 27-ти позициям из 43-х учитываемых номенклатур грузов, а по 9-ти позициям наблюдался рост к уровню прошлого года.

Основная доля объемов перевозок пришлась на такие важнейшие грузы как: каменный уголь, нефть и нефтепродукты, строительные грузы, руда железная и марганцевая.

Отмечены железнодорожные администрации Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана, которые обеспечили прирост объемов перевозок этих грузов.

В 2025 году объем перевозок грузов в контейнерах сократился на 3,1 % к уровню 2024 года и составил порядка 70 млн тонн.



ПОКАЗАТЕЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА



7

В прошедшем году оборот грузового вагона составил 19,35 суток и показал отрицательную динамику с увеличением на 5,3 %, рабочий парк также сошелся с увеличением к 2024 году на 1,6 %.

**Выступление руководителя Департамента координации
эксплуатационной работы и использования подвижного состава
Кошелева П.Ю. (19 мая 2026 г., г. Санкт-Петербург)
на совещании уполномоченных представителей
железнодорожных администраций по плану формирования
грузовых поездов, плану формирования вагонов с контейнерами
и порядку направления вагонопотоков в международном
сообщении, актуализации перечней международных
специализированных поездов на 2026/2027 год**

Выражена благодарность за теплый прием руководству Открытого Акционерного Общества «Российские железные дороги», Центральной дирекции управления движения, международному департаменту, руководству, службе международных связей, дирекции управления движением Октябрьской железной дороги и всем причастным к организации совещания. Отмечено, что данное совещание – вторая очная встреча после пятилетней работы в дистанционной форме. Принятые решения будут способствовать в дальнейшем организации бесперебойной работы по межгосударственным стыковым пунктам с учетом интересов всех железнодорожных администраций.

Все железнодорожные администрации Содружества заинтересованы в наращивании своего транзитного потенциала и уделяют большое внимание развитию международных транспортных коридоров.

Напоминается, что решением 82-го заседания Совета создана Стратегическая группа высокого уровня (из заместителей руководителей железнодорожных администраций) по вопросам

международных транспортных коридоров. На состоявшемся на прошлой неделе 84-ом заседании Совета в г. Ашхабад (Туркменистан) одобрена Концепция развития железнодорожных транспортных коридоров в рамках Совета и будет направлена в Исполнительный комитет СНГ для рассмотрения высшими органами СНГ в установленном порядке и последующего утверждения Главами Правительств государств. То есть Совет усиливает свои позиции в вопросах развития МТК, и нам необходимо это использовать.

Решением 83-го заседания Совета создана Комиссия по вопросам инфраструктуры железнодорожного транспорта, а на 84-м заседании Совета утверждено ее положение и председатель.

Будет продолжена совместная работа.

Отдельно отмечено, что уже 2 года Дирекцией Совета ведется мониторинг пропуска учетных специализированных поездов в рамках согласованного решением 79-го заседания Совета пилотного проекта железнодорожных администраций Беларуси, Казахстана, России. Совместно с диспетчерскими аппаратами этих железнодорожных администраций были взяты под контроль следования порядка 20 поездов в сутки, что на сегодняшний день составляет шестую часть

от ежесуточно обращающихся международных специализированных поездов по сети железных дорог Содружества. Две тысячи поездов было проконтролировано, анализ следования которых выявил ряд «узких мест» в технологиях работы. Вся эта работа осуществлялась в ручном режиме и по телефону, что, конечно, отражалось на

взаимодействии с железнодорожными администрациями и принятии оперативных решений.

Оценив проведенную работу и понимая перспективы, участниками 84-го заседания Совета определена важность мониторинга работы межгосударственных стыковых пунктов и принято решение:

«Железнодорожным администрациям в срок до 15 июля 2026 года внести предложения по организации мониторинга работы МГСП.

Дирекции Совета обобщить поступившие предложения и вынести их на рассмотрение очередного заседания Стратегической группы по развитию международных транспортных коридоров для организации дальнейшей работы».

Участникам совещания предложено обратить на это внимание и принять участие в подготовке таких предложений. В настоящее время для обеспечения оперативной координации и своевременного обмена информацией с подтверждением профильными совещаниями рассматривается возможность создания прямой функциональной связи для коммуникации в режиме реального времени работников Дирекции Совета и железнодорожных администраций.

При Комиссии по статистическому учету образована рабочая группа, на которую возложена, в том числе, задача подготовки аналитических материалов по итогам работы железнодорожного

транспорта и актуализация выходных форм оперативной отчетности. Доработанные формы лягут в основу работы Плана НИОКР по разработке оперативного отчета об эксплуатационной деятельности железнодорожных администраций нового поколения. Также Комиссией утверждены Методические указания по учету показателей работы МТК.

Подчеркнуто, что логистика перевозок переориентировалась, и морские, речные порты и погранпереходы с третьими странами необходимо развивать, поскольку они работают на пределе возможностей. Инструменты для этого у железнодорожного транспорта имеются: проработанная нормативная база, единые технические требования к подвижному составу, общая сеть информационного обмена, ежегодно утверждаемые план формирования грузовых поездов и график движения, развивающийся транспортно-логистический сервис, гибкая тарифная политика и многое другое, но сегодня сдерживает несовершенство технологии работы и ограничение инфраструктуры по курсированию инновационных вагонов.

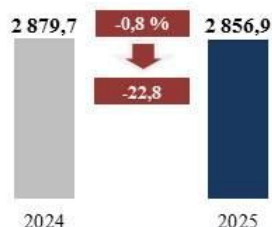
Железнодорожные администрации, участвующие в работе Совета, обладают необходимыми инструментами для успешного развития отрасли, укрепления сотрудничества и плодотворной работы. Значит, совместно будут наполняться повестка дня вопросами для ускорения продвижения вагонопотоков в международном сообщении.

Далее о результатах эксплуатационных показателей 2025 года.



ОБЪЕМНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

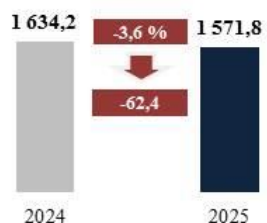
Грузооборот, млрд ткм



Грузооборот за 2025 г. по железнодорожным администрациям

АЗ	АРМ	БЧ	КЗХ	КРГ	РЖД	ТДЖ	ТРК	УТИ	ГР	ЛДЗ	ЭВР
6,13	0,49	33,07	288,84	1,22	2 478,53	0,38	13,41	27,93	3,82	2,79	0,35

Погрузка грузов, млн тн



Погрузка за 2025 г. по железнодорожным администрациям

АЗ	АРМ	БЧ	КЗХ	КРГ	РЖД	ТДЖ	ТРК	УТИ	ГР	ЛДЗ	ЭВР
8,02	0,99	72,01	269,83	3,61	1 115,76	0,63	17,08	74,93	5,06	2,50	1,34

2

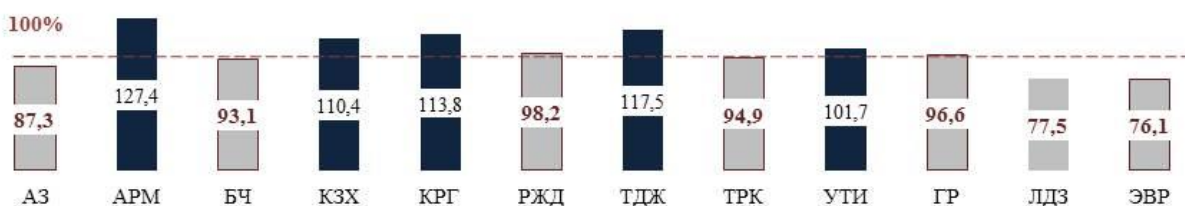
Грузооборот составил два триллиона восемьсот пятьдесят семь миллиардов девятьсот миллионов тоннокилометров, сократился на 0,8 %, погружено один миллиард пятьсот семьдесят миллионов тонн, что ниже уровня 2024 года на 3,6 %.

Ситуация по железнодорожным администрациям сложилась следующим образом:

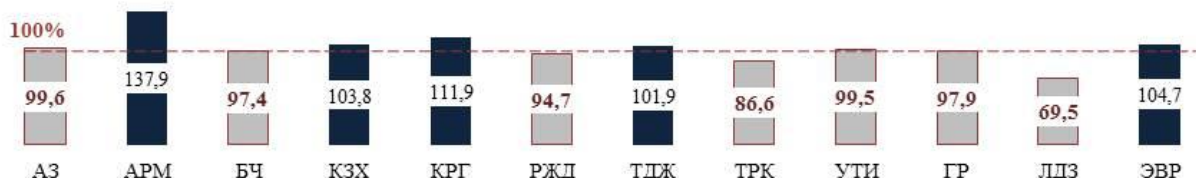


ОБЪЕМНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ АДМИНИСТРАЦИЯМ

Процент выполнения грузооборота в 2025 году относительно 2024 года



Процент выполнения погрузки в 2025 году относительно 2024 года



План перевозок (1 579,6 млн тонн) в целом по сети выполнен на 99,5 %
(на 7,9 млн тонн ниже принятых обязательств)

3

Пять администраций превысили уровень 2024 года по грузообороту: Армения, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан.

Пять администраций превысили уровень объемов перевозок 2024 года: Армения, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Эстония.

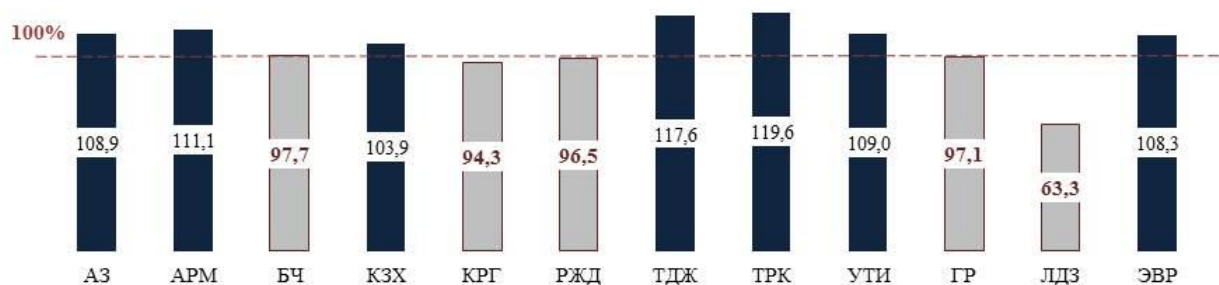
Выполнение плана перевозок в целом по сети составило 99,5 %.



ПОГРУЗКА ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

8,720 млн тн Объемы экспорта за 2025 год, рост к 2024 г. **» +0,4%**

Процент выполнения погрузки в 2025 году относительно 2024 года



В 2025 году отмечено увеличение дальности перевозки на 3,1% до 1 817,7 км (2024 – 1 762,2 км)

4

Международные перевозки в 2025 году показали стабильность с приростом на 0,4 %, что также отразилось на увеличении дальности перевозки на 3,1 %.

Семь железнодорожных администраций обеспечили увеличение объемов экспорта: Азербайджан, Армения, Казахстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Эстония.



ПОГРУЗКА ГРУЗОВ ОСНОВНОЙ НОМЕНКЛАТУРЫ



Обеспечено выполнение принятых обязательств плана погрузки по 27-ти позициям из 43-х учитываемых номенклатур грузов, а по 9-ти позициям наблюдался рост к уровню 2024 года.

Основная доля объемов перевозок пришлась на такие важнейшие грузы как: каменный уголь, нефть и нефтепродукты, строительные грузы, руда железная и марганцевая.

Отмечены железнодорожные администрации Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Узбекистан, которые обеспечили прирост объемов перевозок этих грузов.

В 2025 году объем перевозок грузов в контейнерах сократился на 3,1 % к уровню 2024 года и составил порядка 70 млн тонн.



ПОКАЗАТЕЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА



6

В прошедшем году оборот грузового вагона составил 19,35 суток с замедлением на 5,3 % к 2024 году, рабочий парк содержался выше уровня 2024 года на 1,6 %.

Избыточное образование поездов на сдачу по межгосударственным стыковым пунктам и, как результат, отставление от движения грузовых поездов, явилось одной из причин замедления оборота грузового вагона.



О КОНВЕНЦИОННЫХ ЗАПРЕЩЕНИЯХ

Объявленные конвенционные запрещения



Обращения железнодорожных администраций на объявление конвенции

Железнодорожная администрация	Количество обращений
РОССИЯ	221
КАЗАХСТАН	15
БЕЛАРУСЬ	4
УЗБЕКИСТАН	4
КЫРГЫЗСТАН	3
ТУРКМЕНИСТАН	3
ГРУЗИЯ	1

На разовый пропуск вагонов в период действия конвенций администраций Казахстана, Кыргызстана, России, Узбекистана обработан 321 запрос на пропуск более 50 тысяч вагонов

Наряду с избыточным образованием поездов существует и искусственное ограничение погрузки – конвенционные запрещения. В 2025 году объявлено 251 конвенционное запрещение передачи вагонов по МГСП – больше, чем в 2024 году на 21,2 %, из них 51 запрещение на порожние собственные/арендованные вагоны.

Суммарная продолжительность действующих конвенций составила почти 39 тыс. суток. Конвенционные запрещения объявлялись по обращениям железнодорожных администраций: России – 221, Казахстана – 15, Беларуси – 4, Узбекистана – 4, Кыргызстана – 3, Туркменистана – 3, Грузии – 1.

На разовый пропуск порожних вагонов в период действия конвенций администраций Казахстана, Кыргызстана, России, Узбекистана обработан 321 запрос на пропуск более 50 тыс. вагонов.

На совещании руководителей служб движения 12-13 марта 2026 года обсуждена проблематика применения конвенционных запретов при регулировании перевозок собственных (арендованных) порожних вагонов в международном сообщении.

Участники совещания уполномоченных представителей 23-24 марта 2026 года отметили необходимость автоматизации этого процесса и попросили железнодорожные администрации и научные сообщества направить свои предложения по ее реализации.

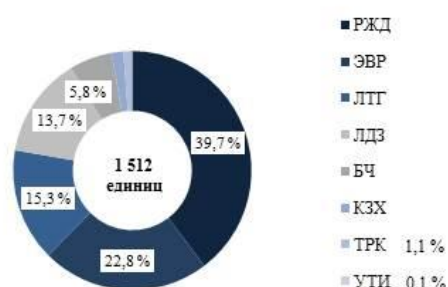


О ПЛАНЕ ФОРМИРОВАНИЯ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

Количество объявленных маршрутов



Количество разрешенных изменений плана формирования грузовых вагонов 2025 г.



РЖД	ЭВР	ЛПГ	ЛДЗ	БЧ	КЗХ	ТРК	УТИ
601	344	232	207	87	24	16	1

По договоренности между железнодорожными администрациями Республики Казахстан, Российской Федерации, Азербайджанской Республики, Грузии, Республики Армения и при поддержке инициативы возобновления грузового сообщения между

Азербайджанской Республикой и Республикой Армения на высоком государственном уровне, с конца января 2026 года вагоны с грузом «зерно», «продукты перемола» со станций Российских и Казахстанской железных дорог назначением на станции ЗАО «ЮКЖД» направляются через пункты перехода Самур-эксп. – Беюк-Кясик-эксп. – Садахло-эксп. без дополнительного согласования.

Перевозки других грузов назначением на станции ЗАО «ЮКЖД» через территории Азербайджанской Республики и Грузии осуществляются при согласовании причастными железнодорожными администрациями в АСОВ-МС.

Отмечено, что организация вагонопотоков маршрутными отправлениями снижает нагрузку на сортировочные станции и маневровые средства, что отчасти нивелирует дефицит пропускной и перерабатывающей способности. Инструмент маршрутизации востребован на железнодорожной сети – за 2025 год объявлено 114 маршрутов грузовых поездов, что на 25 % больше, чем в 2024 году.

Однако, при рассмотрении запросов железнодорожные администрации не аргументируют отказы в назначении маршрутов, что могло бы повлиять на корректировку первоначальных данных в запросе. Это будет учтено при доработке АСОВ-МС – рассмотрение и корректировка запросов будет происходить с помощью диалогового окна с целью принятия согласованного решения.

В 2025 году количество разрешенных изменений плана формирования грузовых вагонов сохранилось на уровне 2024 года – порядка полутора тысяч разрешений.



О ПЛАНЕ ФОРМИРОВАНИЯ ВАГОНОВ С КОНТЕЙНЕРАМИ И КУРСИРОВАНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ПОЕЗДОВ

Новые маршруты контейнерных поездов

Сообщение	Маршрут	Длина
Беларусь – Россия	Шабаны – Красное – Формачево	71 усл. ваг.
Казахстан – Россия	Карабатано – Кигаш – Новороссийск	57 усл. ваг.
Китай – Казахстан – Азербайджан	Алтынколь – Алматы I / Мангистау/Курык-Порт / Актау-Порт-Паром – Алят	57-71 усл. ваг.
Китай – Казахстан – Туркменистан – Азербайджан	Алтынколь – Болашак – Туркменбаши I – Алят	57 усл. ваг.
Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия	Алтынколь – Болашак – Туркменбаши I – Алят – Беюк-Кясик – Тбилиси-Узловая/Поти	57/47* усл.ваг. - * сдача на паром Потн
Китай – Казахстан – Россия	Достык – Карталы I – Маклец	57 усл.ваг.
Китай – Казахстан – Россия	Алтынколь – Карталы I – Маклец	57 усл.ваг.

График движения поездов на 2025/2026 гг.

	Увеличена длина
130 международных контейнерных поездов	до 71 условного вагона
более 20 международных контейнерных поездов	до 57-71 условного вагона

Перечни международных специализированных поездов на 2025/2026 гг.

173 пары контейнерных поездов

7 пар контрейлерных поездов

7 пар специализированных поездов для перевозки грузов в универсальном подвижном составе (кроме контейнеров)

Отмечено, что в 2026 году исполняется 70 лет начала контейнерной эры. В далеком 1956 году был совершен первый в мире контейнерный рейс, положивший начало современной системе глобальной логистики.

Динамично развивающийся рынок контейнерных перевозок остается наиболее устойчивым, быстрорастущим и перспективным сегментом грузоперевозок.

Прошедший год продемонстрировал увеличение спроса на курсирование контейнерных поездов по маршрутам международных транспортных коридоров «Север – Юг», «Восток – Запад».

В графике движения поездов на 2025/2026 гг. в международном сообщении назначено 7 новых маршрутов контейнерным поездам в сообщениях: Беларусь – Россия, Казахстан – Россия, Китай – Казахстан – Азербайджан, Китай – Казахстан – Туркменистан – Азербайджан, Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия, Китай – Казахстан – Россия.

В целях исключения железнодорожных станций, невостребованных для организации перевозок специализированными поездами, и некурсирующих маршрутов более одного года проводится работа по актуализации Перечней международных контейнерных, контрейлерных, контейнеро-контрейлерных поездов, специализированных поездов для перевозки грузов в универсальном подвижном составе (кроме контейнерных). За 2025 год исключено 40 контейнерных и 10 специализированных поездов для перевозки грузов в универсальном подвижном составе, дополнительно включено 30 станций отправления/назначения, исключено – 26. Освободившиеся номера переведены в распоряжение Дирекции Совета в свободный диапазон номеров для присвоения их новым контейнерным поездам.

Для 9 контейнерных поездов в Перечне отражена технология работы в пути следования. Например: «перегруз контейнеров

из полувагонов на платформы фитинговые»; «длина КП 71 усл. ваг. при перевозках контейнеров в полувагонах с выделением «ядра» 57 усл. ваг. до станции перегруза РЖД из полувагонов на платформы фитинговые»; «прицепка/отцепка почтово-багажных вагонов по станциям Алтынколь, Алматы 1, Мангистау Кзх». Ранее в Перечнях в графе «Примечание» не для всех контейнерных поездов отражалась технология в пути следования, что приводило к потере статуса таких перевозок.

Перечни на 2025/2026 год предусматривают курсирование 173 пар контейнерных, 7 пар контрейлерных, 7 пар специализированных поездов для перевозки груза в универсальном подвижном составе.

Одной из действенных мер повышения пропускной и провозной способности железнодорожных участков и пунктов пропуска является увеличение составности контейнерных поездов. Так, между администрациями Беларуси и России организовано движение соединенными поездами длиной состава 114 условных вагонов. По территории России курсируют объединенные контейнерные поезда длиной до 142 условных вагонов. Развивая инфраструктуру, ожидаем увеличение количества поездов длиной 71 условный вагон контейнерным поездам по территории Казахстана в направлении Китай и обратно.

Для сравнения в Перечне пятилетней давности в основном все контейнерные поезда имели длину 57 условных вагонов, в действующем – более 130 пар международных контейнерных

поездов имеют длину 71 условный вагон и более 20 пар поездов 57-71 условных вагонов.

Качественно проводимая работа по ведению Перечней специализированных международных грузовых поездов позволяет максимально учесть потребности грузоотправителей в ускоренных перевозках грузов и сократить количество вносимых изменений в течение года.

В заключение выражено пожелание найти взаимоприемлемые решения в благоприятной обстановке взаимного уважения.

«Об итогах эксплуатационной работы сети железных дорог в 2025 году» (12 марта 2026 г., г. Москва)

Подводятся итоги работы сети железных дорог по организации перевозок за 2025 год.



О ПЛАНЕ ФОРМИРОВАНИЯ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

Количество объявленных маршрутов



Количество разрешенных изменений плана формирования грузовых вагонов 2025 г.



РЖД	ЭВР	ЛПГ	ЛДЗ	БЧ	КЗХ	ТРК	УТИ
601	344	232	207	87	24	16	1

2

Отмечен рост уровня маршрутизации вагонопотоков – объявлено 114 маршрутов грузовых поездов с фиксированной нормой веса и/или длины, что на 25 % больше, чем в 2024 году. Нельзя недооценить этот технологический инструмент организации перевозочного процесса, поскольку формирование отправительских маршрутов снижает нагрузку на сортировочные станции и маневровые средства, что критически важно в условиях дефицита пропускной и перерабатывающей способности.

Под воздействием геополитических и экономических факторов произошел разворот грузопотока на восток. Растет спрос на альтернативы перегруженным западным коридорам. Переориентацию

направления грузов отражает изменение графиковых размеров грузового движения. В направлении стран Прибалтийского региона сокращены размеры движения на 3 поезда в сутки по МГСП Кибартай, Скангали (рзд), на 2 поезда в сутки по МГСП Валга и Мейтене.

По межгосударственным стыковым пунктам в направлении Средней Азии увеличены размеры движения до 10 пар поездов в сутки:

по МГСП Илецк I на 3 поезда, по МГСП Семиглавый Мар на 1 поезд. Фактически же исполненный обмен грузовыми поездами по каждому из стыков в 2025 году составил порядка 6,5 поездов в среднем в сутки.

Порты и погранпереходы сейчас работают на пределе возможностей, и для обеспечения роста грузоперевозок необходимо в ближайшее время провести целый комплекс мероприятий по увеличению пропускных способностей всей транспортной инфраструктуры.

Хорошим примером увеличения размеров движения поездов является МГСП Езерище-стык, где обмен возрос на 2 поезда в сутки и составил 18 пар поездов с прогнозным увеличением приема-сдачи до 20 пар поездов в сутки после модернизации участков инфраструктуры Октябрьской железной дороги.

Еще один пример взаимодействия двух железнодорожных администраций: с целью равномерной загрузки встречных направлений планом формирования на 2025/2026 гг. предусмотрено

перенаправление вагонопотоков, исключаящее несимметричность проследования грузовых вагонов.

В связи с дефицитом пропускной способности МГСП Орск-Новый Город и в целях сокращения расстояния перевозок, изменен порядок направления вагонов со станций Куйбышевской железной дороги назначением на станции Казахстанских, Узбекских, Кыргызской, Таджикской, Туркменской железных дорог через МГСП Илецк 1 вместо Орск-Новый Город.

Порожний вагонопоток со станций железных дорог Средней Азии назначением на станции Российских и Эстонской железных дорог временно отклонен с МГСП Илецк I на МГСП Кигаш.

Для увеличения пропускных и провозных способностей основных грузонапряженных направлений сети предлагается в рамках деятельности рабочих органов Совета рассмотреть конкретные факторы, затрудняющие сегодня осуществлять обмен грузовыми поездами по МГСП Орск-Новый Город, Илецк I, Семиглавый Мар согласно графиковых размеров, а также выработать стратегию устранения «узких мест» погранпереходов и ускорить внедрение цифровых технологий для эффективной организации перевозочного процесса.

Не расширяется полигон курсирования грузовых вагонов с нагрузкой на ось 25 тс, хотя число инновационных вагонов растет день ото дня. На текущий момент их количество составляет порядка 280 тыс.

По договоренности между железнодорожными администрациями Казахстана, России, Азербайджана, Грузии, Армении и при поддержке инициативы возобновления грузового сообщения между Азербайджаном и Арменией на высоком государственном уровне, с конца января 2026 года вагоны с грузом «зерно», «продукты перемола» со станций Российских и Казахстанских железных дорог назначением на станции ЗАО «ЮКЖД» направляются через пункты перехода Самур-эксп. – Беюк-Кясик-эксп. – Садахло-эксп. без дополнительного согласования.

Перевозки же других грузов назначением на станции ЗАО «ЮКЖД» через территории Азербайджана и Грузии осуществляются при согласовании причастными железнодорожными администрациями в АСОВ-МС.

В 2025 году количество разрешенных изменений плана формирования грузовых вагонов сохранилось на уровне 2024 года – порядка полутора тысяч разрешений.



О ПЛАНЕ ФОРМИРОВАНИЯ ВАГОНОВ С КОНТЕЙНЕРАМИ И КУРСИРОВАНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ПОЕЗДОВ

Новые маршруты контейнерных поездов

Сообщение	Маршрут	Длина
Беларусь – Россия	Шабаны – Красное – Формачево	71 усл. ваг.
Казахстан – Россия	Карабатано – Кигаш – Новороссийск	57 усл. ваг.
Китай – Казахстан – Азербайджан	Алтынкoль – Алматы I/Мангистау/Курык-Порт/ Актау-Порт-Паром – Алят	57-71 усл. ваг.
Китай – Казахстан – Туркменистан – Азербайджан	Алтынкoль – Болашак – Туркменбаши I – Алят	57 усл. ваг.
Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия	Алтынкoль – Болашак – Туркменбаши I – Алят – Беюк-Кясик – Тбилиси-Узловая/Поти	57/47* - * сдача на паром Поти

Актуализация Перечня контейнерных поездов

	2025	2024
ИСКЛЮЧЕНО ПОЕЗДОВ	40 контейнерных 10 специализированных	23 контейнерных 3 контройлерных
СТАНЦИИ ОТПРАВЛЕНИЯ/НАЗНАЧЕНИЯ	30 – включено 26 – исключено	37 – включено 10 – исключено

График движения поездов на 2025/2026 гг.

	Увеличена длина
10 международных контейнерных поездов	С 57 до 71 условного вагона
6 международных контейнерных поездов	С 57 до 57-71 условного вагона

Перечни международных специализированных поездов на 2025/2026 гг.

171 пара контейнерных поездов
7 пар контройлерных поездов
7 пар специализированных поездов

3

Перевозки грузов в контейнерах остаются наиболее востребованными и динамично развивающимися на рынке грузоперевозок.

Прошедший год продемонстрировал увеличение спроса на курсирование контейнерных поездов по маршрутам международных транспортных коридоров «Север – Юг», «Восток – Запад».

В графике движения поездов на 2025/2026 гг. в международном сообщении назначено 5 новых маршрутов контейнерным поездам в сообщениях: Беларусь – Россия, Казахстан – Россия, Китай – Казахстан – Азербайджан, Китай – Казахстан – Туркменистан – Азербайджан, Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия.

Актуализированы Перечни специализированных поездов на 2025/2026 гг. путем исключения некурсирующих маршрутов и

железнодорожных станций, неостребованных для организации специализированных поездов. Для высвобождения номеров контейнерных поездов исключено 40 контейнерных и 10 специализированных поездов для перевозки грузов в универсальном подвижном составе, включено 30 дополнительных станций отправления/назначения, исключено – 26. Освободившиеся номера переведены в распоряжение Дирекции Совета в свободный диапазон номеров для присвоения их новым контейнерным поездам.

Проведена работа по разделению маршрутов специализированного поезда для перевозки грузов в универсальном подвижном составе в сообщении

Россия – Беларусь – Литва – Россия с присвоением отдельного номера, выделив второй маршрут в новое сообщение Россия – Беларусь. Разделение маршрутов с присвоением отдельных номеров поездам позволяет исключить присвоение одинаковых номеров специализированным поездам различных сообщений, имеющим частично совмещенные расписания.

Для 9 контейнерных поездов в Перечне отражена технология работы в пути следования. Например: «перегруз контейнеров из полувагонов на платформы фитинговые»; «длина КП 71 усл. ваг. при перевозках контейнеров в полувагонах с выделением «ядра» 57 усл. ваг. до станции перегруза РЖД из полувагонов на платформы фитинговые»; «прицепка/отцепка почтово-багажных вагонов по станциям Алтынколь, Алматы 1, Мангистау Кзх». Ранее в Перечнях в графе «Примечание» не отражалась технология в пути следования

контейнерных поездов, что приводило к потере статуса таких перевозок.

Увеличение составности контейнерных поездов является одной из действенных мер повышения пропускной способности железнодорожных участков и пунктов пропуска. В настоящее время между администрациями Беларуси и России применяется технология организации движения соединенных контейнерных поездов. В графике движения на 2025/2026 гг. по МГСП Красное установлено 10 ниток повышенной длины. Дирекцией Совета по отдельным согласованиям оформлялись разрешения на проследование контейнерных поездов длиной состава 114 условных вагонов по маршруту Орша-Восточная – Красное – Гродеково-эксп.

В графике движения на 2025/2026 гг. увеличена длина 10 международным контейнерным поездам с 57 до 71 условного вагона, 6 с 57 до 57-71 условных вагонов.

В целом Перечни на 2025/2026 гг. предусматривают курсирование 171 пары контейнерных, 7 пар контрейлерных, 7 пар специализированных поездов для перевозки груза в универсальном подвижном составе.

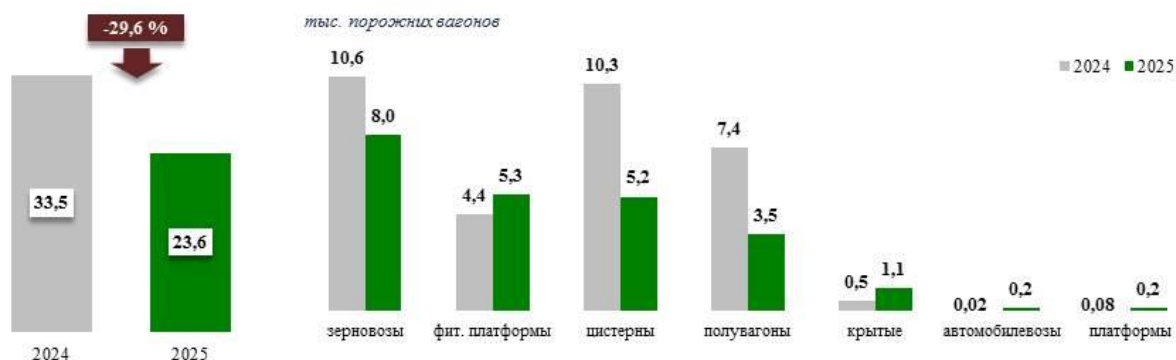
В 2025 году железнодорожные администрации обращались в Дирекцию Совета с просьбой об установлении в Перечне альтернативных маршрутов следования международным контейнерным поездам. Практика применения альтернативных маршрутов позволила оперативно организовать доставку грузов в

контейнерах, не усугубляя поездную обстановку на перегруженных МГСП.



О «ВАГОННОЙ ПОМОЩИ»

Для оказания «вагонной помощи» в 2025 году было направлено свыше 23 тыс. вагонов



7 железнодорожных администраций воспользовались «вагонной помощью» в 2025 году

- АЗЕРБАЙДЖАН
- КЫРГЫЗСТАН
- ТУРКМЕНИСТАН
- ГРУЗИЯ
- КАЗАХСТАН
- ТАДЖИКИСТАН
- УЗБЕКИСТАН

Для оказания «вагонной помощи» в 2025 году было направлено свыше 23 тыс. вагонов, из них зерновозов – 8 тыс., фитинговых платформ – 5,3 тыс., цистерн – 5,2 тыс., полувагонов – 3,5 тыс., крытых вагонов – 1,1 тыс., автомобилевозов – 223, платформ – 217.

Семь железнодорожных администраций воспользовались «вагонной помощью» для обеспечения погрузки грузов: Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Грузия.



РЕЖИМ СРОЧНОГО ВОЗВРАТА. О ПЕРЕДАЧЕ СООБЩЕНИЙ



5

В 2025 году было объявлено 42 режима срочного возврата грузовых вагонов – почти вдвое меньше, чем в 2024 году, но при этом количество нарушений увеличилось на 45 % и составило 9,6 тыс. на сумму 1,9 млн шв. франков.

В соответствии с решением 80-го заседания Совета Дирекция Совета ежемесячно проводит сравнительный анализ передачи сообщений 8900 «О погрузке вагонов» с данными из отчета ГО-3 «Погрузка по дорогам назначения».

Железнодорожные администрации стабильно обеспечивают обмен данными, за исключением Эстонии, у которой в прошлом году передача сообщений 8900 фиксировалась на уровне 50-80 % и Молдовы и Литвы, не возобновившими передачу информации по форме ГО-3.



О КОНВЕНЦИОННЫХ ЗАПРЕЩЕНИЯХ

Объявленные конвенционные запрещения



Обращения железнодорожных администраций на объявление конвенции

Железнодорожная администрация	Количество обращений
РОССИЯ	221
КАЗАХСТАН	15
БЕЛАРУСЬ	4
УЗБЕКИСТАН	4
КЫРГЫЗСТАН	3
ТУРКМЕНИСТАН	3
ГРУЗИЯ	1

На разовый пропуск вагонов в период действия конвенций администраций Казахстана, Кыргызстана, России, Узбекистана обработан 321 запрос на пропуск более 50 тысяч вагонов

Приводится аналитика по количеству объявленных конвенционных запрещений и изменений к ним. В прошлом году объявлено 251 конвенционное запрещение передачи вагонов по МГСП – больше, чем в 2024 году на 21,2 %, из них 51 запрещение на порожние собственные/арендованные вагоны. Суммарная продолжительность действующих конвенций составила почти 39 тыс. суток. Конвенционные запрещения объявлялись по обращениям железнодорожных администраций: России, Казахстана, Беларуси, Узбекистана, Кыргызстана, Туркменистана, Грузии.

На разовый пропуск порожних вагонов в период действия конвенций администраций Казахстана, Кыргызстана, России, Узбекистана обработан 321 запрос на пропуск более 50 тыс. вагонов.

Проблема использования конвенционных запрещений для регулирования парка порожних вагонов рассматривается в рамках

третьего вопроса повестки дня. Также приводятся итоги работы по некоторым темам, находившихся в центре внимания в ушедшем году.



О РАБОТЕ, ПРОВЕДЕННОЙ В 2025 ГОДУ

АО «ВНИИЖТ» в рамках Плана НИОКР-2026 актуализируется Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики.

В План НИОКР-2026 включены работы:

- по созданию новой автоматизированной системы расчета технических норм в международном сообщении (*ТН-МС*);
- по автоматизированному формированию оперативного отчета об эксплуатационной деятельности железнодорожных администраций нового поколения (*ОЭД ИБМУ НП*);
- по развитию автоматизированной системы организации вагонопотоков в международном сообщении (*АСОВ-МС*), предусматривающая разработку подсистемы ведения, корректировки и согласования перечня международных маршрутных поездов.

Продолжила свою работу Временная рабочая группа по вопросу переработки Нумерации поездов для графика движения.

Налажено взаимодействие железнодорожных администраций с диспетчерским аппаратом Дирекции Совета в части решения оперативных вопросов по пропуску вагонопотоков с отклонением от плана формирования.

Продолжается работа по контролю подвода и пропуска по МГСП учетных категорий международных контейнерных поездов.

7

1. АО «ВНИИЖТ» в рамках Плана НИОКР-2026 актуализируется Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики.

2. Также в План НИОКР-2026 включены работы:

по созданию новой автоматизированной системы расчета технических норм в международном сообщении;

по автоматизированному формированию оперативного отчета об эксплуатационной деятельности железнодорожных администраций нового поколения;

по развитию автоматизированной системы организации вагонопотоков в международном сообщении, предусматривающей разработку подсистемы ведения, корректировки и согласования перечня международных маршрутных поездов.

3. Продолжила свою работу Временная рабочая группа по переработке Нумерации поездов для графика движения.

4. Налажено взаимодействие железнодорожных администраций с диспетчерским аппаратом Дирекции Совета в части решения оперативных вопросов по пропуску вагонопотоков с отклонением от плана формирования.

5. Продолжается работа по контролю подвода и пропуска по МГСП учетных категорий международных контейнерных поездов.

«О проблеме применения конвенционных запрещений при регулировании перевозок собственных (арендованных) порожних грузовых вагонов в международном сообщении» (12 марта 2026 г., г. Москва)



О КОНВЕНЦИОННЫХ ЗАПРЕЩЕНИЯХ

Вопрос о пересмотре существующей модели управления парком порожних собственных (арендованных) вагонов в международном сообщении с использованием конвенционных запрещений, а также о целесообразности и возможности автоматизации процессов взаимодействия железнодорожных администраций, Дирекции Совета по технологическому регулированию парка порожних вагонов на основе единой системы информационного обмена данными о порожних вагонах и заявках на перевозку грузов

На первоначальном этапе выработаны следующие подходы к решению данного вопроса

организация согласования направления порожнего вагона под конкретную заявку (согласованную) на перевозку грузов, в том числе, исходя из опыта совместной работы по интеграции информационных систем железнодорожных администраций Республики Казахстан и Российской Федерации по осуществлению процесса согласования и подсылки порожних вагонов под согласованную заявку на перевозки грузов

использование АС «МЕСПЛАН»

использование нормативной базы ЕСУПГВ

совершенствование действующей нормативной базы

применение финансовых мер (с учетом требований национальных законодательств)

подсылка порожних вагонов по запросам железнодорожных администраций с использованием механизма «вагонной помощи»

Во исполнение решения 82-го заседания Совета на совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций 22-23 сентября 2025 года рассмотрен вопрос о пересмотре существующей модели управления парком порожних собственных (арендованных) вагонов в международном сообщении с использованием конвенционных запрещений, а также о целесообразности и возможности автоматизации процессов взаимодействия железнодорожных администраций, Дирекции Совета по технологическому регулированию парка порожних вагонов на

основе единой системы информационного обмена данными о порожних вагонах и заявках на перевозку грузов.

Отмечено, что регулирование перевозок собственных (арендованных) порожних вагонов в целом по сети с использованием конвенционных запрещений нецелесообразно, но при этом необходимо принять другие технологические решения.

На первоначальном этапе выработаны следующие подходы к решению данного вопроса:

- организация согласования направления порожнего вагона под конкретную заявку (согласованную) на перевозку грузов, в том числе, исходя из опыта совместной работы по интеграции информационных систем железнодорожных администраций Республики Казахстан и Российской Федерации по осуществлению процесса согласования и подсылки порожних вагонов под согласованную заявку на перевозки грузов;

- использование АС «МЕСПЛАН»;

- использование нормативной базы ЕСУПГВ;

- совершенствование действующей нормативной базы;

- применение финансовых мер (с учетом требований национальных законодательств);

- подсылка порожних вагонов по запросам железнодорожных администраций с использованием механизма «вагонной помощи».

На совещании предлагается обсудить проблему применения конвенционных запрещений при регулировании перевозок собственных (арендованных) порожних вагонов в международном сообщении.

О международном молодежном сотрудничестве, в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества

По приглашению ЗАО «Азербайджанские железные дороги» 25-26 ноября 2025 г. в рамках восьмьдесят третьего заседания Совета состоялся первый форум «Молодые железнодорожники».

Участниками Форума стали молодые специалисты Азербайджанской Республики, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Туркменистана и Республики Узбекистан.



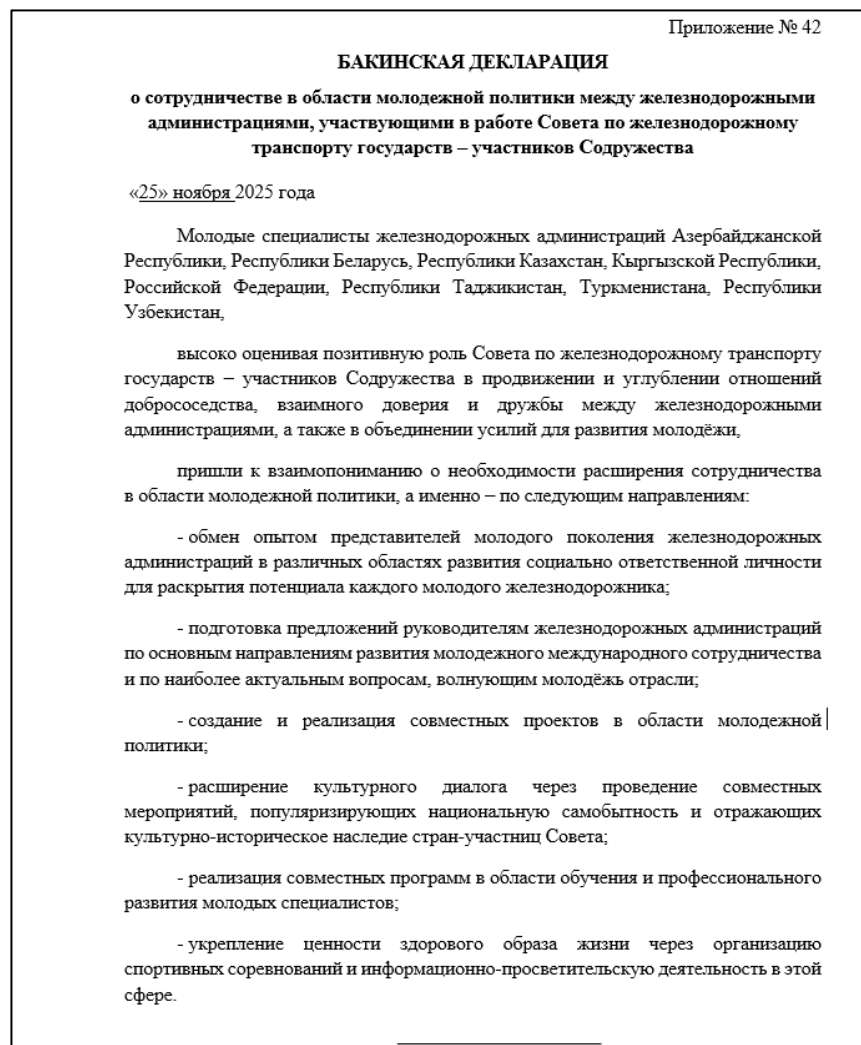
В первый день форума молодые специалисты поделились опытом и обменялись информацией о проводимой молодежной политике в своих организациях, приняли участие в тренинге «мозговой штурм» и интеллектуально-интерактивном кейсе. Во второй день участники

форума приняли участие в пленарном заседании восьмьдесят третьего заседания Совета, ознакомились с железнодорожной инфраструктурой Азербайджанских железных дорог, с выставкой Азербайджанского железнодорожного музея и приобщились к культурно-историческому наследию г. Баку.



По итогам форума молодыми специалистами железнодорожных администраций принята Бакинская декларация о сотрудничестве в области молодежной политики между железнодорожными администрациями, участвующими в работе Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, а также выработаны инициативы по взаимодействию в

области международного молодежного сотрудничества на ближайшую перспективу.



Руководителями железнодорожных администраций отмечен положительный опыт проведения форума «Молодые железнодорожники», а также поддержана практика организации и проведения форума «Молодые железнодорожники» в рамках Совета в дальнейшем.

Второй форум «Молодые железнодорожники» состоялся в рамках проведения 84 заседания Совета по железнодорожному

транспорту государств – участников Содружества (13–14 мая 2026 года, г. Ашхабад, Туркменистан). В форуме приняли участие молодые специалисты железнодорожных администраций Республики Армения, Республики Беларусь, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Туркменистана и Республики Узбекистан.



В формате тренингов, проведенных в рамках второго форума, в целях развития профессиональных связей и обмена опытом между молодыми лидерами железнодорожных администраций, участвующих в работе Совета, а также их вовлечения в реализацию стратегических задач, стоящих перед транспортным комплексом, молодыми специалистами выработаны следующие инициативы по

взаимодействию в области международного молодежного сотрудничества:

1. Развитие международного молодежного сотрудничества в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

2. Структурирование молодежного движения Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества путем создания Международного молодежного Совета железнодорожных администраций, участвующих в работе Совета.

3. Активное вовлечение молодых железнодорожников Содружества в проектную работу, организуемую железнодорожными администрациями.

Железнодорожными администрациями отмечено успешное проведение второго форума «Молодые железнодорожники», а также поддержана практика организации и проведения форума «Молодые железнодорожники» в рамках Совета в дальнейшем.

«Обеспечение Безопасности транспортной деятельности на железнодорожных поездах в Республике Беларусь»

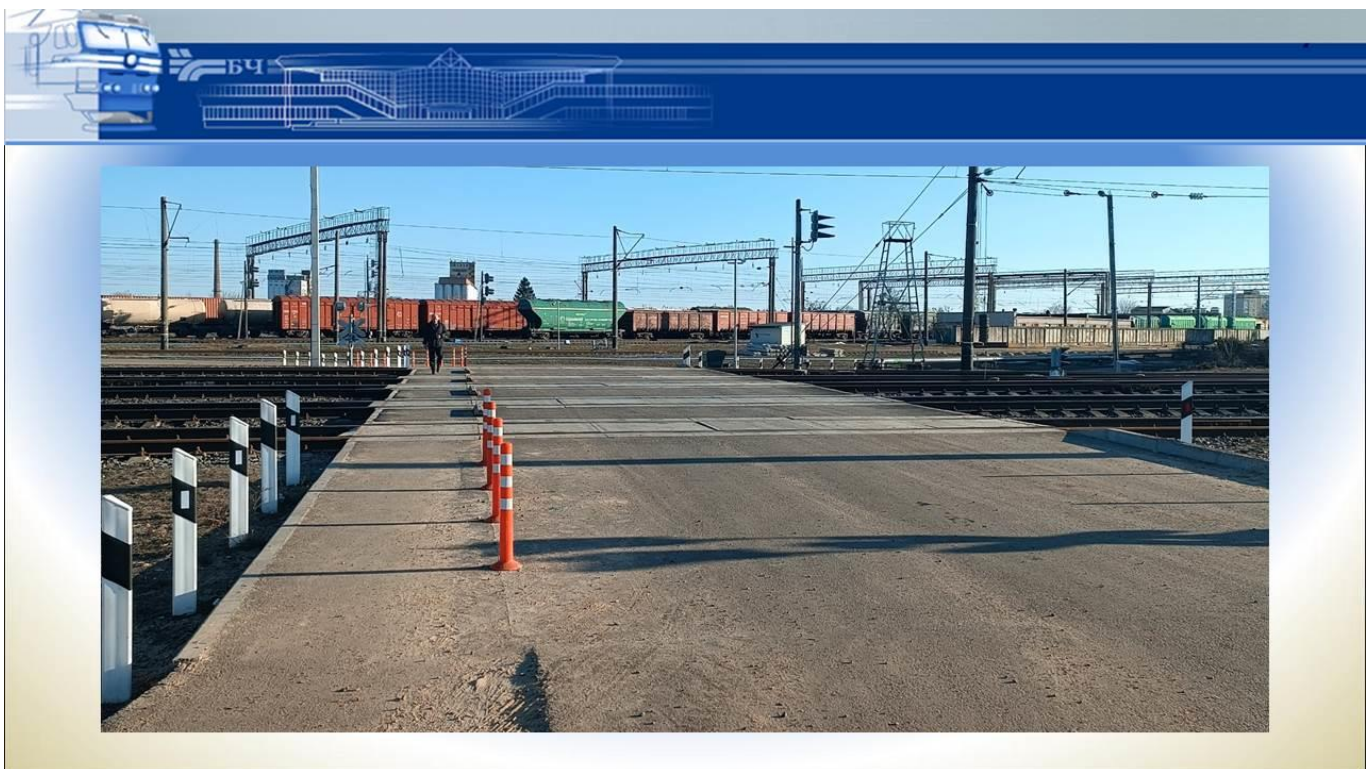
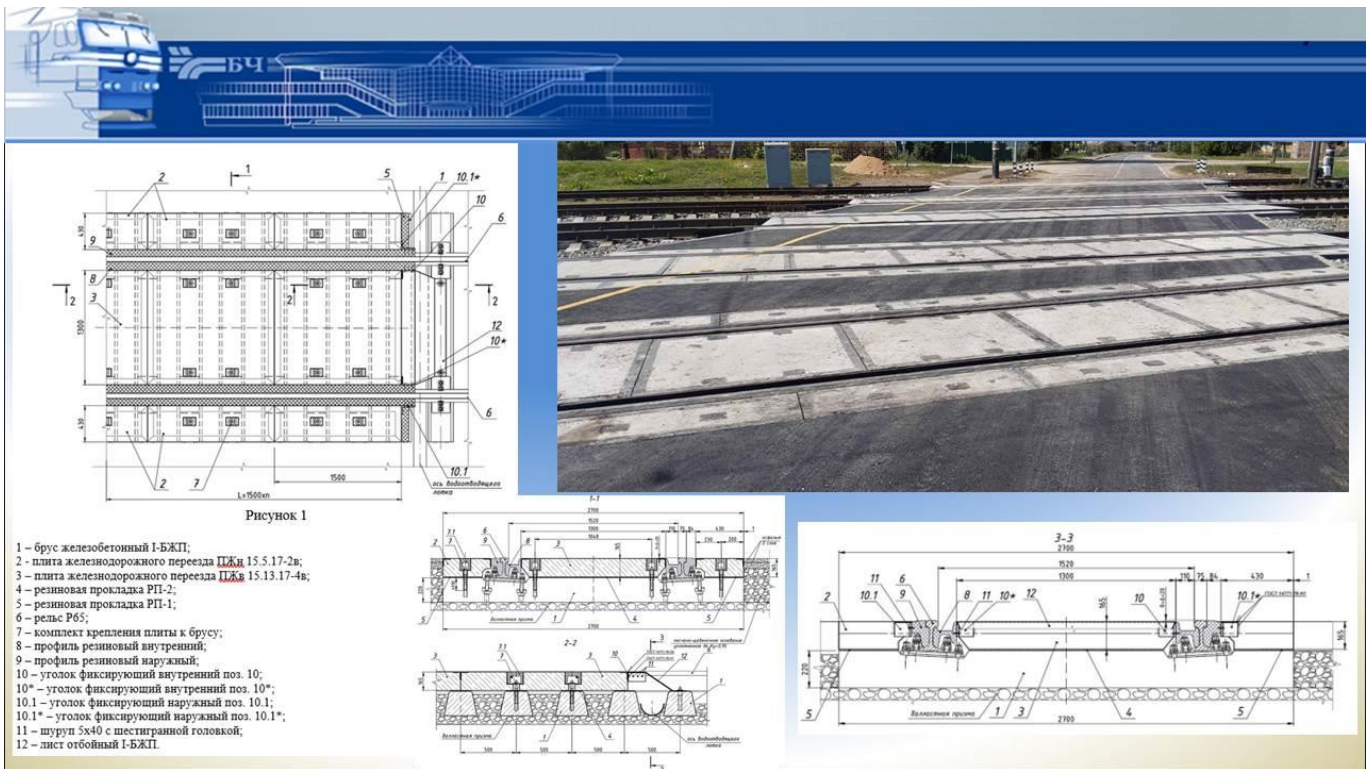


ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Первый заместитель главного ревизора дорожного по безопасности движения поездов службы безопасности движения поездов Управления Белорусской железной дороги, заместитель Председателя Комиссии по безопасности движения

Улащик Николай Петрович







ВВБ БРЕСТСКОГО ОБЛИСПОЛКОМА

BREST.MVD.GOV.BY



СПОЛКОМА

BREST.MVD.GOV.BY

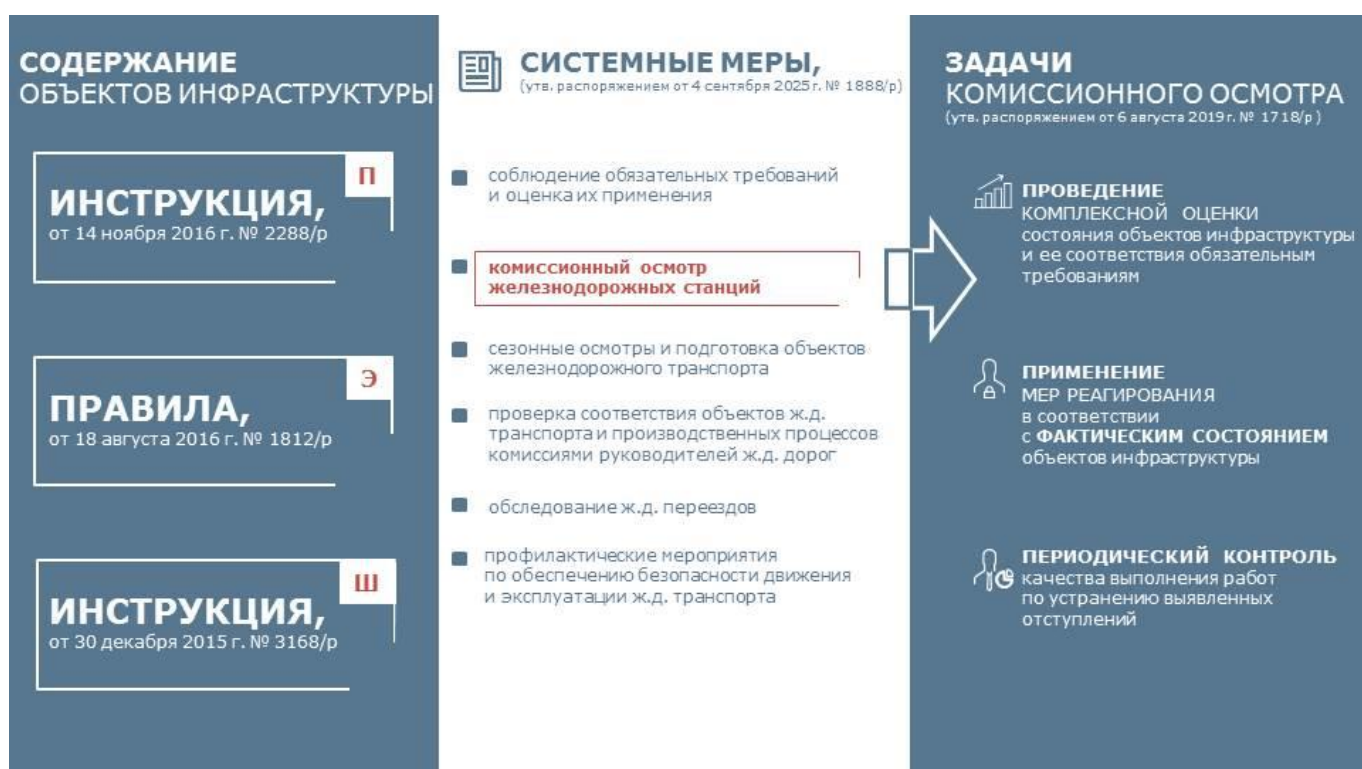
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

заместитель начальника центральной дирекции управления движением
(по безопасности движения)

РАЙЗЕР
Роман Владимирович

18 марта 2026 г.





МЕТОДИКА ЦИФРОВОЙ ОЦЕНКИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

(утв. распоряжением от 20 июня 2024 г. № 1136)

■ ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

80 критериев

■ ХОЗЯЙСТВО АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ

14 критериев

■ ХОЗЯЙСТВО ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

22 критерия



ДАННЫЕ
СРЕДСТВ
ДИАГНОСТИКИ

РЕЗУЛЬТАТЫ
ВСЕХ ВИДОВ
ОСМОТРОВ

АНАЛИЗ
предшествующих
90 суток

ПАСПОРТНЫЕ
ДАННЫЕ
ОБЪЕКТОВ
ИНФРАСТРУКТУРЫ

ДАННЫЕ
КАСАНТ
ОБ ОТС

ВСЕ ВИДЫ
РАБОТ
НА ИНФРАСТРУКТУРЕ

ФОРМИРОВАНИЕ ЦИФРОВОЙ ОЦЕНКИ

ОБЪЕКТЫ
НЕДОПУСТИМОГО
УРОВНЯ РИСКА
(от 0 до 2,0 баллов)

ОБЪЕКТЫ
НЕЖЕЛАТЕЛЬНОГО
УРОВНЯ РИСКА
(от 2,0 до 4,0 баллов)

ОБЪЕКТЫ
ДОПУСТИМОГО
УРОВНЯ РИСКА
(от 4,0 до 5,0 баллов)

ЦИФРОВАЯ ОЦЕНКА ИНФРАСТРУКТУРЫ



СТ. ЧУСОВСКАЯ
(к-во объектов)



41 НЕДОПУСТИМОГО
УРОВНЯ РИСКА



7 НЕЖЕЛАТЕЛЬНОГО
УРОВНЯ РИСКА

Σ1045

ОБЪЕКТОВ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ВСЕГО

ЦИФРОВАЯ ОЦЕНКА железнодорожной станции ЧУСОВСКАЯ (приемоотправочный парк)

Участок	Рассмотрение объектов инфраструктуры	Всего	Высокий	Средний	Допустимый
Станция Чусовская	Сигналы-стрелочные аппараты	8	3	7	1
	Семафоры	5	4	1	1
	Другие сигнальные пути (разъезды, пути и т.д.)	51	7	44	1
	Другие сигнальные аппараты (сигналы, стрелки и т.д.)	25	3	22	1
	Семафоры	8	1	7	1
	Сигнальные аппараты (сигналы, стрелки и т.д.)	90	25	6	59
	Другие сигнальные аппараты (сигналы, стрелки и т.д.)	1	0	1	1
	Семафоры	1	0	1	1
	Другие сигнальные аппараты (сигналы, стрелки и т.д.)	1	0	1	1
	Семафоры	1	0	1	1
Итого по участку:		185	41	6	141
Станция Чусовская (приемоотправочный парк)	Другие сигнальные аппараты (сигналы, стрелки и т.д.)	1	1	1	1
	Семафоры	8	8	1	1
	Другие сигнальные аппараты (сигналы, стрелки и т.д.)	10	10	1	1
	Семафоры	2	2	1	1
	Другие сигнальные аппараты (сигналы, стрелки и т.д.)	58	58	1	1
	Семафоры	49	49	1	1
	Другие сигнальные аппараты (сигналы, стрелки и т.д.)	1	1	1	1
	Семафоры	1	1	1	1
	Другие сигнальные аппараты (сигналы, стрелки и т.д.)	1	1	1	1
	Семафоры	1	1	1	1
Итого по участку:		254	0	1	253
Станция Чусовская (приемоотправочный парк)	Другие сигнальные аппараты (сигналы, стрелки и т.д.)	1	1	1	1
	Семафоры	15	15	1	1
	Другие сигнальные аппараты (сигналы, стрелки и т.д.)	9	9	1	1
	Семафоры	400	400	1	1
	Другие сигнальные аппараты (сигналы, стрелки и т.д.)	2	2	1	1
	Семафоры	20	20	1	1
	Другие сигнальные аппараты (сигналы, стрелки и т.д.)	31	31	1	1
	Семафоры	22	22	1	1
	Другие сигнальные аппараты (сигналы, стрелки и т.д.)	2	2	1	1
	Семафоры	27	27	1	1
Итого по участку:		645	0	0	645
Итого:		1045	41	7	997

НЕДОПУСТИМЫЙ
УРОВЕНЬ РИСКА:
25 стрелочных переводов;
16 путей;

НЕЖЕЛАТЕЛЬНЫЙ
УРОВЕНЬ РИСКА:
7 стрелочных переводов;

МАТРИЦА ПЕРИОДИЧНОСТИ ОСМОТРА ЭЛЕМЕНТОВ КОНТРОЛЯ

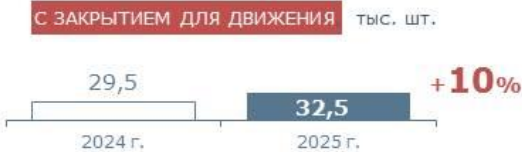
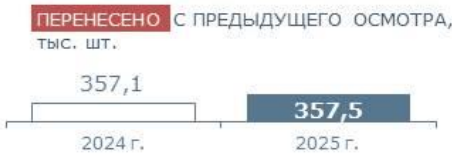
(под председательством начальника станции)

элемент осмотра \ период	в течение квартала		
	I месяц	II месяц	III месяц
главные пути (путь, СЦБ и конт. сеть)	сплошной осмотр под председательством ДС	сплошной осмотр под председательством ДС	сплошной осмотр под председательством ДС
стрелочные переводы на главных путях (путь, СЦБ и конт. сеть)			
приемо-отправочные и прочие пути для ОГ (путь, СЦБ и конт. сеть)			
пути отстоя восст. и пож. поездов (путь, СЦБ и конт. Сеть)		ОСМОТР ЭЛЕМЕНТОВ ПУТИ, СЦБ И КОНТ. СЕТИ, ОТНЕСЕННЫЕ К НЕДОПУСТИМОМУ И НЕЖЕЛАТЕЛЬНОМУ УРОВНЮ РИСКА (по сформированному в ЕК АСУИ плану)	
приемо-отправочные и прочие пути (путь, СЦБ и конт. сеть)			
стрелочные переводы на приемо-отправочных и прочих путях (путь, СЦБ и конт. сеть)			
вагонные замедлители (башмакосбрасыватели) сорт. горок			

* Методика отнесения объектов инфраструктуры ж.д. станций по уровню риска возникновения событий (утверждена 20.06.2024 № 1136)

7

РЕЗУЛЬТАТЫ ОСМОТРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ (за 2025 г.)



8

Иваненко Александр Александрович
ведущий эксперт Департамента безопасности движения

Бенчмаркинг лучших практик в области обеспечения безопасности движения на территории государств – участников Содружества

ADY БЧ KAZAKHSTAN TEMIR JOLY KZRT RZD CFM РОХИ ОХАНИ ТОЧИКИСТОН X GR Georgian Railway of Georgia LTG LIETUVOS GELEKINELIAI LAPKRAIS GELEKES

Москва, 17.03.2026



Причины появления ложной свободы рельсовых цепей*

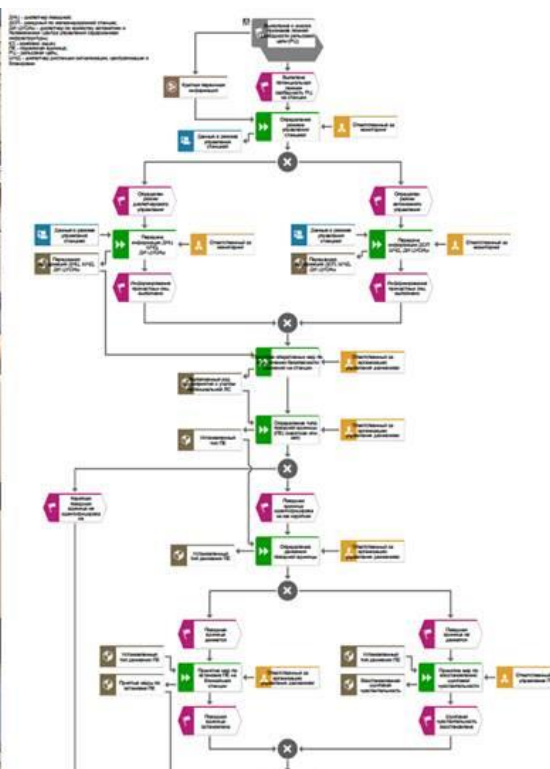
Ржавчина	36%	Диэлектрик на поверхности	9%
Песок	32%	Причина не установлена	5%
Ненадежное шунтирование	14%	Снег, лёд	3%

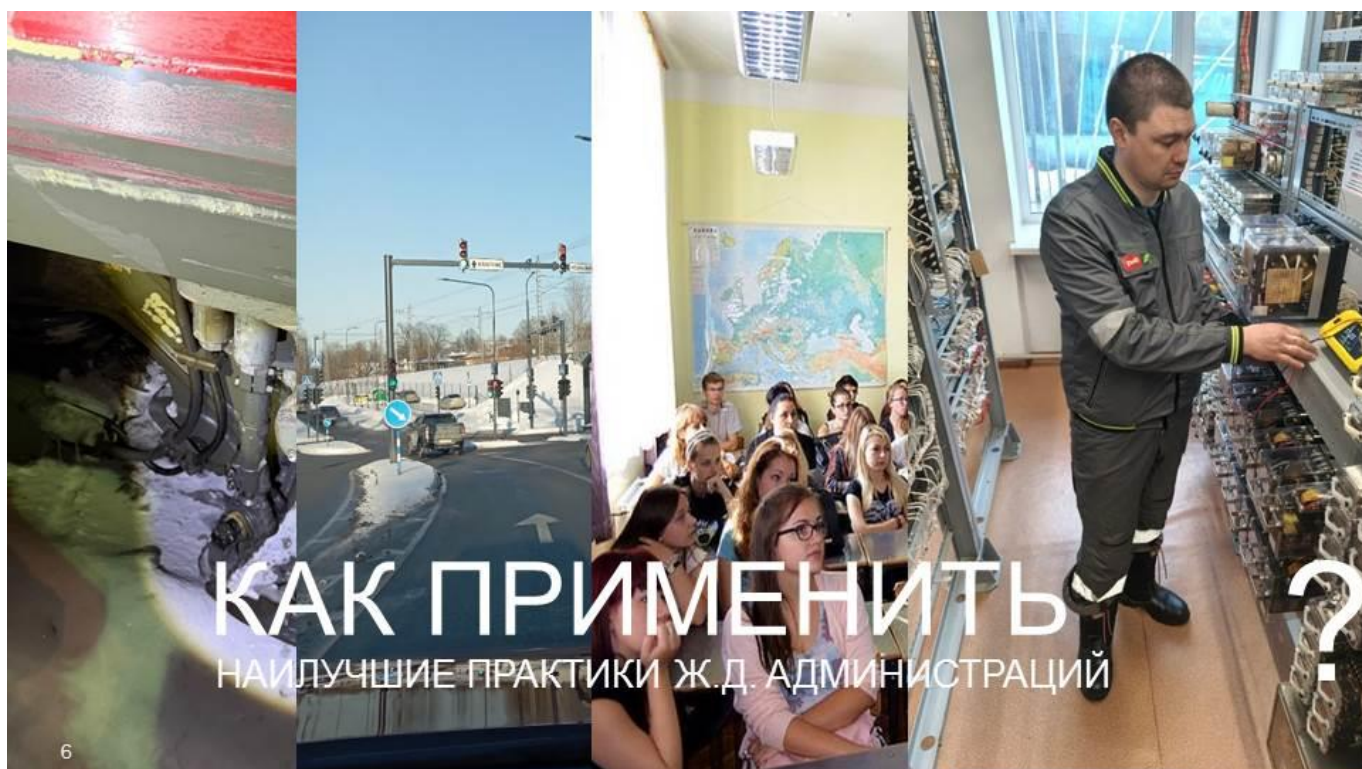
■ Распределение причин по хозяйствам, %



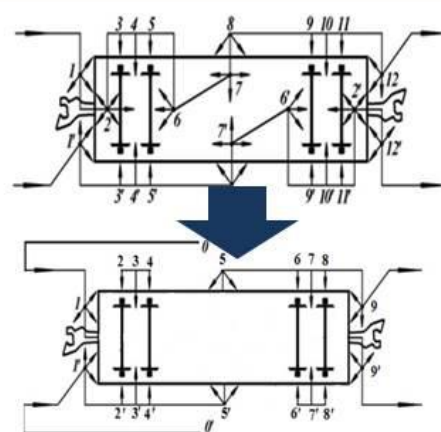
7

*) по данным КАСАНТ за 2025 год





Примеры наилучших практик в ОАО «РЖД» *



Сокращение трудоемкости:
0,47 чел/мин. на 1 поезд
(71 вагон) или **12%**

Сокращение времени на ТО:
в парке прибытия — **4,8 мин.**
в транзитном парке — **8 мин.**

Примеры наилучших практик в ОАО «РЖД» *

ПРОВЕРКА ВОДОМЕРНЫХ ПОСТОВ

ВСЕГО ВОДОМЕРНЫХ ПОСТОВ **532**

ПРОВЕРЕНО ПОСТОВ **463**

88 %

Процент
Выполнения

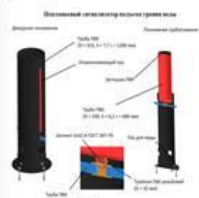


776 датчиков уровня воды

Электронного типа – 82 шт.



Поплавкового типа – 694



За период реализации
Инвестпроекта (2009 – 2025 гг.)
введено в эксплуатацию :

819

пешеходных переходов,
оборудованных световой
и звуковой сигнализациями

646,5

км ограждений переходов,
препятствующих доступу

11,9

млрд руб. общая сумма
финансирования

Определена адресная потребность
в устройстве пешеходных переходов
и ограждений

274

пешеходных переходов,
оборудованных световой
и звуковой сигнализациями

527,5

км ограждений, препятствующих
доступу

17,2

млрд руб. общая сумма
финансирования

Передвижной консультативно-диагностический центр на базе поезда «Святой Пантелеймон» как модель приближения медицинской помощи к пациенту



Передвижной консультативно-диагностический центр на базе поезда «Святой Пантелеймон» как модель приближения медицинской помощи к пациенту

Эксперт группы по работе с передвижными консультативно-диагностическими центрами Центральной дирекции здравоохранения – филиала ОАО «РЖД»
к.м.н., Чуприна Оксана Владимировна



ПКДЦ «Святой Пантелеймон» – это совершенно новый этап в здравоохранении нашей страны. Он делает возможным оказание необходимой помощи населению труднодоступных регионов с использованием уникального медицинского оборудования, современных информационных технологий и, конечно, высококвалифицированных врачей.

Презентация ПКДЦ



2 августа 2024 г.

Ярославский вокзал (г. Москва)

Презентация нового передвижного
консультативно-диагностического
центра «Святой Пантелеймон»

Новый типовой медицинский
поезд впервые в России получил
официальную регистрацию
в качестве медицинского изделия

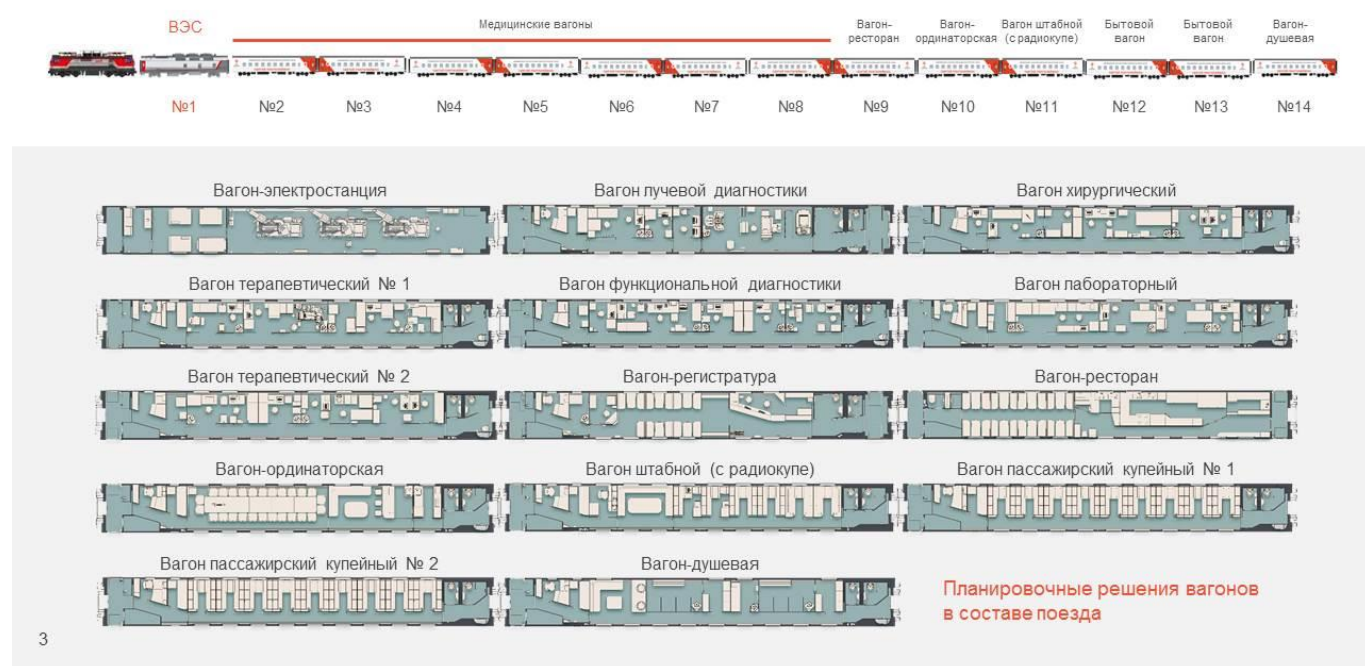
 ржд · медицина

С учетом полезного опыта использования медицинских поездов ОАО «РЖД» было принято решение и дальше развивать это направление, чтобы сохранить возможность оказывать медицинскую помощь железнодорожникам, членам их семей, неработающим пенсионерам, а также территориальному населению удаленных районов Российской Федерации.

Так в 2022 году началась разработка и впоследствии, был создан новый медицинский поезд «Святой Пантелеймон», который впервые в России получил официальную регистрацию в качестве медицинского изделия. Он успешно объединил полезный опыт предшественников и передовые технологии.

2 августа 2024 года состоялась торжественная презентация нового медицинского поезда, созданного для оказания доступной квалифицированной первичной медико-санитарной помощи жителям отдаленных и труднодоступных территорий Восточной Сибири и Дальнего Востока, а уже с 14 августа 2024 года медицинский поезд отправился по своему первому маршруту.

== Схема ПКДЦ



В состав нового медицинского поезда входят 14 вагонов, из них 8 вагонов медицинского назначения (вагоны лучевой и функциональной диагностики, два терапевтических, хирургический, лабораторный, вагон ординаторская и вагон-регистратура) и 6 вспомогательных вагонов (два бытовых для проживания

медицинских работников, штабной, вагон-электростанция, вагон-ресторан и вагон-душевая).

ПКДЦ. Услуги

Для оказания широкого спектра медицинских исследований ПКДЦ оснащен более чем 400 позициями новейшего медицинского оборудования

8

вагонов медицинского назначения

- Лучевой диагностики (рентгенография, флюорография, маммография, УЗИ)
- Ординаторская
- Регистратура
- Лабораторный (широкий спектр общеклинических, биохимических и микроскопических исследований, иммунопрофилактика (вакцинация))
- Функциональной диагностики (ЭКГ, ЭхоЭГ, РЭГ, спирометрия, стресс-тесты, кардиолог, невролог, офтальмолог)

На борту ПКДЦ ежедневно работает порядка 60 человек, из них 36 медицинских работников и 24 железнодорожного персонала

6

вспомогательных вагонов

- 2 бытовых вагона
 - Вагон штабной
 - Вагон-душевая
 - Вагон-ресторан
 - Вагон-электростанция
-
- Хирургический (хирург, терапевт, ЭФГДС)
 - Терапевтический № 1 (педиатр, акушер-гинеколог, стоматолог, оториноларинголог)
 - Терапевтический № 2 (эндокринолог, уролог, терапевт)

4

Для оказания широкого спектра медицинских исследований поезд оснащен более чем 400 позициями новейшего медицинского оборудования, среди которого: рентгенографическая, флюорографическая, маммографическая, эндоскопическая, стоматологическая аппаратура, оборудование для ультразвуковой диагностики, функциональных исследований, лабораторной диагностики и др.

Медицинский поезд обеспечивает последовательное обследование пациентов, и в связи с этим способствует ранней диагностике сердечно-сосудистой, онкологической и иной социально-значимой патологии, а также повышению качества жизни.

На его борту ежедневно работает порядка 60 человек, из них 36 медицинских работников и 24 железнодорожного персонала.

Особое внимание при разработке и изготовлении медицинского поезда было уделено созданию комфортных социально-бытовых условий для медицинского персонала и железнодорожников, которым в течение длительного времени приходится работать и жить вдали от дома. Для этого в поезде включены 2 пассажирских вагона с двухместными купе, штабной с зоной отдыха, вагон-ресторан, где предоставляется трех разовое питание всем сотрудникам поезда, а также вагон-душевая, в котором реализована, в том числе полноценная прачечная.

ПКДЦ. Адаптация под нужды пациентов

- кабинет педиатра, укомплектованный всем необходимым
- комната матери и ребенка с пеленальным столиком, раковиной и креслом для кормления
- туалетные комнаты с пеленальными столиками



Для матерей с детьми



Также вагоны адаптированы под нужды маломобильных групп населения:

- Подъемниками (регистратура и лучевой диагностики)
- Расширенными дверными проемами и коридорами
- Экологически чистыми туалетными комнатами
- Информационными табличками с шрифтом Брайля
- Громкоговорителями



Медицинские вагоны адаптированы под нужды маломобильных групп населения и матерей с детьми. Они оснащены подъемными устройствами для посадки и высадки пассажиров с низких платформ; значительно расширенными дверными проемами медицинских кабинетов и коридорами, доступными для передвижения маломобильных групп населения, информационными табличками с дублированием надписей шрифтом Брайля; комнатой матери и ребенка с пеленальным столиком, раковиной и креслом для кормления маленьких детей.

ПКДЦ. Автономность и примененные технические решения

Полностью автономную работу на неэлектрифицированных участках пути состав ПКДЦ обеспечивает вагон-электростанция с дизель-электрической станцией общей мощностью 1350 кВт, кроме того, вагоны дополнительно оснащены:



- стабилизаторами напряжения для минимизации перепадов напряжения;
- наружным освещением для комфортной посадки и высадки пассажиров;
- антимоскитными сетками для обеспечения естественной вентиляции;
- утеплением топливных, водяных и сливных магистралей;
- съемной системой фильтрации воды;
- системой отопления на жидком топливе (Альтерэн);
- усиленной системой спутниковой связи для поддержания устойчивого сигнала;
- расширенными баками с водой для сокращения периодов заправки;
- обеззараживателями воздуха устраняющими 99,9 % бактерий.

Дополнительно в поезде имеется спутниковая связь, высокоскоростной интернет и внедрена система принятия врачебных решений на базе технологий искусственного интеллекта.

В медицинском поезде реализована возможность консультаций с использованием дистанционных технологий. При необходимости можно связаться с ведущими федеральными и региональными клиниками. Таким образом, «Святой Пантелеймон» обладает высоким качеством предлагаемых медицинских услуг.

Медицинские вагоны дополнительно оснащены стабилизаторами напряжения, минимизирующими перепады напряжения. Также стоит отметить наличие системы обеззараживания воздуха устраняющей 99,9 % бактерий, IP-телефонии в каждом помещении, разделение информационной магистрали (для врачей и пациентов), возможность подключения берегового интернета.

== Аптечный пункт



>5700

чеков*

Наиболее востребованные позиции:

- Кардиомагнил (антиагрегантное средство)
- Омепразол (противоязвенное средство)
- Тауфон (средство для лечения заболеваний глаз)
- Амитриптилин (антидепрессант)

Первый и единственный в стране аптечный пункт в составе передвижного комплекса



7 *за период с 01.02.2025 по 26.12.2025

ржд-медицина

Также отдельно стоит отметить, что в составе медицинского поезда работает первый и единственный в нашей стране официально

лицензированный передвижной аптечный пункт, который, как показала практика, пользуется значительным спросом у населения отдаленных и труднодоступных территорий.

Результаты работы ПКДЦ за период с 14.08.2024 по 26.12.2025



Опыт работы показал высокую востребованность ПКДЦ среди всех возрастных групп мужского, женского и детского населения (в том числе и у маломобильных граждан) в регионах курсирования.

Практически с первого дня работы поезда оказывает медицинскую помощь, в том числе участникам СВО и членам их семей. За 2024 год (с августа по декабрь) было принято 521 человек, а за 2025 год (с января по декабрь) 1721 человек.

В общей сложности, за период эксплуатации с августа 2024 г. по декабрь 2025 г. ПКДЦ совершил 29 рейсов продолжительностью

356 рабочих дней по 8 регионам Дальневосточного и Сибирского федеральных округов, где посетил 298 станций.

Всего медицинский поезд посетил 35 432 человека (в том числе, участников СВО и членов их семей – 2 242, работников ОАО «РЖД» – 5 912, детей – 2 286, территориального населения – 24 992). Врачи мобильной медицинской бригады провели 71 271 амбулаторный прием, выполнили 138 672 лабораторных и диагностических исследования, выявили 62 051 заболевание, из них впервые – 15 088.

Результаты работы ПКДЦ в 2026 году



За январь-февраль 2026 года ПКДЦ посетил 28 станций в 3 российских регионах, где совершил 2 полных рейса (сейчас заканчивает 3 рейс). Общая продолжительность маршрутов составила 32 рабочих дня.

В 2026 году за медицинской помощью обратилось 3549 человек (в том числе, участников СВО и членов их семей – 100, работников ОАО «РЖД» - 444, детей – 147, территориального населения – 2858), было выполнено 6979 посещений врачей-специалистов (амбулаторных приемов), проведено 17817 лабораторных и диагностических исследований, по результатам которых выявлено 6148 заболеваний, из которых – 986 с впервые в жизни установленным диагнозом.

Работа по созданию данного поезда – это общественно значимая деятельность, поскольку состояние здоровья, обеспечение железнодорожников и территориального населения в целом качественной и доступной медицинской помощью являются приоритетами, как для компании, так и государственной политики Российской Федерации в сфере здравоохранения.

Медицинский поезд «Святой Пантелеймон» - это готовый инструмент для решения вопроса улучшения качества медицинского обслуживания населения в регионе (в частности, оказания консультативно-диагностических услуг, санитарного просвещения и пропаганды здорового образа жизни) и снижения нагрузки на стационарные медицинские организации.

Дополнительный справочный материал:

Передвижные консультативно-диагностические центры (ПКДЦ) начали создаваться ОАО «РЖД», на базе обычных пассажирских вагонов (без глубоких модернизаций) еще в 1993 году для обслуживания железнодорожников, членов их семей и пенсионеров отрасли, живущих на дальних станциях.

К лету 2017 года у ОАО «РЖД» было 5 ПКДЦ, но 4 из них вывели из эксплуатации из-за окончания срока службы вагонов. Только на Красноярской железной дороге работал совместный проект ОАО «РЖД» и Красноярского края - ПКДЦ «Доктор Войно-Ясенеvский (св. Лука)», для которого по заключенному соглашению правительство региона закупило и предоставило в безвозмездное пользование медицинское оборудование.

Результаты работы ПКДЦ «Святой Пантелеймон» по годам:

В 2024 году, за 4,5 месяца эксплуатации (с августа по декабрь), медицинский поезд посетил 81 железнодорожную станцию в 6 субъектах Российской Федерации, совершив 8 рейсов (маршрутов), общая продолжительность которых составила 101 рабочий день.

За медицинской помощью обратилось 9 814 человек (в том числе, участников СВО и членов их семей – 521, работников ОАО «РЖД» - 2 228, детей – 863, территориального населения – 6 202), было выполнено 19 991 посещений врачей-специалистов (амбулаторных приемов), проведено 43 512 лабораторных и диагностических исследований, по результатам выявлено 16 188 заболеваний, из которых – 4 266 с впервые в жизни установленным диагнозом.

В 2025 году, за 12 месяцев эксплуатации (с января по декабрь) ПКДЦ посетил 217 станций в 8 российских регионах, где совершил 21 рейс. Общая продолжительность маршрутов составила 255 рабочих дней.

В 2025 году за медицинской помощью обратилось 25 618 человек (в том числе, участников СВО и членов их семей – 1 721, работников ОАО «РЖД» - 3 684, детей – 1 423, территориального населения – 18 790), было выполнено 51 280 посещений врачей-специалистов (амбулаторных приемов), проведено 95 160 лабораторных и диагностических исследований, по результатам которых выявлено 45 863 заболевания, из которых – 10 822 с впервые в жизни установленным диагнозом.

В 2026 году, за 1 месяц эксплуатации (с января по февраль) ПКДЦ посетил 28 станций в 3 российских регионах, где совершил 2 полных рейса (сейчас находится в 3). Общая продолжительность маршрутов составила 32 рабочих дня.

В 2026 году за медицинской помощью обратилось 3549 человек (в том числе, участников СВО и членов их семей – 100, работников ОАО «РЖД» - 444, детей – 147, территориального населения – 2858), было выполнено 6979 посещений врачей-специалистов (амбулаторных приемов), проведено 17817 лабораторных и диагностических исследований, по результатам которых выявлено 6148 заболеваний, из которых – 986 с впервые в жизни установленным диагнозом.

Таким образом, с августа 2024 г. по февраль 2026 г. ПКДЦ совершил 31 рейс (сейчас находится в 32 рейсе) продолжительностью 388 рабочих дней по 8 регионам Дальневосточного и Сибирского федеральных округов, где посетил 326 станций.

Всего ПКДЦ «Святой Пантелеймон» посетило 38 981 человек (в том числе, участников СВО и членов их семей – 2 342, работников ОАО «РЖД» - 6 356, детей – 2 433, территориального населения – 27 850). Врачи мобильной медицинской бригады провели 78 250 амбулаторных приемов, выполнили 156 489 лабораторных и диагностических исследований, выявили 68 199 заболеваний, из них впервые – 16 074.

«Совершенствование технического обслуживания грузовых поездов»

Совершенствование технического обслуживания грузовых поездов

Совершенствование технологии ТО, отмена пролазки (оптимизация позиций осмотра с 12 до 9)

2023 - 2024



Внесены изменения
в Типовой технологический процесс Техническое
обслуживание грузовых вагонов ТК-425

ЭФФЕКТ
высвобождение численности
104 человека

2025 год

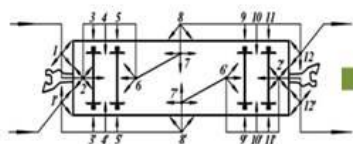


Внесены изменения (Распоряжением
ОАО «РЖД» от 20.05.2025 №1100/р)
в Технологию ТО грузовых поездов
на ПТО, работающих по установленным
нормам времени №968-2022 ПКБ ЦВ

ОЖИДАЕМЫЙ ЭФФЕКТ
высвобождение численности
80 человек

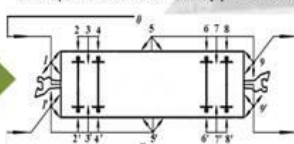
Техническое обслуживание в парке прибытия

Было (12-ти позиционный осмотр):



Стало (9-ти позиционный осмотр):

Распоряжение ОАО «РЖД» от 20.09.2023 г. № 2384/р



Встреча поезда
сходу
ТО вагонов по 9
позициям

Экономический эффект

- ✓ Сокращение трудоемкости:
**0,47 чел/мин. на 1 поезд
(71 вагон) или 12%**
- ✓ Сокращение времени на ТО:
**в парке прибытия – 4,8 мин
в транзитном парке – 8 мин**

