



СБОРНИК

МАТЕРИАЛОВ ДИРЕКЦИИ СОВЕТА
ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ
ТРАНСПОРТУ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ
СОДРУЖЕСТВА

ИЮНЬ 2025 г. - НОЯБРЬ 2025 г.



В Сборник материалов Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества за период с июня 2025 г. по ноябрь 2025 г. включены информационные материалы к 83-му заседанию Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (25-26 ноября 2025 года, г. Баку) и материалы рабочих органов Совета.

*Дирекция Совета по железнодорожному транспорту
государств-участников Содружества*

© Дирекция Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, № 2, Москва, 2025 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

Оглавление

Выступление Председателя Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Попова В.А. по пункту 1 повестки дня на заседании 83-го Совета (25 ноября 2025 г., г. Баку) «О выполнении решений восемьдесят второго заседания Совета и итогах эксплуатационной работы сети железных дорог за девять месяцев 2025 года»	5
Выступление Заместителя Председателя Дирекции Совета О.А.Никитина на 83-м заседании Совета по пункту 2 повестки дня (25 ноября 2025 г., г. Баку) «О проведенной работе по развитию международного пассажирского сообщения за девять месяцев 2025 года и ходе реализации задач системы международной интеграции пассажирских перевозок «Express International»	18
Выступление Руководителя Департамента координации эксплуатационной работы и использования подвижного состава П.Ю.Кошелева по пункту 3 повестки дня на заседании 83-го Совета (25 ноября 2025 г., г. Баку) «Об итогах разработки плана формирования грузовых поездов и плана формирования вагонов с контейнерами в международном сообщении на 2025/2026 год»	28
Выступление руководителя Департамента координации эксплуатационной работы и использования подвижного состава Кошелева П.Ю. . по пункту 4 повестки дня на заседании 83-го Совета (25 ноября 2025 г., г. Баку) «Об итогах переписи грузовых вагонов, проведенной в мае 2025 года».....	37
Выступление заместителя руководителя Департамента научно-технического сотрудничества и правового обеспечения Овчинникова Д.Д. . по пункту 7 повестки дня на заседании 83-го Совета (25 ноября 2025 г., г. Баку) «О Плане НИОКР железнодорожных администраций».....	41
Выступление Председателя Дирекции Совета Попова В.А. на пленарном заседании 83-го заседания Совета (26 ноября 2025 г., г. Баку)	49
Выступление Председателя Дирекции Совета В.А.Попова на четвертом Международном пассажирском форуме (28-29 августа 2025 г, г. Санкт-Петербург).....	54

Выступление заместителя Председателя Дирекции Совета С.В.Соложенкина на заседании Комиссии по экономическим вопросам при Экономическим совете СНГ (17 сентября 2025 г. г.Москва).....	62
Выступление руководителя Департамента координации эксплуатационной работы и использования подвижного состава Дирекции Совета П.Ю.Кошелева на совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций (22 сентября 2025 г., г. Москва).....	70
Выступление Старшего инспектора по производственным вопросам Центральной дирекции здравоохранения - филиала ОАО «РЖД» М.О.Зубковой (10 октября 2025г, г. Москва) «Совершенствование системы обязательных медицинских осмотров как стратегия продления профессионального долголетия работников»	81
Технические нормативные правовые акты регулирования по разработке, производству, выпуску в обращение и допуску на инфраструктуру систем ЖАТС. Требования межгосударственных и отраслевых стандартов	97
О результатах работы Рабочей группы по выявлению причин возникновения неисправностей воздухораспределителей грузовых вагонов	104
Выступление заместителя генерального директора – начальника Департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Шайдуллина Ш.Н. «О мероприятиях по безопасности движения» 22-23 октября 2025 г., г. Москва.....	106



83-Е ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА
ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ
ГОСУДАРСТВ - УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА
25-26 НОЯБРЯ 2025 Г.
Г. БАКУ

MÜSTƏQİL DÖVLƏTLƏR BİRLİYİNƏ ÜZV DÖVLƏTLƏRİN
DƏMİR YOLU NƏQLİYYATI ŞURASININ
83-CÜ İCLASI
25-26 NOYABR 2025-Cİ İL
BAKİ Ş.

**Выступление Председателя Дирекции Совета по
железнодорожному транспорту государств – участников
Содружества Попова В.А. по пункту 1 повестки дня на заседании
83-го Совета (25 ноября 2025 г., г. Баку)
«О выполнении решений восемьдесят второго заседания Совета
и итогах эксплуатационной работы сети железных дорог за
девять месяцев 2025 года»**

В соответствии с решениями 82-го заседания Совета созданы Стратегическая группа по развитию международных транспортных коридоров (на уровне заместителей руководителей железнодорожных администраций) и Комиссия по кадрово-социальной политике и гуманитарному сотрудничеству.

Эти новые рабочие органы уже провели свои первые заседания. На утверждение Советом вынесены проекты Положений, и согласована

кандидатура Председателя Комиссии. Соответствующие решения отражены в проекте протокола 83-го заседания Совета.

Успешно выполняются пункты Плана мероприятий по реализации предложений железнодорожных администраций и Дирекции Совета по совершенствованию и реформированию рабочих и исполнительного органов Совета. Информация о ходе его реализации оформлена в виде приложения к проекту протокола текущего заседания Совета.

Подготовленный Дирекцией Совета совместно с Исполнительным комитетом СНГ и железнодорожными администрациями Отчет о деятельности Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества за период с 2020 года по первое полугодие 2025 года, одобренный решением прошлого, 82-го заседания Совета получил поддержку Комиссии по экономическим вопросам при Экономическом совете СНГ и вынесен на рассмотрение Экономического совета СНГ, заседание которого состоится 5 декабря 2025 года.

Продолжена реализация Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта на «пространстве 1520» до 2030 года. Данный документ был представлен на заседании Совета глав правительств СНГ в Бишкеке Председателем Совета по железнодорожному транспорту Олегом Валентиновичем Белозеровым (12 ноября 2021 г.). Тогда было отмечено, что Концепция является ориентиром для железнодорожных администраций в том числе при переходе к новым транспортным и логистическим технологиям, совершенствованию системы управления перевозочным процессом, цифровизации железнодорожного транспорта.

Сегодня можно сказать, что выполнение железнодорожными администрациями мероприятий по реализации основных положений Концепции подтверждает их актуальность и эффективность.

Отчеты о проделанной работе направляются в Исполнительный комитет СНГ, который, в свою очередь, докладывает о проводимой работе в Совет глав правительств СНГ, утвердивший данную Концепцию.

Кратко об основных результатах эксплуатационной работы сети железных дорог за 9 месяцев 2025 года.

Объемные показатели перевозок грузов за 9 месяцев 2025 г к 9 месяцам 2024 г



Грузооборот, млрд. т·км

2,142.0

2024 г. -0,9%

2,121.7

2025 г.

Общая погрузка грузов, абс.млн тонн

1,225.4

2024 г. -4,4%

1,166.8

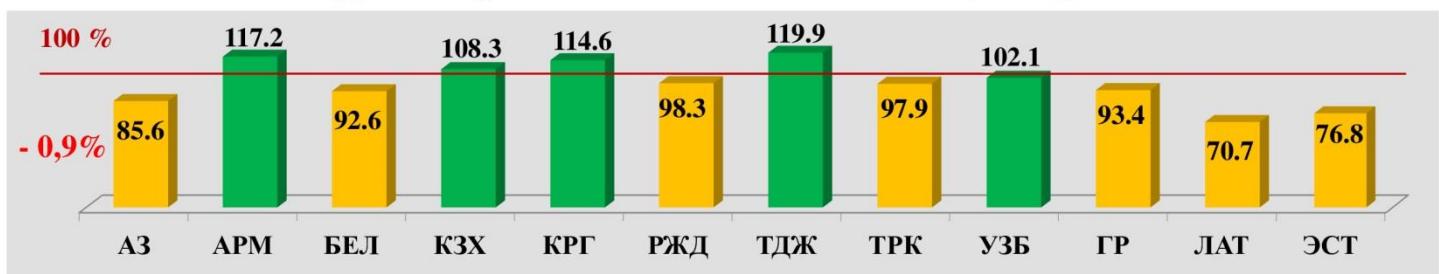
2025 г.

За этот период в целом грузооборот сократился на 0,9 %, погружено грузов ниже уровня 2024 года на 4,4 % .

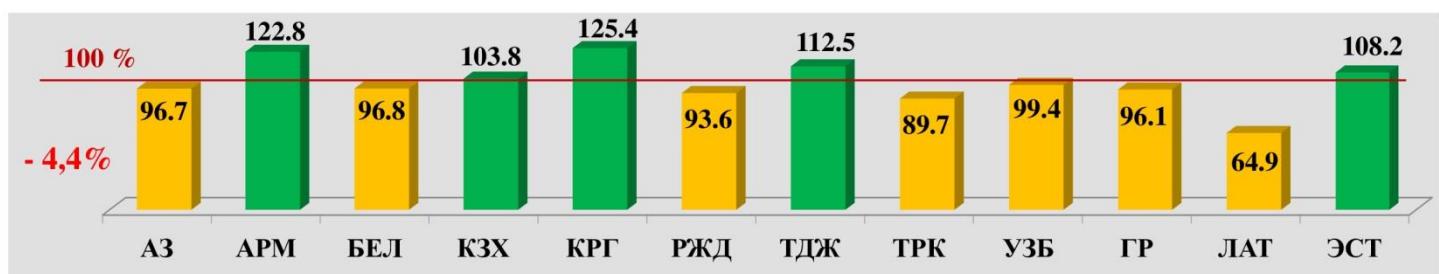
Ситуация по железнодорожным администрациям складывается следующим образом:

Перевозки грузов по железнодорожным администрациям за 9 месяцев 2025 г к 9 месяцам 2024 г

Грузооборот по сети составил 2 121,7 млрд т·км

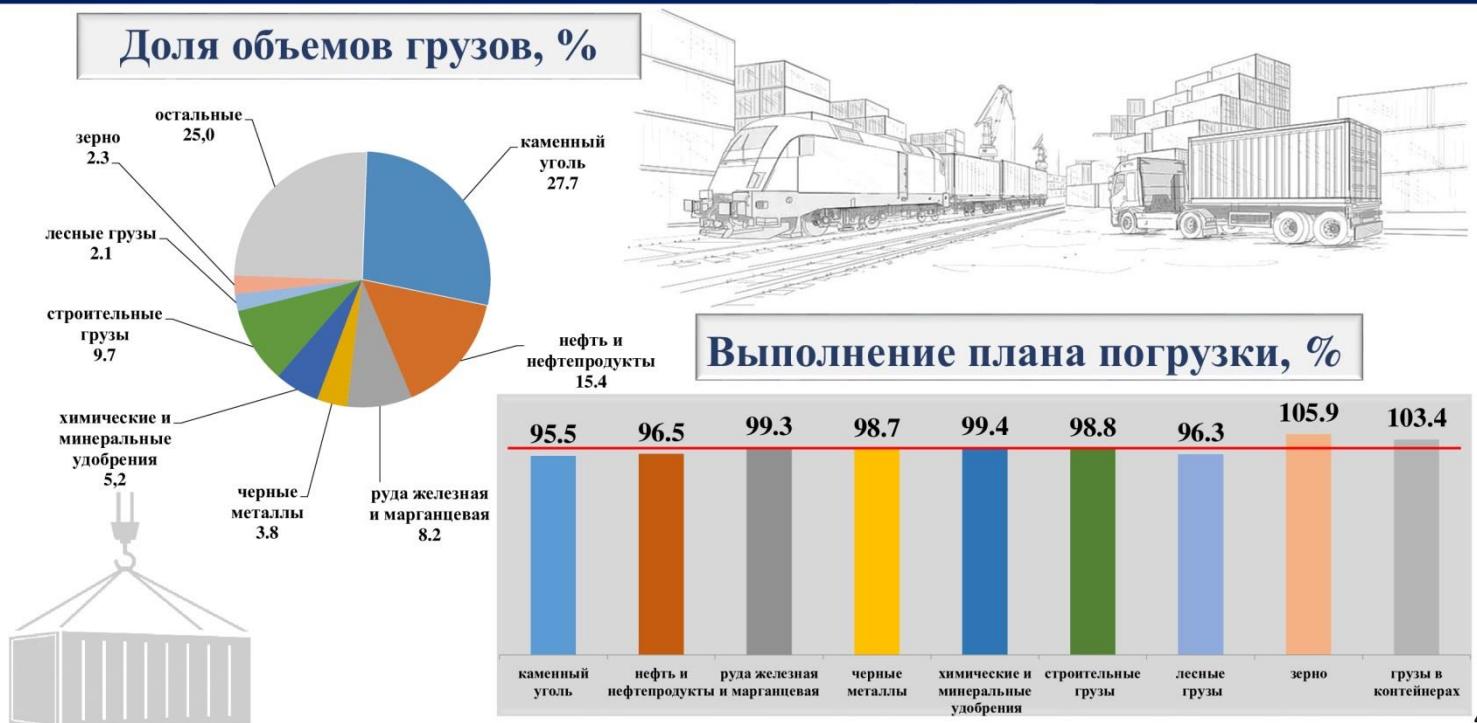


Погрузка грузов по сети составила 1 166,8 млн тонн грузов



5 администраций превысили уровень 2024 года по грузообороту. 5 администраций превысили уровень объемов перевозок 2024 года. Вместе с тем, план перевозок в целом по сети выполнен на 98,8 %.

Погрузка грузов основной номенклатуры за 9 месяцев 2025 г

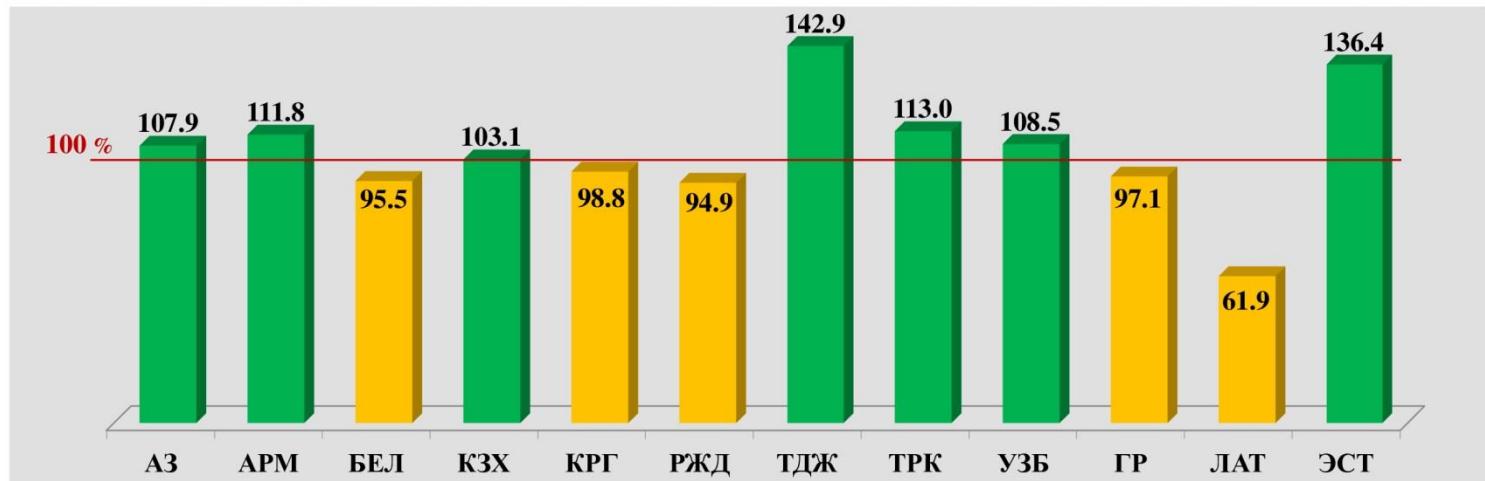


План погрузки обеспечен по 26-ти позициям из 43-х учитываемых номенклатур грузов, а по 8-ми позициям наблюдался рост погрузки к уровню прошлого года.

Основная доля объемов перевозок приходится на такие важнейшие грузы как: каменный уголь, нефть и нефтепродукты, строительные грузы.

По грузам основной номенклатуры, представленной на текущем слайде, отмечается перевыполнение плана по перевозкам зерна на 5,9 % и грузов в контейнерах на 3,4 %. Железнодорожные администрации Казахстана, Кыргызстана и России обеспечили прирост объемов перевозок этих грузов.

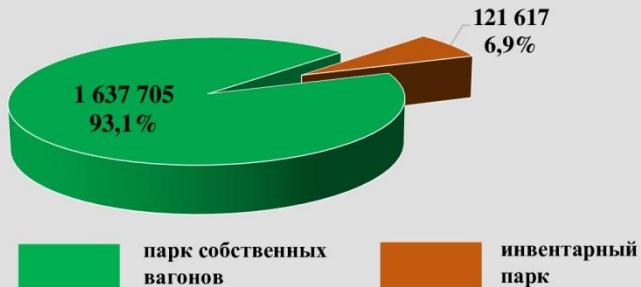
Погрузка грузов железнодорожными администрациями в международном сообщении за 9 мес. 2025 г к 9 мес. 2024 г



При увеличении средней дальности перевозок в текущем периоде на 4 %, в международных перевозках значительного снижения объемов не допущено. 7 железнодорожных администраций обеспечили увеличение объемов экспорта.

Структура общего парка грузовых вагонов

Общий парк грузовых вагонов на 1 октября 2025 г. - 1 759 322 ед.



■ Общий парк грузовых вагонов снижен на 0,1%

1 761 284

9 мес 2024 г.

1 759 322

9 мес 2025 г.

■ Парк собственных вагонов
увеличен на 0,1%

1 635 498

9 мес 2024 г.

1 637 705

9 мес 2025 г.

■ Инвентарный парк снижен
на 3,3%

125 786

9 мес 2024 г.

121 617

9 мес 2025 г.

Соотношение инвентарного парка к общему парку

ЖДА	АЗ	АРМ	БЕЛ	КЗХ	КРГ	МЛД	РФ	ТДЖ	ТРК	УЗБ	ГР	ЛАТ	ЛИТ	ЭСТ
Инв., %	59	100	53	1	47	92	3	94	68	29	91	16	38	0

6

Общий парк грузовых вагонов составил более 1,7 млн единиц.

При этом, инвентарный парк с начала 2025 года уменьшился к аналогичному периоду 2024 года на 3,3% и составил более 121 тыс. вагонов.

Парк собственных грузовых вагонов увеличился на 0,1% и составил более 1,6 млн вагонов (1 637 705 ед.).

Показатели использования подвижного состава за 9 месяцев 2025 г к 9 месяцам 2024 г



Оборот вагона, сут.



Рабочий парк, тыс. ваг/сут.



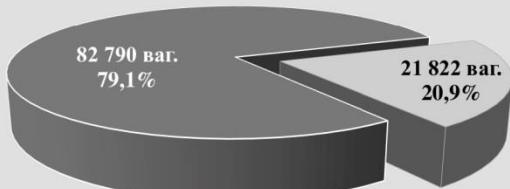
7

Вследствие снижения объемов перевозок оборот грузового вагона в текущем периоде увеличился на 7,1 %. Рабочий парк так же содержался с увеличением к прошлому году на 2,8 %.

Это связано, в том числе, с диспропорциями в объемах закупки новых вагонов и списанием вагонов с истекшим сроком службы, а также имеющимися инфраструктурными ограничениями в эксплуатационной работе.

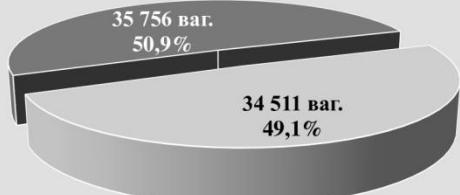
Вагоны с истекшим сроком службы

Парк собственных с истекшим сроком



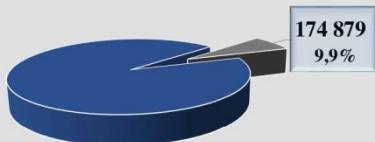
Всего вагонов: 104 612 вагонов

Инвентарный парк вагонов с истекшим сроком



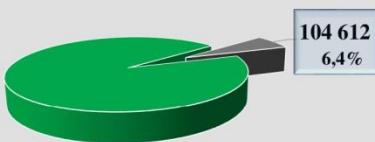
Всего вагонов: 70 267 вагонов

Доля вагонов с истекшим сроком в общем парке



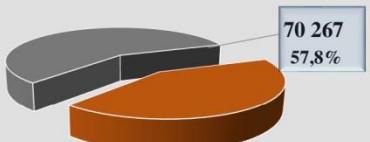
Всего вагонов: 1 759 322

Доля вагонов с истекшим сроком в парке собственных 1 637 705 вагонов



Всего вагонов: 1 637 705

Доля вагонов с истекшим сроком в инвентарном парке 121 617 вагонов



Всего вагонов: 121 617

8

В текущей ситуации вызывает озабоченность статистика по продлению срока службы грузовых вагонов.

В 2025 году количество вновь зарегистрированных вагонов более чем в два раза превышает количество исключенных.

Доля вагонов в инвентарном парке с продленным сроком службы составляет половину от количества единиц с истекшим нормативным сроком службы.

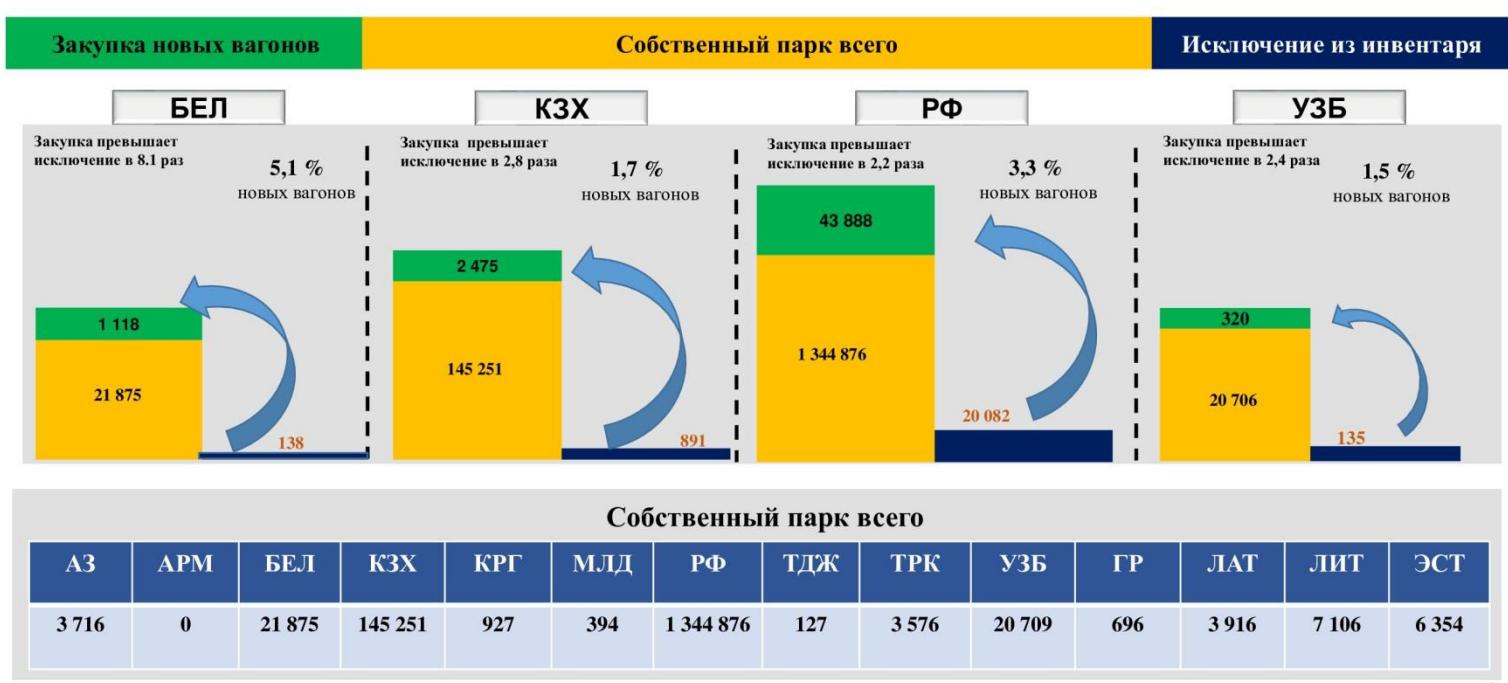
По собственному парку ситуация выглядит еще критичнее. Доля парка с продленным сроком службы составляет практически 80% от всех собственных вагонов с истекшим сроком службы.

Таким образом, вместо реального обновления подвижного состава видится картина, когда «реанимируются» выработавшие свой ресурс

грузовые вагоны, что в свою очередь может в перспективе негативно сказаться на обеспечении безопасности движения и качественных показателях эксплуатационной работы.

Вместе с тем, железнодорожными администрациями Российской Федерации и Республики Казахстан введен запрет на курсирование грузовых вагонов с продленным сроком службы.

Собственный парк: закупка новых грузовых вагонов и исключение из парка по железнодорожным администрациям по состоянию на 30 сентября 2025 г



Ряд железнодорожных администраций действительно активно производит реальное обновление подвижного состава прежде всего по парку собственных вагонов.

Это касается, в первую очередь, таких участников Совета, как железнодорожные администрации Республики Беларусь, Российской Федерации, Республики Казахстан и Республики Узбекистан.

Количество закупленных новых вагонов в Беларуси в 8,1 раза превышает количество исключенных из инвентаря, в Казахстане – в 2,8 раза, в Узбекистане – в 2,4 раза и в 2,2 раза в России.

Такая диспропорция между закупкой новых и списанием выработавших установленный срок службы вагонов происходит в условиях существенного падения объемов перевозок, снижения грузовой базы и создает риски возникновения дефицита емкости инфраструктуры для отстоя вагонов в ожидании погрузки.

В связи с этим, на перспективу железнодорожным администрациям было бы целесообразно:

не допускать резкой диспропорции между темпами обновления и списания подвижного состава;

рассмотреть возможность введения преференций для собственников вагонов против продления сроков службы, то есть стимулирующих их скорейшее списание;

проводить соответствующую работу с собственниками, направленную на организацию закупки нового подвижного состава только при обоснованном наличии перспективной грузовой базы;

проводить работу по изменению соответствующих нормативных документов, направленную на ужесточение условий, допускающих возможность продления срока службы вагонов.

Общесетевые работы в Плане НИОКР 2025 г и 2026 г

41-й Совет (15-17.06.2005 г.):
Сформировано определение статуса работы общесетевого характера

63-й Совет (4-5.11.2015 г.):
Введено обязательное финансирование всеми железнодорожными

73-й Совет (27.11.2020 г.):
Исключено обязательное финансирование, введен обязательный переход на новую технологию всеми железнодорожными администрациями

Доля общесетевых работ в плане НИОКР

Годовой План НИОКР



10

Уважаемые коллеги, хотелось бы остановиться еще на одном аспекте деятельности Совета. Речь идёт о Плане научно-технического развития железнодорожных администраций, принимающих участие в работе Совета, или сокращённо – Плане НИОКР.

В настоящее время формулировка об обязательном финансировании работ со статусом общесетевого характера всеми железнодорожными администрациями из Положения по НИОКР исключена.

В результате сложилась ситуация, при которой для конкретных работ Советом согласовывается присвоение этого статуса на основании решения всех железнодорожных администраций, а принимает участие в их финансировании, зачастую, только одна железнодорожная администрация.

На 2025 год предусмотрено 11 работ, из них 2 общесетевых. А в 2026 году из 12 работ уже 4 общесетевых.

При этом, в 2025 году обе работы финансировались несколькими железнодорожными администрациями, а уже в 2026 подавляющее большинство, то есть 3 из 4 работ будет финансировать лишь одна железнодорожная администрация.

В связи с изложенным просим повторно рассмотреть возможность участия в финансировании работ, которым присваивается статус общесетевых.

**Выступление Заместителя Председателя Дирекции Совета
О.А.Никитина на 83-м заседании Совета по пункту 2 повестки дня
(25 ноября 2025 г., г. Баку)**

**«О проведенной работе по развитию международного
пассажирского сообщения за девять месяцев 2025 года и ходе
реализации задач системы международной интеграции
пассажирских перевозок «Express International»**

4-ый Международный пассажирский форум 28-29 августа г. Санкт-Петербург



В видеофрагменте, продемонстрированном в ходе заседания, был показан краткий обзор 4-го Международного пассажирского форума, который состоялся 28-29 августа 2025 года в городе Санкт-Петербург на площадке Международного железнодорожного салона.

4-ый Международный пассажирский форум 28-29 августа г. Санкт-Петербург



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ
САЛОН ПРОСТРАНСТВА 1520
PRO//ДВИЖЕНИЕ.ЭКСПО



Участники:

Республика Армения, Республика Беларусь,
Республика Казахстан, Российская Федерация,
Республика Узбекистан, ОСЖД, СМИ,
Научные/Учебные/Общественные организации



Темы панельных дискуссий:

✓ Международные пассажирские перевозки.
Объединяя людей и страны
✓ Цифра к цифре: как ИТ-решения создают
трансграничную синергию



✓ Обмен опытом/ Дискуссии/ Выработка
решений/Переговоры
✓ Формирование рекомендаций по
дальнейшему развитию международного
пассажирского сообщения

2

На площадке форума были проведены панельные сессии на темы:

«Международные пассажирские перевозки. Объединяя людей и
страны»

«Цифра к цифре: как АЙ-ТИ-решения создают трансграничную
синергию»

– в ходе работы рассмотрены вопросы организации международных
перевозок, железнодорожного туризма, развития цифровых сервисов и
услуг с применением технологий искусственного интеллекта.

Участники форума высоко оценили представленную информацию и
обсудили варианты развития пассажирского комплекса.

Проведение международных форумов носит не формальный характер, а по-настоящему является площадкой для выработки направлений дальнейшего сотрудничества. Практически все рекомендации 3-го международного пассажирского форума, который проводился в 2019 году в г. Душанбе, выполнены или находятся в активной фазе реализации.

По итогам 4-го Международного форума также были выработаны новые рекомендации, которые дают дополнительный импульс развития различных направлений пассажирского комплекса.

Несколько примеров этих направлений. Это:

Продвижение международных туристических перевозок железнодорожными администрациями пространства 1520 с учетом имеющихся возможностей и преимуществ. Организация новых туристических маршрутов.

Цифровая трансформация бизнес-процессов на платформе международной интеграции пассажирских перевозок «Express International» с сохранением единства информационного пространства и технологических процессов.

Реализация приоритетного и системного подхода к обновлению подвижного состава как за счет приобретения нового парка вагонов, так и за счет проведения капитально-восстановительного ремонта.

Динамика перевозок пассажиров за 9 месяцев

Пассажирооборот по годам

СРЕДНИЙ
ТЕМП РОСТА
10,5%



за 9 месяцев 2025 года

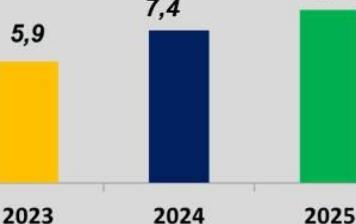
кол-во пассажиров + 13,6% к 2024 году

пассажирооборот + 13,2% к 2024 году

кол-во перевезенных пассажиров
(млн.чел)

Пассажирооборот
(млн.пас-км)

средняя дальность поездки (км)



Коротко об итогах работы пассажирского комплекса в международном сообщении за 9 месяцев 2025 года.

Количество перевезенных пассажиров в международном сообщении увеличилось и составило 8,4 млн пассажиров, или 113,6 % к аналогичному периоду 2024 года. Несмотря на снижение средней дальности перевозки пассажиров (99,7 %), пассажирооборот увеличился на 13,2 %.

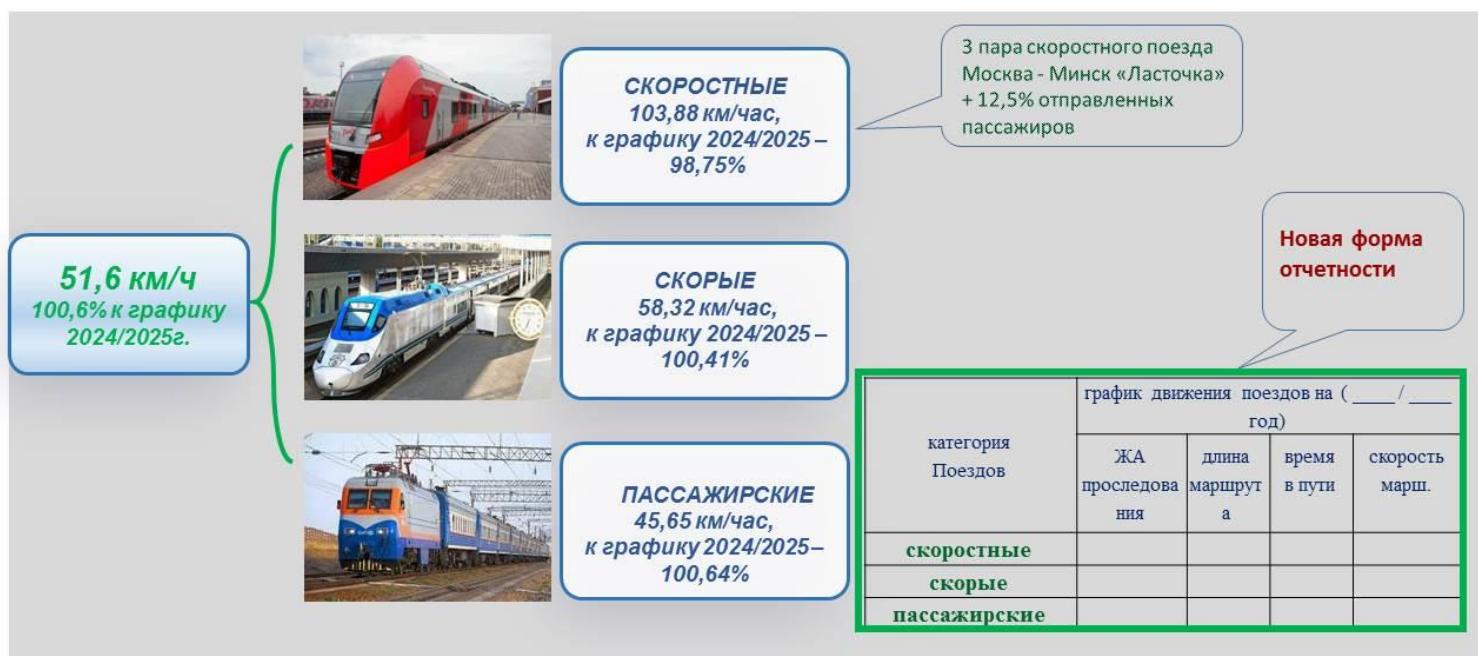
Продолжает расширяться география международных туристических перевозок. Так, в графике движения на 2025/2026 год предусмотрено курсирование семи новых туристических поездов:

- 5 поездов Казахстанских железных дорог;
- 1 поезд Южно-Кавказской железной дороги;

– 1 поезд Узбекских железных дорог.

В процессе разработки графика движения поездов на 2025/2026 год железнодорожными администрациями обеспечено повышение маршрутной скорости международных пассажирских поездов на 0,29 км/ч (с 51,31 км/ч в действующем графике до 51,60 км/ч в новом графике).

Маршрутные скорости по итогам разработки графика движения поездов на 2025/2026 год



В разработанном графике движения поездов на 2025/2026 год по категории:

- «скоростные» маршрутная скорость снижена на 1,25 %;
- «скорые» маршрутная скорость увеличена на 0,41 %;
- «пассажирские» маршрутная скорость увеличена на 0,64 %.

Комиссией по пассажирскому хозяйству было согласовано ведение учета разработанной маршрутной скорости следования международных поездов отдельно по каждой категории: «скоростной», «скорый» и «пассажирский», с последующим утверждением на Совете новой формы отчетности.

Данное разделение необходимо для проведения дифференцированного и более тщательного анализа этого показателя, оперативного реагирования на изменения пассажиропотока, а также перспективного планирования поездопотоков при формировании графика движения поездов.

Рабочая группа по ОП СМПС и МГПТ/Экспертная группа КПХ

Изменения и дополнения:

- ОП СМПС (Приложения 1, 2, 4)**
- МГПТ**
- Проекты извещений, и иных технических документов**
- работы Плана НИОКР**
- Внесение в реестр организаций, имеющих право на проведение работ по техническому диагностированию**

14
1
4
1
2

ОП СМПС

МГПТ

Технические документы

Развитие услуг, сервисов и технологий пассажирского комплекса, повышение уровня требований к подвижному составу, диктует

необходимость своевременного изменения нормативно-правовой базы Совета.

Реагируя на все эти трансформации, рабочие органы Совета в пределах своей компетенции проводят планомерную работу.

За прошедший период были согласованы и рекомендованы для утверждения Советом проекты изменений и дополнений в: ОП СМПС (Приложения 1, 2, 4), МГПТ, извещения, технические документы, рассмотрены работы Плана НИОКР. Утверждена новая редакция Положения о Рабочей группе по ОП СМПС и МГПТ.

Рассмотрены пакеты документов поступившие от двух предприятий и согласовано их внесение в Реестр организаций, имеющих право на проведение работ по техническому диагностированию пассажирских вагонов с выдачей Свидетельства Дирекции Совета.

О ходе реализации задач EXPRESS International



Положительные результаты опытной эксплуатации программного обеспечения по формированию отчетности для взаиморасчетов



Ввод в постоянную эксплуатацию комплекс задач по формированию отчетности

Декабрь 2025 года

Учитывая современные реалии, одним из важнейших аспектов развития является цифровизация сервисов и услуг, что подтверждается рассмотрением этого вопроса на прошедшем в августе пассажирском форуме. Он был выделен отдельным блоком повестки дня форума.

Процессом цифровизации пассажирского комплекса занимается рабочий орган Совета – Проектный офис системы международной интеграции пассажирских перевозок «Express International»

В начале 2025 года на базе системы Express International в опытную эксплуатацию введён комплекс задач по формированию отчётности для взаиморасчётов по межгосударственным перевозкам.

В течение года специалисты провели необходимую работу над новым комплексом, и в рамках профильных заседаний рабочих органов Совета предоставляли разработчику предложения по совершенствованию качества конечного продукта.

Плодотворная и результативная работа всех участников процесса – специалистов финансового и пассажирского блоков, разработчиков – позволяет в декабре текущего года ввести в промышленную эксплуатацию комплекс задач по формированию отчётности для взаиморасчётов по межгосударственным перевозкам.

О ходе реализации задач EXPRESS International



Одной важнейшей задачей управления пассажирскими перевозками является формирование статистической отчетности.

Для обеспечения бесперебойности использования данной технологической функции в настоящее время завершается масштабная работа по разработке нового комплекса формирования статистической отчетности. Данная работа планируется к сдаче в опытную эксплуатацию в декабре текущего года.

В 2026 году предусмотрена корректировка программного обеспечения по результатам опытной эксплуатации с последующим вводом его в постоянную эксплуатацию.

Кроме того, начата работа по разработке актуального и значимого международного комплекса взаимодействия национальных систем

управления пассажирскими перевозками различных типов: АСУ «Экспресс-3», АСУ «Экспресс» нового поколения и национальных систем железнодорожных администраций с помощью универсального модуля «Контакт».

Это ключевая технологическая задача, для реализации которой уже сейчас разработан комплект технической документации. В следующем году запланирована разработка программного обеспечения модуля «Контакт» для национальных систем.

Для технологической поддержки и выработки согласованных решений по интеграционному взаимодействию национальных систем принято решение организовать работу по данному направлению в Аналитическом центре Проектного офиса.

Аналитическому центру Проектного офиса поручено проработать моделирование показателей в международном пассажирском сообщении, направленное на повышение ценовой конкурентоспособности железнодорожного транспорта в международном сегменте перевозок.

Имеющиеся положительные результаты ещё раз подтверждают необходимость перехода на новую цифровую систему. Важность и актуальность её внедрения заключается в сохранении и дальнейшем развитии единого информационного пространства, обеспечивающего взаимодействие всех участников международного перевозочного процесса.

Выступление Руководителя Департамента координации эксплуатационной работы и использования подвижного состава П.Ю.Кошелева по пункту 3 повестки дня на заседании 83-го Совета (25 ноября 2025 г., г. Баку) «Об итогах разработки плана формирования грузовых поездов и плана формирования вагонов с контейнерами в международном сообщении на 2025/2026 год»

Совещание уполномоченных представителей железнодорожных администраций по плану формирования грузовых поездов в международном сообщении на 2025/2026 год

Согласовано на 2025/2026 год:

Перечни международных специализированных поездов для перевозки грузов в универсальном подвижном составе, международных контейнерных поездов, международных контрейлерных, контейнеро-контрейлерных поездов



Порядок организации вагонопотоков к плану формирования грузовых поездов в международном сообщении

Размеры грузового движения по межгосударственным стыковым пунктам для графика

Основные положения к плану формирования вагонов с контейнерами в международном сообщении

Общие указания к плану формирования грузовых поездов в международном сообщении

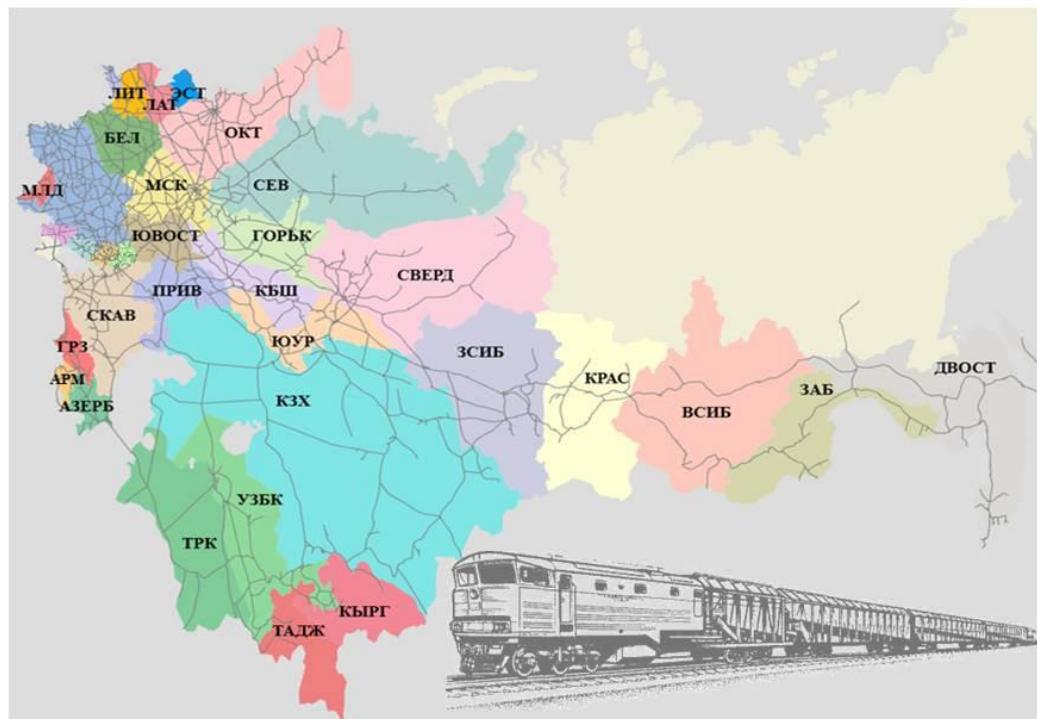
В период с 20 по 23 мая 2025 года по приглашению АО «НК «Казахстан Темир жолы» в городе Шымкенте проведено совещание уполномоченных представителей железнодорожных администраций, решения которого стали итогом предварительно проведенной слаженной работы всех причастных подразделений разных уровней железнодорожных администраций совместно с Дирекцией

Совета по рассмотрению предложений в вопросах взаимодействия при передаче вагонопотоков.

С целью определения размеров грузового движения железнодорожными администрациями проанализирована динамика объемов перевозок грузов, а также фактически выполняемый обмен по МГСП грузовыми поездами. По результатам проведенного анализа увеличены графиковые размеры движения на 3 поезда в сутки по МГСП Илецк I, на 2 поезда в сутки по МГСП Езерище-стык, на 1 поезд в сутки по МГСП Семиглавый Мар.

На совещании согласованы направления вагонопотоков в международном сообщении, размеры грузового движения по межгосударственным стыковым пунктам, веса и длины грузовых поездов, план формирования грузовых поездов в международном сообщении на 2025/2026 год, план формирования вагонов с контейнерами в международном сообщении на 2025/2026 год, перечни международных специализированных поездов, изменения и дополнения в «Порядок направления вагонопотоков», обновлена таблица проследования инновационных вагонов. В «Общих указаниях» к плану формирования грузовых поездов добавлены дополнительные пути следования для вагонов с крупнотоннажными контейнерами через МГСП Семиглавый Мар к установленному МГСП Кигаш.

Схема транспортной сети



В настоящее время учет перехода вагонов производится по **60 МГСП**



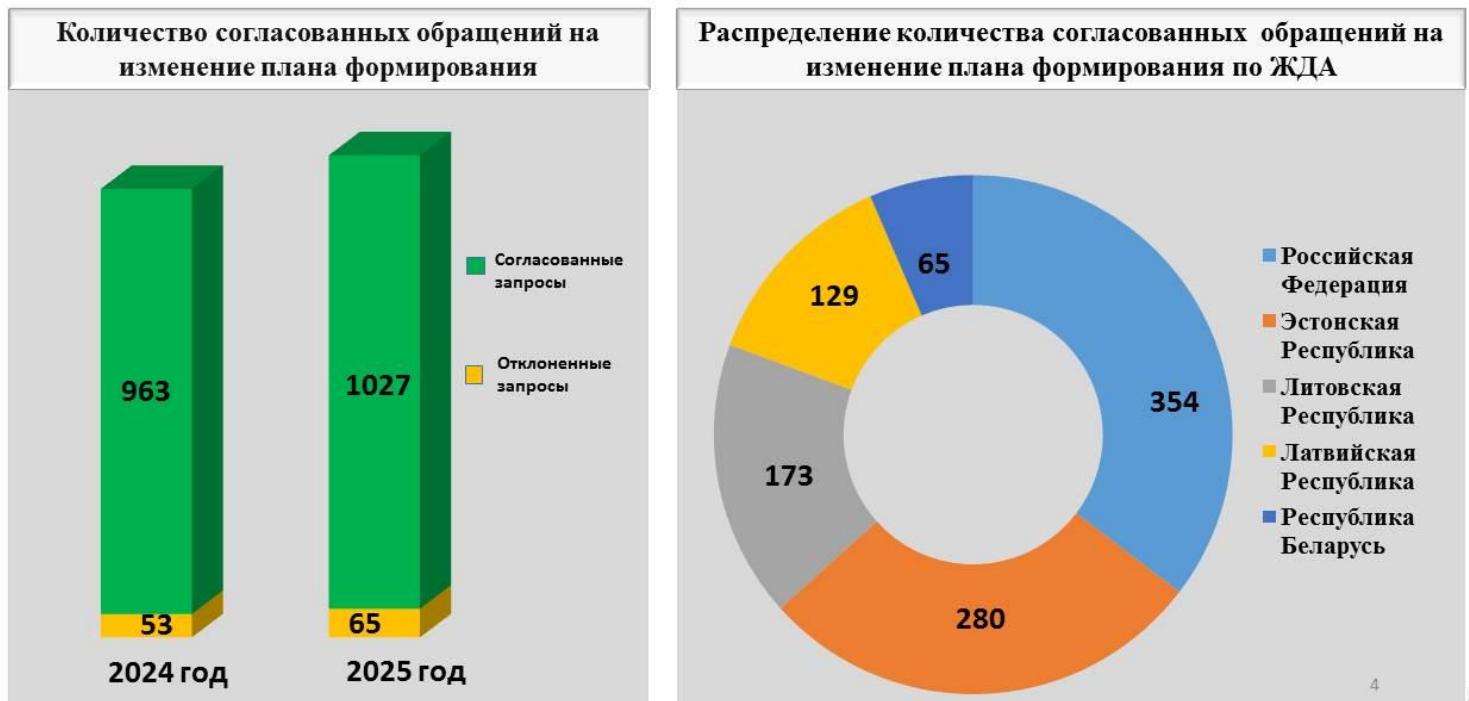
В графике движения на **2025/2026** год предусмотрен обмен по **406** пар грузовых поездов в сутки

Графиком грузового движения на 2025/2026 год предусмотрен обмен по 406 пар грузовых поездов в сутки по 60-ти межгосударственным стыковым пунктам. В конце октября – ноябре 2025 года осуществлена «пилотная» перевозка зерна со станций Российских и Казахстанских железных дорог назначением на станцию Даларик ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» через территории Азербайджанской Республики и Грузии по МГСП Самур – Беюк-Кясиқ – Садахло.

Использование нового пути открывает возможность для проследования вагонов по кратчайшему расстоянию, исключается смешанное железнодорожно-паромное сообщение для ряда железнодорожных администраций: Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации, Латвийской

Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики при перевозках назначением на станции ЮКЖД и в обратном направлении.

Динамика количества разрешений на изменение плана формирования за 9 месяцев 2025 года



Одним из существующих технологических инструментов, которым пользуются железнодорожные администрации, участвующие в работе Совета, является изменение действующего порядка направления вагонопотоков, при возникновении такой необходимости. Оформление разрешений производится в Автоматизированной системе организации вагонопотоков (АСОВ-МС), которая с 2018 года постоянно совершенствуется, финансируясь железнодорожными администрациями

Количество обращений на изменение плана формирования за 9 месяцев 2025 года составило 1092 единицы, из них 1027 согласовано, 65 запросов отклонено причастными железнодорожными администрациями.

Количество согласованных изменений, оформленных в 2025 году, на 6 % больше, чем за аналогичный период 2024 года

Функционал АСОВ-МС имеет широкую область применения, ее дальнейшее развитие, предварительно согласованное профильным совещанием, сдерживается низким уровнем заинтересованности в финансировании.

Очередной этап развития на 2026 год поддерживается только одной железнодорожной администрацией, при этом инструментарием АСОВ-МС пользуются все железнодорожные администрации.

Динамика маршрутизации грузовых поездов за 9 месяцев 2025 года



Стабильно подрастает уровень маршрутизации грузовых поездов в международном сообщении, целью которого является ускорение продвижения вагонопотоков с минимальными переработками.

Так, за 9 месяцев 2025 года в план маршрутизации включено 82 грузовых поезда установленного веса и/или длины, за тот же период 2024 года – 71 грузовой поезд.

Включение новых станций отправления/назначения в маршруты международных специализированных поездов



Включено 30 дополнительных станций, из них:

- ✓ 4 - припортовых, осуществляющих прием и сдачу вагонов и контейнеров в морские и речные порты
- ✓ 3 - сухопутных межгосударственных пограничных перехода в «третью» страны

Исключено:

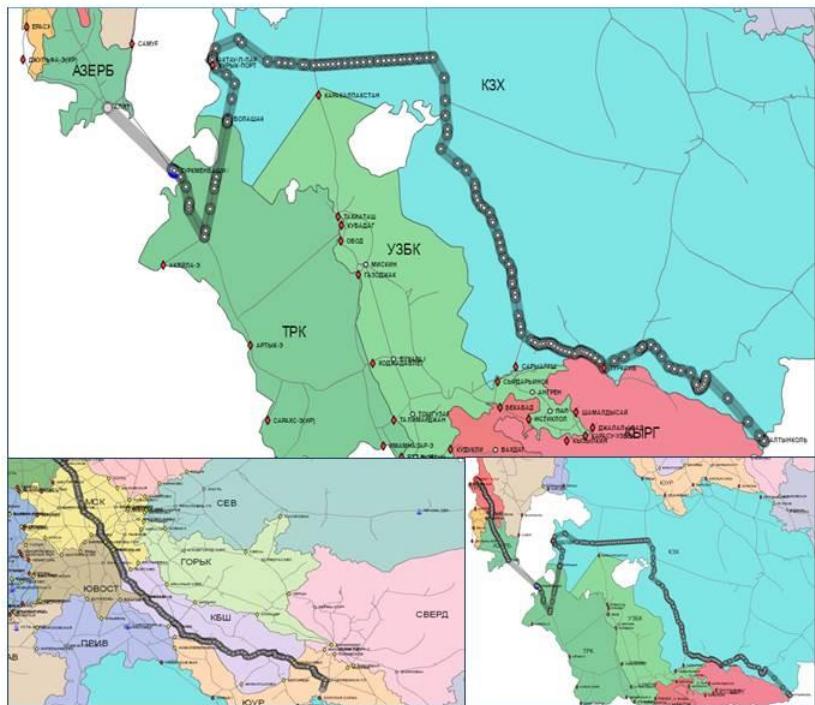
- ✓ 26 станций
- ✓ 40 контейнерных поездов
- ✓ 10 специализированных поездов для перевозки грузов в универсальном подвижном составе

Одним из аспектов организации перевозок грузов в международном сообщении специализированными поездами является ведение в «режиме» реального времени Перечней специализированных поездов. Работа по их актуализации проводится на постоянной основе до ввода в действие графика движения поездов международного железнодорожного сообщения и продолжается после. Дирекция Совета совместно с железнодорожными администрациями рассматривает вопросы по включению новых станций отправления / назначения в действующие маршруты и исключению тех, которые прекратили работу по организации таких перевозок.

По итогам актуализации Перечней на указанном выше совещании включено 30 дополнительных станций отправления / назначения, из них: 4 припортовых, осуществляющих прием и сдачу вагонов и контейнеров в морские и речные порты, 3 сухопутных межгосударственных пограничных перехода в «третьи» страны.

Исключено из Перечней 26 станций, 40 контейнерных и 10 специализированных поездов для перевозки грузов в универсальном подвижном составе.

Новые маршруты международных контейнерных поездов



Назначены новые маршруты контейнерных поездов в сообщениях:

- ✓ Беларусь – Россия
- ✓ Казахстан – Россия
- ✓ Китай – Казахстан – Азербайджан
- ✓ Китай – Казахстан – Туркменистан – Азербайджан
- ✓ Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия



С целью удовлетворения потребностей грузоотправителей в организации перевозок груза в контейнерах организованными контейнерными поездами, Дирекцией Совета по согласованию с железнодорожными администрациями назначены новые маршруты международных контейнерных поездов в сообщениях: Беларусь – Россия,

Казахстан – Россия, Казахстан – Китай – Азербайджан, Китай – Казахстан – Туркменистан – Азербайджан, Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия.

Итоги работы по актуализации Перечней международных специализированных поездов на 2025/2026 год

Увеличена длина:

- 10-и контейнерным поездам с 57 до 71 условного вагона
- 6-и с 57 до 57-71 условного вагона

Разделены маршруты специализированных поездов с присвоением отдельных номеров в сообщениях:

- Беларусь – Россия
- Россия – Казахстан

По МГСП Красное в оба направления в графике движения поездов предусмотрено:

- 2 нитки длиной 114 условных вагонов
- 8 ниток 100 условных вагонов

Отражена технология работы для контейнерных поездов в сообщении:

- Китай – Россия
- Россия – Казахстан

Приведены в соответствие с действующими сообщениями маршруты следования специализированным поездам

В графике движения поездов на 2025/2026 год в международном сообщении предусмотрено курсирование:

- 171 пары контейнерных поездов
- 7 контрейлерных поездов
- 7 специализированных поездов



На совещании так же проведена работа по приведению маршрутов следования в соответствие с действующими сообщениями и увеличению условной длины. Увеличена длина 10-и контейнерным поездам с 57 до 71 условного вагона, 6-и 57 до 57-71 условного вагона.

В целях увеличения объемов перевозок грузов и повышения пропускной способности используются технологии, направленные на организацию движения соединенных контейнерных поездов в международном сообщении. Данную технологию применяют железнодорожные администрации Российской Федерации и Республики Беларусь.

В Перечнях отражена технология работы с контейнерными поездами в пути следования (перегруз контейнеров из полувагонов на платформы фитинговые, возможность формирования Белорусской ж.д. контейнерных поездов с прицепкой одиночных вагонов с крупнотоннажными контейнерами назначением на станции Казахстанских, Кыргызской, Туркменской, Таджикской, Узбекской ж. д.).

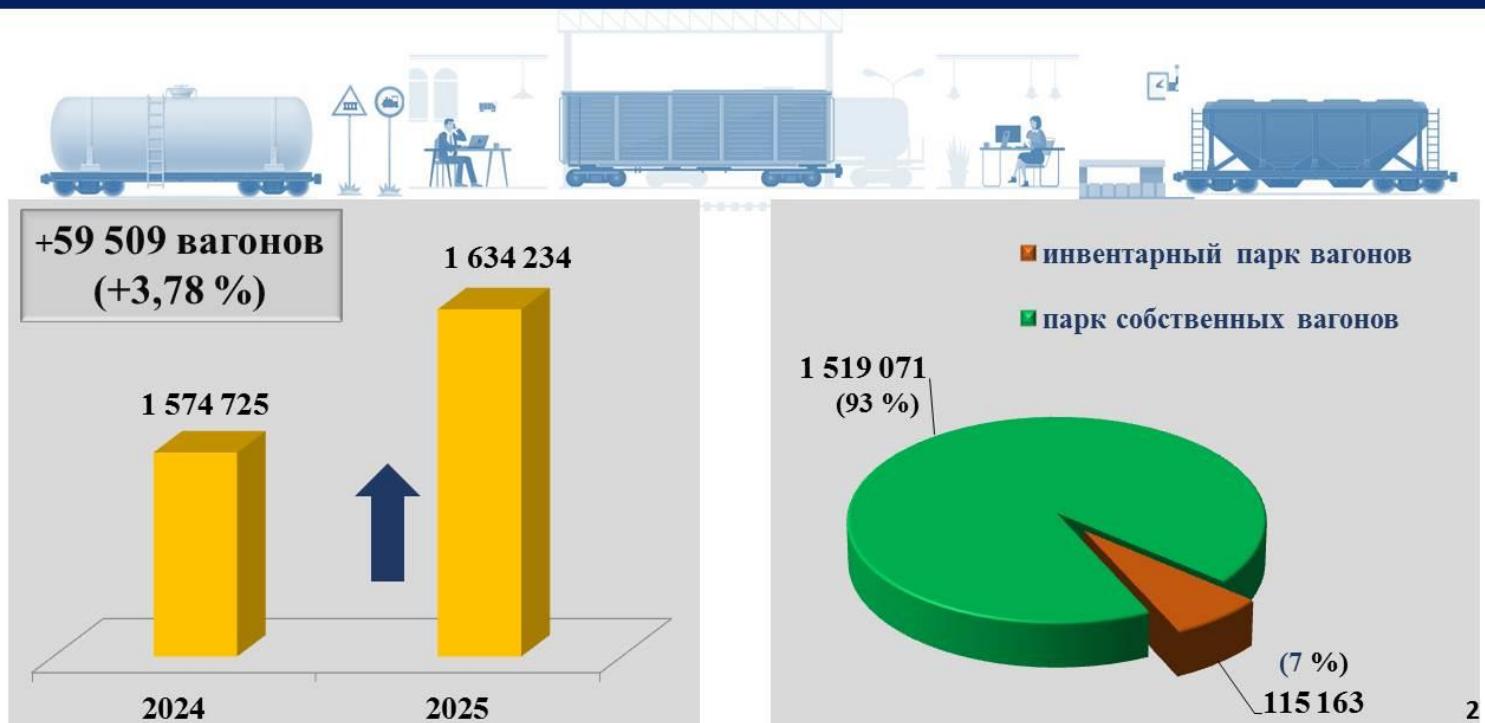
Использование АСОВ-МС в части ведения Перечней позволило бы иметь на рабочих местах у специалистов их актуальную версию, а также ускорило бы процесс согласований по внесению всех изменений. К сожалению, автоматизация данного процесса отодвинута на более длительный срок, по выше указанной причине.

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

На утверждение Совета выносятся Перечни, содержащие 171 пару контейнерных, 7 пар контрейлерных и 7 пар специализированных поездов для перевозки грузов в универсальном подвижном составе контрейлерных для графика движения поездов на 2025/2026 год в международном сообщении.

Выступление руководителя Департамента координации эксплуатационной работы и использования подвижного состава Кошелева П.Ю. . по пункту 4 повестки дня на заседании 83-го Совета (25 ноября 2025 г., г. Баку)
«Об итогах переписи грузовых вагонов, проведенной в мае 2025 года»

Итоги переписи грузовых вагонов 15 мая 2025 г.

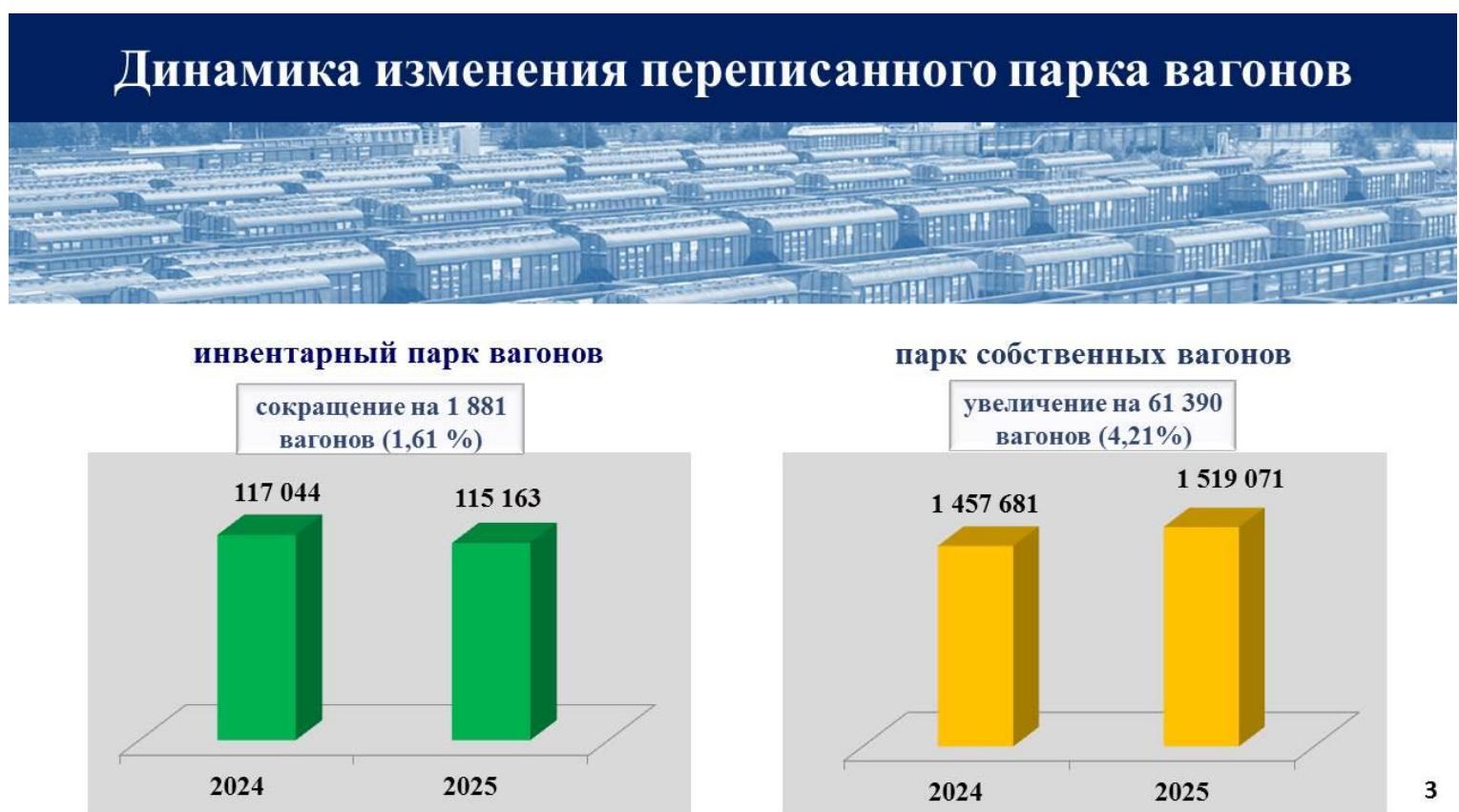


В соответствии с поручением 81-го заседания Совета по железнодорожному транспорту 15 мая 2025 года по состоянию на 8 часов московского времени на сети железных дорог государств – участников Содружества и в «третьих» странах проведена перепись вагонов грузового парка.

Всего железнодорожными администрациями переписано 1 млн. 634 тыс. 234 вагона с увеличением к предыдущему периоду на 3,8 % (59 тыс. 509 вагонов).

Из числа переписанных – 115 тыс. 163 вагона инвентарного парка и 1 млн. 519 тыс. 071 вагон собственного парка.

Динамика изменения переписанного парка вагонов



От переписи прошлого года инвентарный парк сократился на 1,6 % (1 тыс. 881 вагон) (2024 г. – 117 тыс. 044 вагона, 2025 г. – 115 тыс. 163 вагона), парк собственных вагонов увеличился на 4,2 % (61 тыс. 390 вагонов) (2024 г. – 1 млн. 457 тыс. 681 вагон, 2025 г. – 1 млн. 519 тыс. 071 вагон).

Организация проведения переписи на железнодорожных администрациях



Перепись на железных дорогах Республики Беларусь, Российской Федерации, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики проведена с использованием автоматизированных систем, по результатам которой в итоги переписи зачислено 1 млн. 392 тыс. 025 вагонов или 85,2 % от общего количества переписанных вагонов.

В соответствии с поручением 82-го заседания Совета по железнодорожному транспорту 17 сентября 2025 года проведена перепись контейнерного парка на сети железных дорог государств – участников Содружества, а также на морском, речном транспорте и в «третьих» странах, по состоянию на 8 часов московского времени.

Об итоговых результатах переписи контейнеров 2025 года Дирекция Совета проинформирует на 84-м заседании Совета по железнодорожному транспорту.

**Выступление заместителя руководителя Департамента научно-технического сотрудничества и правового обеспечения
Овчинникова Д.Д. . по пункту 7 повестки дня на заседании 83-го
Совета (25 ноября 2025 г., г. Баку)
«О Плане НИОКР железнодорожных администраций»**

План научно-технического развития, среди всех ныне действующих по линии Содружества Независимых Государств, органов отраслевого сотрудничества успешно применяется только в рамках Совета по железнодорожному транспорту.

**ДОКУМЕНТЫ НА УТВЕРЖДЕНИЕ СОВЕТОМ
(разработанные по Плану НИОКР-2025)**

На утверждение Советом вынесены нормативные документы:

- ✓ Руководство по ремонту тележек пассажирских вагонов с продлением срока службы при проведении КВР или КРМ
- ✓ Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава железных дорог



Уполномоченными представителями железнодорожных администраций на осеннем совещании по научно-исследовательским, опытно-конструкторским и технологическим работам рассмотрен ход

выполнения и произведена корректировка Плана НИОКР 2025 года, а также рассмотрен и согласован проект Плана НИОКР на 2026 год.

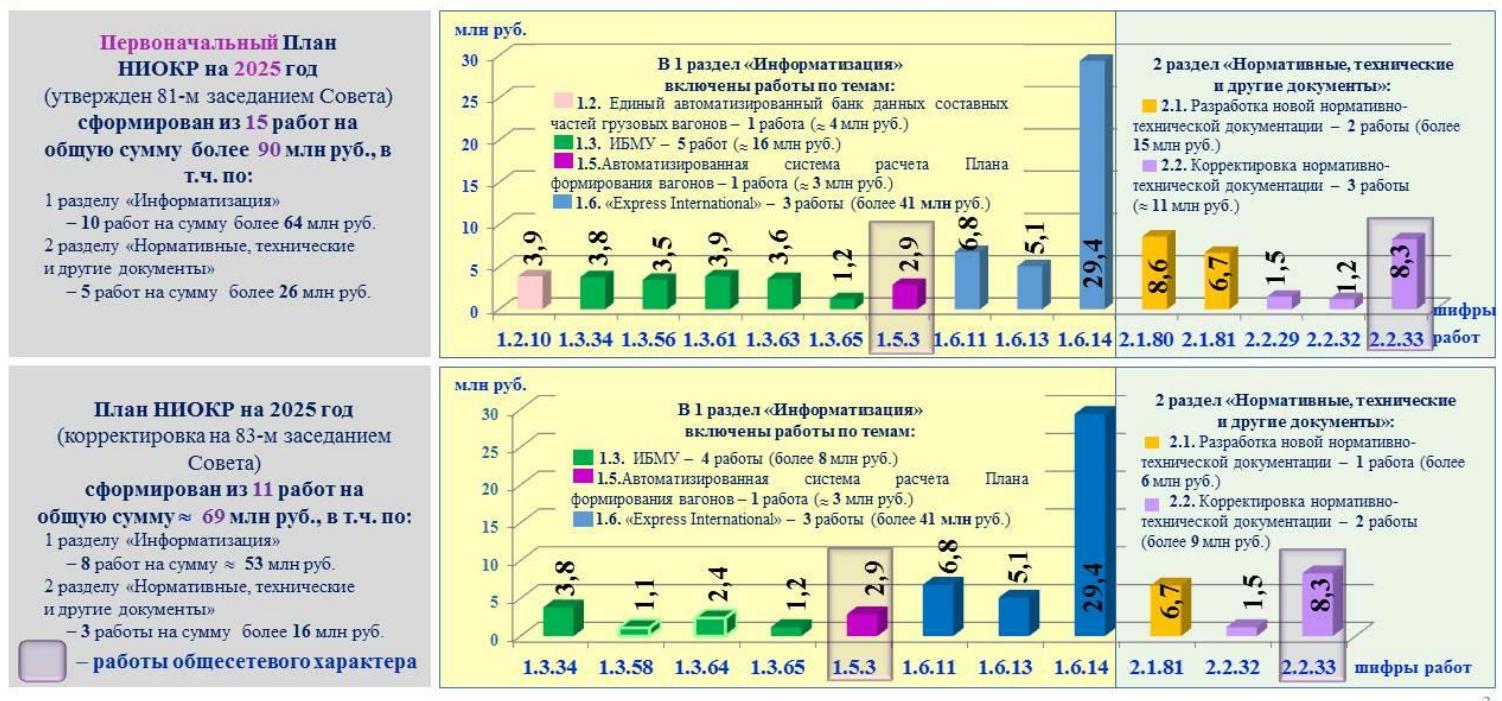
По итогам выполнения работ Плана НИОКР 2025 года на утверждение Советом вынесены два нормативных документа, направленных на повышение качества работ по ремонту и, в конечном итоге, на обеспечение безопасности движения.

Эти документы представлены на слайде:

«Руководство по ремонту тележек пассажирских вагонов с продлением срока службы при проведении КВР или КРМ». Его требования направлены на обеспечение эксплуатации тележек вагонов, допущенных к обращению в международном сообщении в соответствии с Правилами пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении.

Второй документ - «Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава», которыми устанавливаются основные нормы и правила для всех типов подвижного состава, за исключением самоходного специального подвижного состава в рабочем состоянии.

ПЛАН НИОКР на 2025 год



Первоначальный план был сформирован и утверждён решением 81-го заседания Совета, он содержал 15 работ на общую сумму 90 миллионов 417 тысяч рублей.

В январе 2025 года он был дополнен двумя работами за счет переноса из Плана НИОКР 2024 года. Решением 82-го заседания Совета утвержден скорректированный План НИОКР 2025 года, состоящий уже из 17-ти работ на сумму 93 миллиона 867 тысяч рублей.

В сентябре текущего года уполномоченными представителями железнодорожных администраций согласован перенос шести работ из Плана НИОКР-2025 в проект Плана НИОКР-2026.

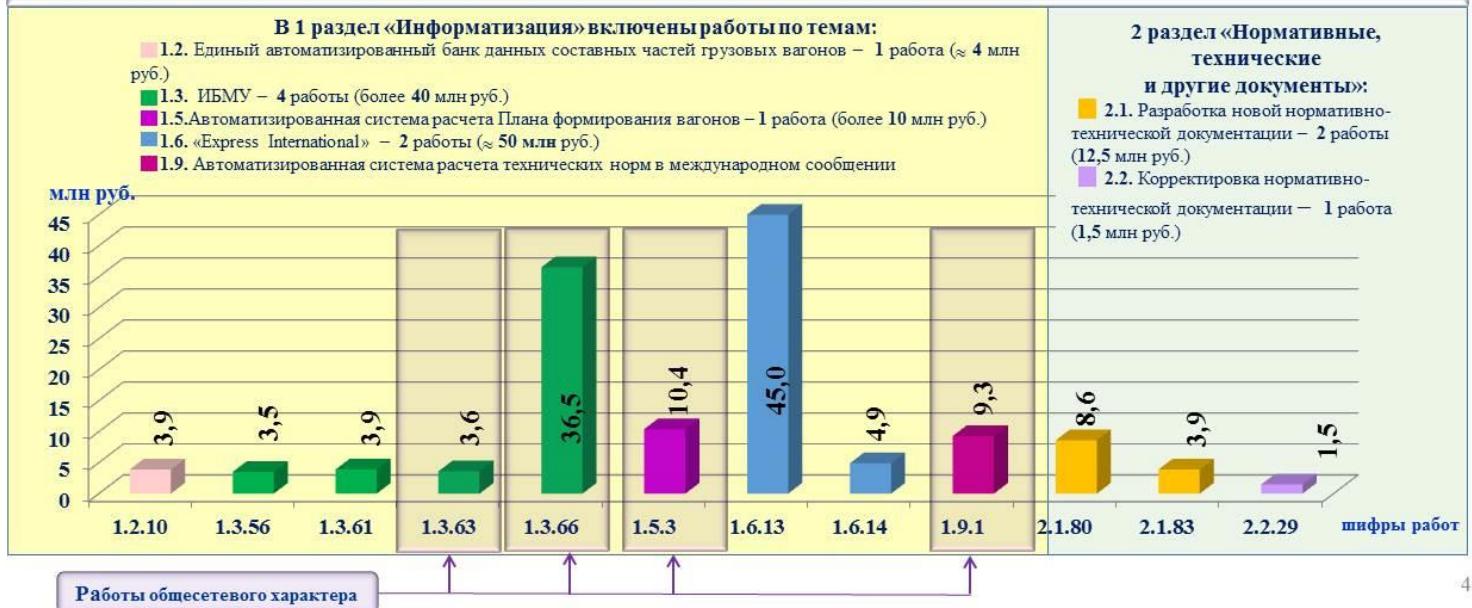
Таким образом, в скорректированном Плане НИОКР на 2025 год остается 11 работ на сумму 68 миллионов 847 тысяч рублей.

ПЛАН НИОКР на 2026 год

12 работ на общую сумму более 135 млн руб.:

1 раздел «Информатизация» – 9 работ на сумму более 121 млн руб.

2 раздел «Нормативные, технические и другие документы» – 3 работы на сумму более 14 млн руб.



Проект Плана НИОКР на 2026 год содержит 12 работ на общую сумму 135 миллионов 60 тысяч рублей. Из них: 9 направлены на развитие и совершенствование программных комплексов в области железнодорожного транспорта и 3 на разработку новой и актуализацию действующей нормативно-технической документации.

Продолжается развитие системы международной интеграции пассажирских перевозок «Express International». Планируется выполнить две работы:

Первая – разработка модуля Контакт для национальных систем в части обеспечения взаимодействия резервирования билетов на «пространстве 1520».

Вторая – проведение опытной эксплуатации созданной системы статистической отчетности для оценки ключевых показателей работы железнодорожных администраций по международным пассажирским перевозкам.

С целью развития задач автоматизированного расчета Плана формирования грузовых поездов продолжена работа по модернизации Автоматизированной системы организации вагонопотоков в международном сообщении.

В 2026 году будет разработана подсистема ведения, корректировки и согласования перечня международных маршрутных поездов, а именно, базы данных хранения перечня и корректировок, инструменты отображения, фильтрации и поиска, формирования ведомости и телеграфных/телеграммных указаний по организации международных маршрутных поездов.

Модификация системы АСОВ-МС позволит оптимизировать работу причастных специалистов железнодорожных администраций, исключая бумажный документооборот.

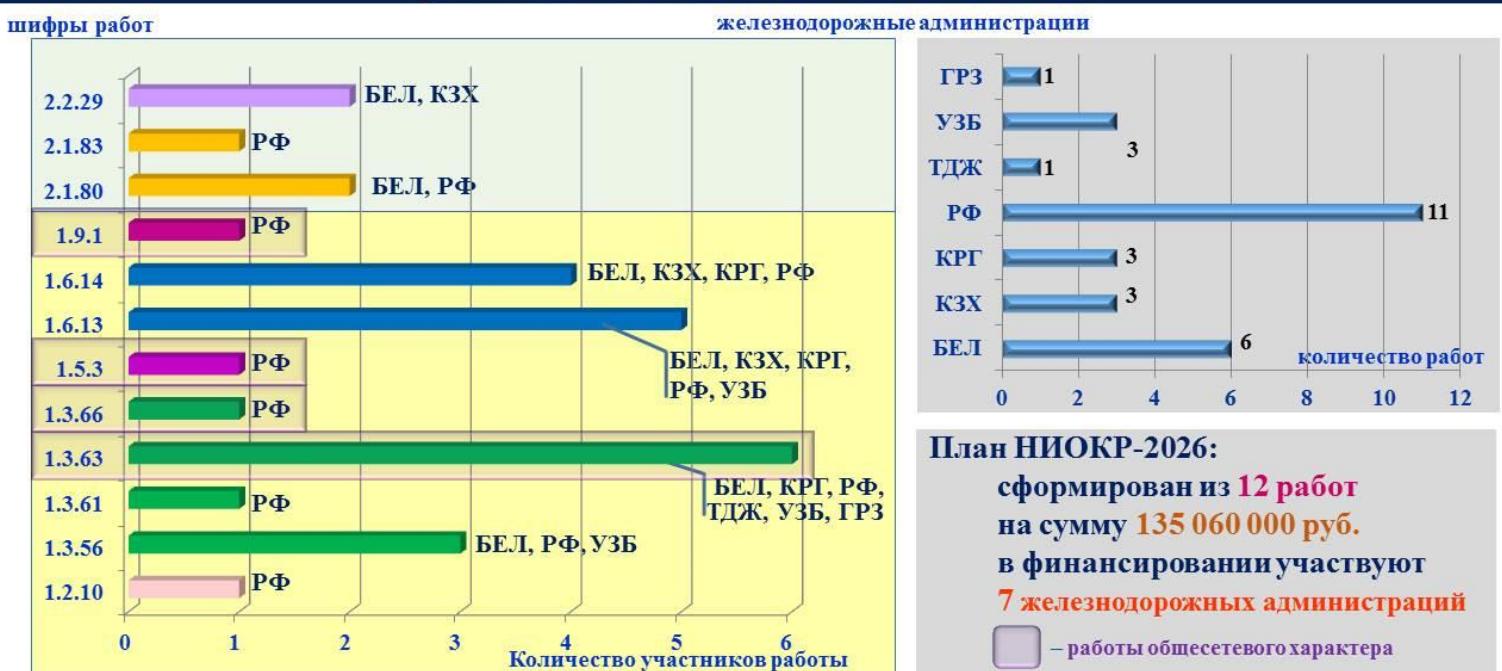
Запланирована разработка, и это фундаментально важно, программного обеспечения автоматизированного формирования оперативного отчета об эксплуатационной деятельности железнодорожных администраций нового поколения.

Целью выполнения работы является переход на новое программное обеспечение, а также повышение качества информационной поддержки за счет хранения отчетных показателей в базе данных в течение нескольких

лет, возможности наблюдения за динамикой изменения показателей с течением времени, формирования единой базы достоверных данных перевозочного процесса, создания шаблонов выходных форм и многое другое.

Для развития эффективной работы железнодорожного транспорта на ближайшую перспективу необходимо решать задачи по повышению надежности и своевременности предоставления информационных услуг за счет внедрения современных программно-технических комплексов, и сделать это реально возможно совместно, в рамках общего для всех железнодорожных администраций Плана НИОКР.

Участие железнодорожных администраций в финансировании работ Плана НИОКР на 2026 год



Участие в финансировании работ плана НИОКР в 2026 году планируют принять 7-мь железнодорожных администраций.

К сожалению, остальные участники Совета не сочли возможным присоединиться к финансированию, в том числе работ общесетевого характера, которых, при положительном решении Совета, в Плане НИОКР на 2026 год предполагается 4.

Вместе с тем, принятые профильными рабочими органами Совета решения об одобрении присвоения этим работам статуса общесетевых наглядно демонстрирует важность их реализации для железнодорожных администраций.

Объем финансирования этих работ составляет более 44% от общего объема финансирования Плана НИОКР на следующий год.

Участие железнодорожных администраций в финансировании работ Плана НИОКР в 2020 - 2026 годах



■ План НИОКР-2020 состоит из 12 работ на сумму ≈ 24 млн руб.

■ План НИОКР-2021 состоит из 9 работ на сумму ≈ 29 млн руб.

■ План НИОКР-2022 состоит из 9 работ на сумму чуть более 18 млн руб.

■ План НИОКР-2023 состоит из 6 работ на сумму 11,7 млн руб.

■ План НИОКР-2024 состоит из 9 работ на сумму чуть более 65 млн руб.

■ План НИОКР-2025 состоит из 11 работ на сумму ≈ 69 млн руб.

■ План НИОКР-2026 состоит из 12 работ на сумму ≈ 135 млн руб.

Вызывает обеспокоенность отмечаемое в последнее время уменьшение числа участников и объемов финансирования научно-технических работ.

В 2020 году в работах Плана НИОКР участвовали 14 основных участников Совета, в текущем, 2025 году – 9 железнодорожных администраций, а в 2026 году, как уже говорилось ранее, только 7. При этом, из общего объема финансирования в 2026 году 73% приходится на долю одной железнодорожной администрации.

Как отмечал в своём докладе Председатель Дирекции Совета Виктор Алексеевич Попов, такая тенденция, особенно учитывая имеющиеся работы со статусом общесетевых, вызывает определенную обеспокоенность.

Обращаюсь ко всем железнодорожным администрациям с просьбой более активно поддерживать наукоемкие разработки, особенно в части работ с общесетевым статусом.

Выступление Председателя Дирекции Совета Попова В.А. на пленарном заседании 83-го заседания Совета (26 ноября 2025 г., г. Баку)

Проект Протокола 83-го заседания Совета подготовлен на основании решений, принятых в ходе заседаний его рабочих органов и совещаний уполномоченных представителей железнодорожных администраций.

Все эти решения направлены на обеспечение безопасной и эффективной работы железных дорог Содружества, и перспективные направления развития международного сотрудничества по всему комплексу вопросов, относящихся к компетенции Совета.

О деятельности рабочих органов Совета

проведено **48** совещаний и заседаний:

- ✓ совещания уполномоченных представителей ж/д администраций – **14**
- ✓ заседания профильных комиссий – **9**
- ✓ заседания рабочих и экспертных групп – **18**
- ✓ другие рабочие совещания - **7**

Нормативная база Совета



За период, прошедший после 82-го заседания Совета в целях выполнения его решений проведено 48 совещаний и заседаний, а также ряд важных мероприятий.

Кратко о важных мероприятиях, состоявшихся в отчетный период (между 82 и 83 заседаниями Совета, с 11 июня 2025 г.).

Первое заседание Стратегической группы по развитию международных транспортных коридоров. На заседании согласован проект Положения, вынесенный на рассмотрение 83-го заседания Совета.

Четвёртый Международный пассажирский форум в г. Санкт-Петербурге на площадке Международного железнодорожного салона пространство 1520.

В Баку прошла 34-я Тарифная Конференция. По итогам принят один из важнейших руководящих документов – Тарифная политика железных дорог государств-участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2026 фрахтовый год.

Отмечен положительный опыт проведения Первого форума «Молодые железнодорожники», состоявшегося в рамках восемьдесят третьего заседания Совета. Эти ежегодные встречи будут способствовать развитию наставничества, сохранению железнодорожных традиций и развитию железнодорожной отрасли в целом.

Нормативная база Совета и ее актуализация в период между 82-м и 83-м заседаниями Совета

Всего действует 400 документа



актуализация
разработка
переработка

Важное место в деятельности Совета занимает актуализация нормативной базы. На сегодняшний день база содержит 400 утвержденных Советом документов по девяти функциональным разделам.

За полгода между 82-м и 83-м заседаниями Совета было подготовлено и выносится на утверждение Советом 48 проектов документов, в том числе 6 новых

Отдельного внимания заслуживают некоторые важные результаты работы по актуализации нормативных документов.

На утверждение Советом вынесены 2 новых Положения о рабочих органах, а также изменения и дополнения в 3 действующих.

Комиссией по пассажирскому хозяйству рассмотрены и внесены 23 изменения и дополнения в 9 нормативных документов, регламентирующих международные пассажирские перевозки.

На заседании Комиссии вагонного хозяйства согласованы и вынесены на утверждение Советом 20 проектов документов в области ремонта и эксплуатации грузовых вагонов и их комплектующих.

Комиссией Совета по железнодорожному транспорту по вопросам методологии оперативного и статистического учета на железнодорожном транспорте впервые утверждены Методические указания по учету показателей работы международных транспортных коридоров.

Комиссией специалистов по информатизации железнодорожного транспорта, утверждено и согласовано 16 документов.

Уполномоченными представителями железнодорожных администраций в отчетном периоде рассмотрены предложения и внесены 110 изменений и дополнений в нормативные документы, регламентирующие перевозки опасных грузов по железным дорогам, а также внесены изменения и дополнения в 5 нормативных документов по вопросам эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами.

Это лишь часть проделанной работы, которая отражена в протоколе сегодняшнего заседания Совета.

Проект протокола готов к подписанию.

Выступление Председателя Дирекции Совета В.А.Попова на четвертом Международном пассажирском форуме (28-29 августа 2025 г, г. Санкт-Петербург)

Сегодняшний форум — это не просто очередная встреча профессионалов. Это площадка для обсуждения важнейших вопросов международного пассажирского комплекса, обмена опытом и выработки совместных решений.

Международные пассажирские перевозки



В современных условиях важность развития международных пассажирских перевозок приобретает особое значение. Железнодорожный транспорт остаётся одним из самых надёжных и удобных способов передвижения, при этом обеспечивая:

- Высокий уровень безопасности перевозок
- Комплекс сервисных услуг
- Социальное обслуживание
- Комфорт для пассажиров
- Экономическую эффективность
- Экологическую устойчивость



Восстановление международного пассажирского сообщения



Скоростной поезд «Ласточка»

2021:
Москва — Минск
(2 пары поездов)



Поезда составами «Тальго»

2022:
Алматы-Петропавловск
2023:
Алматы-Ташкент



Пригородное сообщение:

Великие Луки — Алеща
Новосокольники — Алеща
Смоленск — Осиновка

Как известно, весной 2020 года международное пассажирское сообщение было приостановлено из-за ограничений связанных с пандемией коронавирусной инфекции.

Для его возобновления Советом была проведена необходимая целенаправленная организационная работа.

Уже в июне 2020 года Председателем Совета по железнодорожному транспорту Олегом Валентиновичем Белозеровым был утвержден «План рекомендуемых комплексных мероприятий по организации международных пассажирских перевозок в переходный период при снижении эпидемиологической опасности». Этот План был разработан на основе предложений железнодорожных администраций, участвующих в работе Совета, и достаточно полно, а главное – своевременно отражал актуальные и важные меры по преодолению вызовов, связанных с пандемией.

Благодаря совместным усилиям нам удалось постепенно решить все возникшие проблемы и частично возобновить международные пассажирские перевозки:

- в 2021 году было возобновлено движение между Беларусью и Россией, Арменией и Грузией. Запущены первые скоростные поезда «Ласточка» по маршруту Москва — Минск.

- в 2022 году география перевозок расширилась. Были назначены поезда из Кыргызстана, Казахстана, Узбекистана и Таджикистана в Россию, между Таджикистаном и Узбекистаном.

Также в 2022 году начал курсировать скоростной поезд по маршруту Алматы-Петропавловск, а в 2023 скоростной поезд по маршруту Алматы-Ташкент.

После завершения реконструкции Московского центрального транспортного узла в 2024 году возобновлено прямое сообщение между странами Средней Азии (Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан) со столицей России городом Москвой.

Говоря про перевозки, необходимо обратить внимание на один из важнейших аспектов развития пассажирских перевозок — приграничное пригородное сообщение. Эта тема особенно актуальна в контексте укрепления межрегиональных связей, развития социальной инфраструктуры и важный шаг к созданию единой транспортной системы, которая отвечает потребностям современного общества.

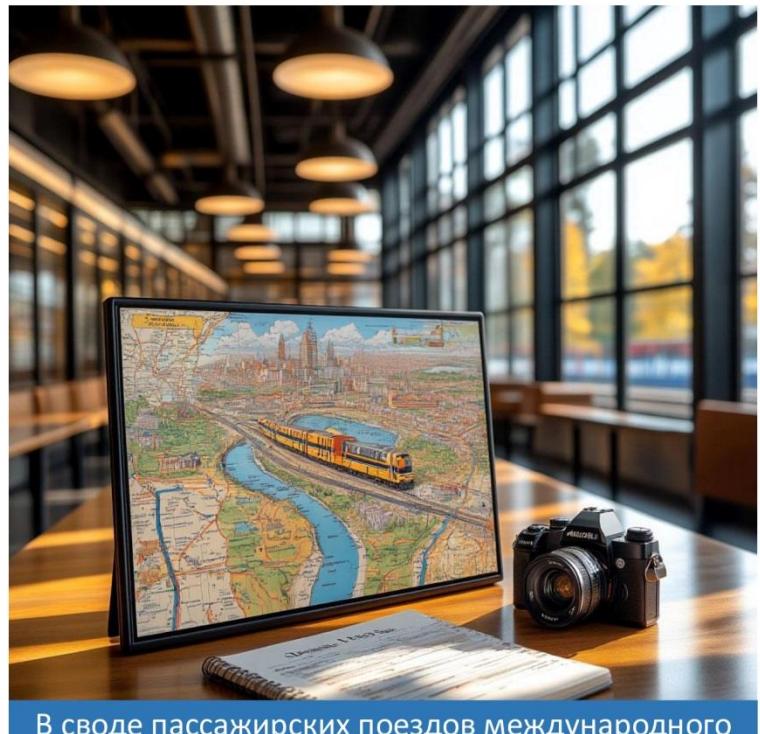
В качестве положительного примера можно привести маршруты Великие Луки – Алеща, Новосокольники – Алеща, Смоленск – Осиновка организованные железнодорожными администрациями Российской Федерации и Республики Беларусь

Сегодняшнее увеличение пассажиропотока происходит не только благодаря восстановлению приостановленного из-за пандемии пассажирского сообщения, разработке новых маршрутов, но и за счет повышения скорости и активного обновления железнодорожными администрациями пассажирского подвижного состава.

Реализация существующих проектов уже принесла ощутимые результаты, и мы видим большой потенциал для дальнейшего развития этих, а также новых направлений.

Туристические поезда

- Душанбе и Худжанд
- Москва-Брест/Гродно-Минск-Москва
- Алматы-Туркестан-Ташкент-Алматы
- Нижний Новгород — Брест



В своде пассажирских поездов международного железнодорожного сообщения в настоящее время включено 8 туристических поездов

Отдельно следует остановиться на вопросе развития нового направления – международного железнодорожного туризма.

Так, например, железнодорожными администрациями Республики Узбекистан и Республики Казахстан прорабатывается туристический маршрут Астана-Ташкент-Самарканд-Бухара-Хива.

На рынок туристических перевозок выходит железнодорожная администрация Республики Таджикистан, предлагая туристические маршруты из стран СНГ в Душанбе и Худжанд.

Наряду с этим, ОАО «РЖД» совместно с Белорусской железной дорогой организован и успешно функционирует маршрут «Белорусский вояж» Москва-Брест/Гродно-Минск-Москва. Также железнодорожными

администрациями прорабатывается маршрут мультимодального сообщения Москва-Ташкент-Самарканд-Бухара-Ургенч-Москва.

Кроме того, в 2025 году назначен первый туристический поезд по маршруту Алматы-Туркестан-Ташкент-Алматы, а в сентябре этого года отправится первый туристический поезд из Алматы в Душанбе.

В честь 80-летия Великой Победы, которое торжественно отмечается в 2025 году, железнодорожные администрации приложили особые усилия для организации памятных мероприятий.

Пристального внимания заслуживает уникальный проект — тематический поезд Нижний Новгород — Брест. Эта историческая поездка стала настоящим «путешествием памяти», в котором приняли участие 574 юных жителя Нижнего Новгорода.

Ребята почтили память защитников Брестской крепости — героев, чьи подвиги навсегда останутся в наших сердцах. Этот поезд стал не просто туристическим маршрутом, а важным звеном в цепи патриотического воспитания молодого поколения.

Развивая туристические направления мы не просто увеличиваем пассажиропоток, но и показываем их участникам памятные, исторические и просто красивые места наших стран.

Пассажирские перевозки 2020- 2024 год

+5,1% к 2022 г.

+13,4% к 2023 г.

+16,7 % к 2024 г.



Перевезено млн. пассажиров:

2020 – 3,0

2021 – 4,4

2022 – 7,8

2023 – 8,2

2024 – 9,3

6 мес. 2025 г. – 4,6



За последние несколько лет мы наблюдаем положительную динамику роста пассажиропотока, несмотря на то, что еще не в полном объеме восстановлены международные перевозки. Прослеживается положительная тенденция роста также и в пассажирообороте.

Количество перевезенных пассажиров в 2023 году составило 8,2 млн. человек, что на 5,1% превышает уровень 2022 года. А в 2024 году увеличение составило уже 13,4% к предыдущему году.



Итоги реализации рекомендаций III - Международного пассажирского форума

Единые стандарты обслуживания пассажиров в международном пассажирском сообщении

Обновлена Нормативная база Совета
Новые редакции нормативных документов
(ОП СМПС, МГПТ, ППВ)

Проектный офис по созданию новой системы
«Express International»



Немного из истории. Напомню о последнем, очно проведенном перед началом пандемии, Международном пассажирском форуме, состоявшемся 17-18 сентября 2019 года в городе Душанбе. Это мероприятие стало важной площадкой для обсуждения актуальных вопросов развития международного пассажирского комплекса.

Результаты реализации принятых на форуме решений наглядно демонстрируют эффективность выбранного формата взаимодействия.

Именно такой подход к организации профессионального диалога позволяет вырабатывать и принимать взвешенные, продуманные решения, необходимые для успешного развития международного пассажирского сообщения.

**Выступление заместителя Председателя Дирекции Совета
С.В.Соложенкина на заседании Комиссии по экономическим
вопросам при Экономическом совете СНГ
(17 сентября 2025 г. г.Москва)**

Вот уже более 30-ти лет наш Совет обеспечивает функционирование и развитие единого технического, технологического и информационного пространства железных дорог шириной колеи 1520 мм.

Состав Совета по железнодорожном транспорту

- 10 членов: Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Россия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан**
- 4 ассоциированных члена: Афганистан, Грузия, Латвия, Иран**
- 2 участника по договорам: Литва, Эстония**
- Наблюдатель: Международная конфедерация профсоюзов железнодорожников**



Отчетный период совпал с проблематикой, связанной с пандемией коронавирусной инфекции, во время которой было приостановлено международное пассажирское железнодорожное сообщение, а также геополитическими изменениями, повлекшими смену вектора международной логистики, в результате чего произошла определенная переориентация грузопотоков.

Но все сложности этого периода были преодолены совместными усилиями и скоординированными действиями национальных железнодорожных администраций, участвующих в работе Совета.

Нормативная база Совета

392

392 действующих документа

65

Утверждено 65 новых документов

312

Актуализировано 312 действующих документов

Разработка и актуализация



Потребовался пересмотр большей части нормативной базы Совета. Такая работа проводится Советом на постоянной основе, однако с целью совершенствования перевозочного процесса, а, соответственно, и дальнейшего стимулирования роста объемов перевозок она была активизирована.

С 2020 года по первое полугодие 2025 года утверждено 65-ть новых документов (а это правила, положения, инструкции, рекомендации, руководства и тому подобное) и актуализировано 312-ть действующих из 392-х, составляющих нормативную базу Совета.

Среднегодовые эксплуатационные показатели

Период	Грузооборот трлн т·км	Перевозка грузов, абс. млрд тонн
2015-2019	2,9	1,9
2020-2024	2,9	1,8



Погрузка грузов в контейнерах, абс. млрд тонн
2020 – 52,2
2021 – 57,7
2022 – 54,6
2023 – 62,5
2024 – 72,3



Для обеспечения конкурентоспособности железнодорожного транспорта Советом была усиlena координация эксплуатационной деятельности железных дорог Содружества. Это позволило в отчетный период обеспечить среднегодовой грузооборот на уровне 2,9 триллионов тонно-километров, а среднегодовые объёмы перевозок грузов на уровне 1,8 миллиардов тонн, что соответствует аналогичным показателям предыдущего пятилетнего периода.

Хотелось бы отметить одну из тенденций – это рост наиболее эффективного и перспективного вида перевозок – перевозок грузов в контейнерах. В 2024-м году их объемы увеличились к уровню 2020-го года практически в 1,5 раза.

Восстановление международного пассажирского сообщения



2021

Россия – Беларусь
Грузия – Армения

2022

Казахстан
Кыргызстан
Узбекистан
Таджикистан

Узбекистан – Таджикистан

Россия

2023

Самара – Минск
Челябинск – Ташкент
Минск – Мурманск

2024

Караганда
Бишкек
Ташкент

Москва

5

Что касается международного пассажирского сообщения, то на сегодняшний день оно практически полностью восстановлено.

Уже в 2021 году было возобновлено движение между Республикой Беларусь и Российской Федерацией, Республикой Армения и Грузией.

В 2022 году были вновь назначены поезда из Кыргызской Республики, Республики Казахстан, Республики Узбекистан и Республики Таджикистан в Российскую Федерацию, а также между Республикой Таджикистан и Республикой Узбекистан.

В прошлом году, после завершения реконструкции Московского центрального транспортного узла, возобновлено прямое сообщение между столицами стран Центральной Азии и столицей Российской Федерации.

Хотелось бы обратить внимание на развитие приграничного пригородного сообщения. Это один из важных социальных вопросов, решение которого направлено, в первую очередь, на обеспечение потребностей граждан, проживающих в приграничных регионах. И здесь необходимо отметить положительный опыт Республики Беларусь и Российской Федерации.

Перспективным направлением видится развитие международных железнодорожных туристических маршрутов. Кроме уже имеющихся в графике движения 9-ти таких поездов железнодорожными администрациями Республики Узбекистан и Республики Казахстан рассматривается туристический маршрут Астана-Ташкент-Самарканд-Бухара-Хива. Также прорабатывается маршрут мультимодального сообщения Москва-Ташкент-Самарканд-Бухара-Ургенч-Москва.

Пассажирские перевозки за 2020-2025 г.

Перевезено млн. пассажиров:

2020 – 3,0

2021 – 4,4

2022 – 7,8

2023 – 8,2

2024 – 9,3

6 мес. 2025 г. – 4,6



Все вышеперечисленное, а также иные меры отразились на стабильном росте объемов пассажирских перевозок. Уже в 2024 году мы видим трехкратный рост по сравнению с 2020 годом. В первом полугодии 2025 года тенденция сохранилась: количество перевезенных пассажиров по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличилось на 16,7 %.

Взаиморасчеты – клиринговый механизм

- Своевременное осуществление взаиморасчетов
- Упрощение и ускорение расчетов
- Сокращение количества денежных переводов и уменьшение издержек
- Повышение прозрачности расчетов
- Минимизация рисков неплатежей



**Проведено операций на сумму:
133,7 миллионов швейцарских франков**



Как известно, важной составляющей работы Совета по железнодорожному транспорту является система комплексных расчетов за международные перевозки между национальными железнодорожными администрациями, участвующими в его работе.

В постпандемийный период взаиморасчеты были затруднены по причине сложностей с проведением банковских операций. Для решения этого вопроса с 2023 года в Совете организовано проведение

клиринговых операций, механизм которых основан на зачете встречных требований и обязательств между железнодорожными администрациями.

Таких операций уже проведено на сумму более 130 миллионов швейцарских франков.

В результате в 2024 году удалось снизить общую сумму взаимной задолженности между железнодорожными администрациями на 22,3%.

А самое главное – своевременные финансовые расчеты между железнодорожными дорогами Содружества способствовали удовлетворению запросов бизнеса в своевременной бесшовной доставке грузов.

Совет по железнодорожному транспорту оперативно реагирует на актуальные запросы транспортного рынка и потребности железнодорожных администраций и продолжает динамично развиваться.

Деятельность рабочих органов Совета с 2020 по 2025 г.

Проведено 447 совещаний и заседаний:

- 124 совещания уполномоченных представителей железнодорожных администраций**
- 82 заседания профильных комиссий**
- 202 заседания рабочих и экспертных групп**
- 39 других рабочих совещаний**



Реформирование рабочих органов



Стратегическая группа по развитию международных транспортных коридоров за счет преобразования Рабочей группы по вопросам международных транспортных коридоров

Комиссия по кадрово-социальной политике и гуманитарному сотрудничеству

В конце 2024 – начале 2025 года в соответствии с решением 81-го заседания Совета была проведена работа по реформированию его рабочих органов, которых в рамках Совета функционирует 18-ть: это комиссии, рабочие и экспертные группы.

Например, было принято решение о преобразовании ранее действовавшей Рабочей группы в Стратегическую группу по развитию международных транспортных коридоров на уровне заместителей руководителей железнодорожных администраций.

Поскольку вопрос развития международных транспортных коридоров отражен в Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта на «пространстве 1520» до 2030 года, а также неоднократно поднимался на уровне лидеров государств Содружества, такой шаг позволит придать более активный и системный характер этой работе в рамках Совета.

Также решением 82-го заседания Совета в июне текущего года создана Комиссия по кадрово-социальной политике и гуманитарному сотрудничеству.

В заключение хочу отметить, что представленный нами материал о деятельности Совета по железнодорожному транспорту призван способствовать дальнейшему развитию эффективного взаимодействия на различных площадках Содружества Независимых Государств.

**Выступление руководителя Департамента координации
эксплуатационной работы и использования подвижного состава
Дирекции Совета П.Ю.Кошелева на совещании уполномоченных
представителей железнодорожных администраций
(22 сентября 2025 г., г. Москва)**

Сегодня мы обсудим проблемные вопросы в организации эксплуатационной работы на международном уровне, а также рассмотрим пути их решения.

Первый вопрос повестки дня совещания:

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

Данный вопрос внесен в повестку дня в соответствии с решением 82-го заседания Совета (пп.6, 10.2 п.1 протокола от 10-11.06.2025).

Об истории первого вопроса повестки дня

**Решение совещания уполномоченных представителей железнодорожных администраций
(протокол от 25-27.02.2015):**

«Временным решением проблемы с перевозками собственных (арендованных) порожних вагонов в целом по сети является использование действующего положения по объявлению конвенционных запрещений»

**Решения 82-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества
(пп.6, 10.2 п.1 протокола от 10-11.06.2025)**

✓«6. Уполномоченным представителям железнодорожных администраций рассмотреть вопрос по пересмотру существующей модели управления парком порожних собственных (арендованных) вагонов в международном сообщении с использованием конвенционных запрещений.»

✓«10.2. План мероприятий по реализации предложений железнодорожных администраций и Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества по совершенствованию и реформированию рабочих и исполнительного органов Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (Приложение № 6), подготовленный временной рабочей группой по совершенствованию и реформированию рабочих и исполнительного органов Совета.»



Дирекция Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества

1

В 2015 году уполномоченными представителями железнодорожных администраций было определено, что временным решением проблемы с перевозками собственных (арендованных) порожних вагонов в целом по сети является использование действующего положения по объявлению конвенционных запрещений. Таков был результат почти трехлетней деятельности образованной в те годы рабочей группы.

Ряд железнодорожных администраций с помощью существующего технологического инструмента – конвенционных запрещений ограничили подсып порожних вагонов на свою территорию. И в те годы регулировка разовыми пропусками вагонов не казалась такой рутинной, в годы, когда штатная численность работников Дирекции еще не была сокращена. Позднее механизмом конвенций воспользовались и другие администрации, существенно прибавив работы движенцам разного

уровня. Стоит признать, они эффективно вернули свой транзитный потенциал, при этом реализуя планы модернизации инфраструктуры.

Сегодня мы видим как эксплуатационная работа сети в условиях спада перевозок и профицита вагонного парка зависит от скоординированного процесса регулирования подсыла порожних вагонов на железные дороги других государств, и эта регулировка в настоящее время, время информатизации и технологий, осуществляется «вручную» с участием Дирекции Совета и аппаратов управления железных дорог, а региональные уровни – станции и межгосударственные стыковые пункты сверяют натурные листы поездов с разрешительными факсограммами/телеграммами на бумаге.

Принятием ряда решений Дирекцией Совета совместно с причастными железнодорожными администрациями была существенно повышена маршрутизация порожнего вагонопотока с постоянной совместной оперативной регулировкой пропуска по межгосударственным стыкам. Регулирование повагонных отправок – особо важный вопрос, который затрагивает взаимодействие с гораздо большим числом железнодорожных станций, собственников и арендаторов вагонов.

Отдельно хотел бы отметить, что для оперативной регулировки в Дирекции Совета есть телефон и ежедневный селектор, проводимый в 10 ч. 40 мин. московского времени. Возможная автоматизация, а также в целом в международном сообщении, – на рассмотрении вторым вопросом повестки дня настоящего совещания.

И тут хотелось бы сказать несколько слов об эксплуатационной обстановке.

Динамика показателей в 2015-2024 гг. и 8 месяцев 2024-2025 гг.



На слайде мы видим динамику рабочего парка по сети железных дорог с 2015 по 2024 годы и 8 месяцев 2024-2025 гг.

Показатель рабочего парка в 2024 году выше уровня 2015 года (увеличение на 6,1 %) и составил 1,345 млн единиц среднесуточно.

По обороту общего грузового вагона видно, что изменение его величины в период 2015-2024 гг. устойчиво растет в пределах от 13,5 суток в 2017 году до 18,3 суток в 2024 году. С 2022 года в условиях сокращения объемов перевозок и перенаправления вагонопотоков, а также избытка рабочего парка, наблюдается существенное замедление оборота вагона до 16,5 суток и до 17,1 суток в 2023 году.

За 8 месяцев 2025 года перевезено 1 035,4 млн тонн грузов, что ниже уровня аналогичного периода 2024 г. на 4,7 %. При этом рабочий парк выше аналогичного уровня 2024 года на 3,3 % и составил 1,375 млн единиц среднесуточно. Оборот грузового вагона составил 19,67 суток, замедлен к уровню аналогичного периода 2024 г. на 7,8 %.

За 2024 г. по обращениям железнодорожных администраций было объявлено 67 конвенционных запрещений на перевозку порожних вагонов с увеличением к 2023 году на 26,4 %. Их суммарная продолжительность увеличилась на 7,5 % и составила 15 813 суток. Также, по обращениям железнодорожных администраций было «вручную» оформлено 712 уведомлений о внесении изменений и дополнений в конвенционные запрещения. Общее количество порожних вагонов, разрешенных к перевозке и передаче по МГСП в период действия конвенционных запрещений, составило 24 114 единиц.

За 8 месяцев 2025 г. объявлено 36 конвенционных запрещений на перевозку порожних вагонов с увеличением к аналогичному периоду 2024 года на 12,5 %, продолжительность их действия составила 10 377 суток с увеличением на 0,7 %. «Вручную» оформлено 231 уведомление о внесении изменений и дополнений в конвенционные запрещения. Количество порожних вагонов, разрешенных к перевозке и передаче по МГСП в период действия конвенционных запрещений, составило уже 33 689 единиц с увеличением к аналогичному периоду 2024 года на 121,9 %.

Надо сказать, что железнодорожной администрацией Республики Узбекистан проведена эффективная работа по пересмотру длительно

действующих с 2014 года конвенционных запрещений на перевозку порожних вагонов, по результатам которой они были отменены.

По обращению ОАО «РЖД» все железнодорожные администрации уведомлены о введении конвенционного запрещения со 02 февраля 2025 года до отмены на перевозку всех порожних собственных и арендованных вагонов принадлежности всех железнодорожных администраций со всех станций всех железнодорожных администраций назначением на все станции РЖД в адрес всех грузополучателей.

А теперь перейдем к предложениям, поступившим к настоящему совещанию.

Железнодорожная администрация Республики Беларусь предложила рассмотреть опыт автоматизации и интеграции процесса подсыла порожних вагонов под согласованные планы перевозок железнодорожных администраций Республики Казахстан и Российской Федерации. Вместе с этим, Белорусская железная дорога считает, что технологическое регулирование (согласование заявки на подсып порожнего вагона под согласованную заявку на перевозки грузов) может привести к разбалансировке процесса организации перевозок.

Железнодорожная администрация Республики Казахстан считает задачу перемещения порожних собственных и арендованных вагонов безусловно необходимо решать, но при условии наличия одинакового уровня автоматизации у всех железнодорожных администраций и модели управления процессом перевозок.

По нашему мнению, уместным будет напомнить о наработках, подготовленных в рамках деятельности Совета – о Единой системе управления и использования парка грузовых вагонов различных форм собственности (ЕСУПГВ) – Едином парке.

О Едином парке

2008-2015 гг.

реализация «Приоритетных направлений сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года», утвержденных решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств 14 ноября 2008 года.

подготовлены и утверждены:

- ✓ Концепция единой системы управления и использования парка грузовых вагонов различных форм собственности;
- ✓ Соглашение о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов (ЕСУПГВ);
- ✓ Регламент передачи грузовых вагонов в Единый парк и их изъятия из Единого парка
- ✓ новые нормативные акты, обеспечивающие условия функционирования ЕСУПГВ и внесены изменения и дополнения в действующие.



Дирекция Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества

3

На протяжении 2008-2015 гг. в рамках программы реализации «Приоритетных направлений сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года» были подготовлены и утверждены:

Концепция единой системы управления и использования парка грузовых вагонов различных форм собственности;

Соглашение о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов (ЕСУПГВ);

Регламент передачи грузовых вагонов в Единый парк и их изъятия из Единого парка;

новые нормативные акты, обеспечивающие условия функционирования ЕСУПГВ и внесены изменения и дополнения в действующие.

На основании сказанного можно определить несколько вариантов подхода к решению вопроса регулирования парка порожних грузовых вагонов:

1. Считать нецелесообразным регулирование перевозок собственных (арендованных) порожних вагонов в целом по сети с использованием конвенционных запрещений;

2. Рассмотреть опыт совместной работы по интеграции информационных систем АСУ ДКР и ЭТРАН железнодорожных администраций Республики Казахстан и Российской Федерации и осуществление согласования и направления подсыла порожних вагонов под согласованную заявку на перевозки грузов (с участием Дирекции Совета);

3. Организация согласования подсыла железнодорожной администрацией порожнего вагона под согласованную заявку на перевозку грузов;

4. Использование наработок нормативной базы ЕСУПГВ;

5. Установление финансовых мер (с учетом требований национальных законодательств);

6. Совершенствование действующей нормативной базы;
7. Доработка АС «МЕСПЛАН» в части внесения дополнительной позиции «порожние вагоны»;
8. Подсыл порожних вагонов по запросам железнодорожных администраций по принципу «вагонной помощи».

Приняв скоординированные совместные решения вкупе с последующей совместной регулировкой при координации Дирекции Совета позволит железнодорожным администрациям эффективно распределить парк вагонов сети для обеспечения потребности в перевозках.

Переходим ко второму вопросу повестки дня:

«О целесообразности и возможности автоматизации процессов взаимодействия всех железнодорожных администраций совместно с Дирекцией Совета по согласованию плана подвода поездов к МГСП, подвода к МГСП и контроля пропуска учетных поездов по инфраструктуре железнодорожных администраций». Данный вопрос поручено рассмотреть решением 82-го заседания Совета (пп.10.2 п.1 протокола от 10-11.06.2025), а именно Планом мероприятий по повышению эффективности нашей работы.

Несколько слов о ранее принятых решениях в этой области.

В соответствии с решением 79-го заседания Совета согласован пилотный проект железнодорожных администраций Республики Беларусь, Республики Казахстан, Российской Федерации по организации

совместно с Дирекцией Совета согласования плана подвода поездов к МГСП, обеспечению своевременного проследования по инфраструктуре железнодорожных администраций, подвода и контроля пропуска по МГСП учетных категорий международных контейнерных поездов и специализированных грузовых поездов, ведение анализа и учета их проследования по МГСП.

Проведено 3 совещания уполномоченных представителей железнодорожных администраций по организации пилотного проекта.

За время работы в тестовом режиме, в период с 12 августа 2024 года по 12 августа 2025 года в направлении Запад – Восток было принято к учету 62 контейнерных поезда, а в направлении Восток – Запад - 1024 контейнерных поезда.

Еще раз подчеркну, что на данный момент процесс согласования плана подвода поездов к МГСП ведется в ручном режиме (по телефону) и на ежедневном селекторном совещании, является трудоемким и занимает большое количество рабочего времени, поэтому необходимо рассматривать вопрос возможности автоматизации этого процесса по всей сети, что и поручил нам Совет.

Акцентирую также, что в настоящее время на межгосударственном уровне отсутствует понятие «поездная модель». Существует вагонная модель.

Считаем было бы уместным провести анализ действующих информационных сообщений, используемых в межгосударственном сообщении, на предмет возможности использования их для

формирования «поездной модели» межгосударственного уровня, в первичном ее представлении, и выработать другие решения с целью создания в дальнейшем единой модели управления перевозочным процессом в международном сообщении на базе имеющегося ресурса – диспетчерского аппарата Дирекции Совета. Вкупе с имеющимися автоматизированными системами по Плану формирования грузовых поездов и возможностью согласования оперативного изменения направления вагонопотоков в зависимости от эксплуатационной обстановки и форс-мажорных обстоятельств, ведения и учета конвенционных запрещений, неприема (отцепок) грузовых вагонов, задержек пассажирских поездов и других, позволило бы нам во взаимодействии с диспетчерскими центрами железнодорожных администраций сформировать Единый центр по координации перевозок в межгосударственном сообщении на имеющихся уже сегодня ресурсах, с возможными доработками.

Выступление Старшего инспектора по производственным вопросам Центральной дирекции здравоохранения - филиала ОАО «РЖД» М.О.Зубковой (10 октября 2025г, г. Москва) «Совершенствование системы обязательных медицинских осмотров как стратегия продления профессионального долголетия работников»

В условиях продолжающегося старения трудоспособного населения и дефицита кадров на железнодорожном транспорте важным направлением работы медицинской службы становятся мероприятия по укреплению здоровья стажированных работников и продлению их профессионального долголетия. Мало того, на производстве потери квалифицированных кадров также происходят в случае развития профессиональных заболеваний и несчастных случаев, связанных с трудовой деятельностью, чему тоже способствуют нарушения в состоянии здоровья работников. Статистика профессиональной заболеваемости в России традиционно считается заниженной, поэтому мы видим только вершину айсберга и проблема может быть больше, чем кажется.

Хотелось бы поделиться нашим опытом работы по организации и проведению предварительных и периодических медицинских осмотров. В ОАО «РЖД» в целях организации медицинского обеспечения, сохранения здоровья работников и продления их профессионального долголетия функционирует служба производственной медицины на базе учреждений здравоохранения «РЖД-Медицина». Служба представлена более чем 220 врачебно-экспертными комиссиями и подкомиссиями, функционирует 35 центров профпатологии, проводящих углубленные

медицинские осмотры, работают более 390 врачей-профпатологов, более 1500 кабинетов ПРМО, а также 234 психофизиологические лаборатории.

Ежегодно службой производственной медицины проводится более 1 млн 700 тыс. обязательных медицинских осмотров, в том числе более 450 тыс. медицинских осмотров работников во вредных условиях труда, а также более 250 тыс. медицинских осмотров работников, обеспечивающих движение поездов, и медицинские осмотры работников сторонних предприятий. Объемы предрейсовых медицинских осмотров составляют более 28 млн. в год, а также с 1 апреля 2024 г. в соответствии с изменившейся нормативной базой начали проводить послерейсовые медицинские осмотры, объем которых составляет около 18 млн. в год. Внедрены дистанционные технологии, с помощью которых проводится более 1 млн. 300 тыс. дистанционных предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров. А вообще более 90% предрейсовых медицинских осмотров проводится с применением автоматизированных систем.

Если рассматривать систему обязательных медицинских осмотров работников ОАО «РЖД» не только с точки зрения обеспечения безопасности перевозочного процесса, но и с точки зрения работодателя как один из источников потерь квалифицированных кадров по медицинским причинам, то на первый план выходят не потери кадров по причине профессиональной заболеваемости, а потери по причине профессиональной непригодности, когда работники признаются профессионально непригодными по причине наличия медицинских противопоказаний. Причем если ведущей причиной профессиональной заболеваемости является профессиональная нейросенсорная туготухость,

то ведущей причиной профессиональной непригодности в данном случае являются болезни системы кровообращения.

Службой производственной медицины ОАО «РЖД» проводится мониторинг, учет и разбор всех случаев внезапной смерти на рабочем месте, не связанных с воздействием внешних факторов, а явившихся результатом заболеваний. Можно сказать, что ситуация по данному показателю в ОАО «РЖД» стабильна в течение всего периода наблюдения, за последние 15 лет ежегодно число случаев внезапной смерти работников, обеспечивающих движение поездов, составляло от 0,04 до 0,09 на 1000 работников. В то же время в России ежегодно от сердечных причин внезапно умирает от 1,4 до 1,8 на 1000 человек населения, что существенно превышает показатели ОАО «РЖД». Подавляющее большинство случаев внезапной смерти работников ОАО «РЖД» имеют сердечные причины. Есть ощущение, что мы достигли некоего порога, который пока не можем преодолеть. Поэтому ищем новые способы и методы профилактики случаев внезапной смерти на рабочем месте.

В частности, на снижение уровня внезапной смерти на рабочем месте по сердечным причинам была направлена и наша работа по внесению изменений в Порядок проведения предварительных и периодических медицинских осмотров, утвержденный приказом Минтранса России № 428, который вступил в силу 1 января 2021 г. Приказом унифицирован порядок проведения предварительных и периодических медицинских осмотров на железнодорожном транспорте, а также перечень обязательных осмотров врачами-специалистами и

лабораторных и инструментальных исследований, входящих в объем медицинских осмотров, в зависимости от группы должностей работников и возраста.

В связи с тем, что ведущей причиной профессиональной непригодности на протяжении многих лет являлись болезни системы кровообращения, фокус внимания в обследовании работников был направлен на раннее выявление болезней системы кровообращения. Так, приказом предусмотрено определение не только уровня общего холестерина, но и липидного профиля для всех работников, проведение холтеровского мониторирования ЭКГ, ВЭМ, ЭХОКГ для работников группы машинистов, водителей и их помощников (с определенной периодичностью в зависимости от возраста и характера выполняемой работы).

Мы отметили, что внедрение дополнительного объема исследований в стандарт медицинского осмотра не привело к росту профессиональной непригодности, но позволило выявить и профилактировать определенное количество сердечно-сосудистых заболеваний у работников, которые не диагностировались ранее, тем самым продляя им жизнь и сохраняя в профессии.

Определенные проблемы с удлинением сроков проводимых медицинских осмотров возникали в связи с увеличенным объемом инструментальных исследований. В настоящее время разработан механизм приближения части обследований к рабочему месту работника, когда определенное количество исследований перед периодическим медицинским осмотром проводится работнику в кабинете предрейсового

медицинского осмотра в целях сокращения времени, проводимого в поликлинике.

В прошлом году при участии Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» актуализирован и утвержден приказом Минздрава России от 06.05.2024 № 226н Перечень медицинских противопоказаний к осуществлению работ, непосредственно связанных с движением поездов и маневровой работой.

Перечень проработан с учетом современных возможностей медицины, в том числе высокотехнологичных методов лечения заболеваний, в связи с чем работники могут продолжить свой трудовой путь, например, после лазерной коррекции нарушений зрения, лечения злокачественных новообразований, после травм с хорошей функциональной компенсацией. Также в новый Перечень включены психические расстройства, по которым раньше был пробел в законодательстве, а также включен как самостоятельное заболевание синдром обструктивного апноэ сна, который успешно лечится в учреждениях сети «РЖД-Медицина» с возвращением работников к трудовой деятельности.

Напомню, что у нас действует трехуровневая система экспертизы профессиональной пригодности, которая позволяет как маршрутизировать работника в учреждение более высокого уровня для оказания специализированной, в том числе высокотехнологичной медицинской помощи, так и применить индивидуальный порядок допуска к работе после лечения и восстановления.

Важным направлением в совершенствовании системы обязательных медицинских осмотров является внедрение риск-ориентированного подхода на разных этапах медицинского обеспечения работников. Мы посчитали и выяснили, что риск профессиональной непригодности самый значимый среди рисков, представленных на слайде. Тем не менее, мероприятия по измерению рисков и управлению рисками разрабатываются для каждого из рисков.

Уже несколько лет при проведении обязательных периодических медицинских осмотров мы распределяем работников по группам риска развития профессиональных заболеваний. Это помогает прогнозировать возможные потери кадров по причине профессиональных заболеваний, а также своевременно организовать работу по профилактике профессиональных заболеваний и оценить систему профилактики в действии.

В этой связи интересен совместный проект ОАО «РЖД» с Эвоген, который проводился для выявления генетических рисков развития заболеваний у работников ОАО «РЖД» и в котором приняли участие около 1500 работников. Помимо выявленных носителей различных наследственных заболеваний для производственной медицины важным было выявление у 20% работников риска развития нейросенсорной тугоухости, что в условиях воздействия на организм работника производственного шума конечно приобретает большое значение.

Далеко не все риски можно профилактировать только с помощью медицины и охраны труда. Важен также вклад самого работника в сохранение своего здоровья. В ОАО «РЖД» проводятся на постоянной

основе мероприятия по информированию работников, повышению их вовлеченности в ведение здорового образа жизни, пропаганда физической культуры и спорта, здорового питания и отказа от вредных привычек. По данным социологических опросов работников мы имеем неплохие показатели приверженности к ЗОЖ, и очень важно то, что продвижение здорового образа жизни само по себе положительно влияет на уровень предотвратимой смертности, и этот эффект мы надеемся увидеть и на своих показателях внезапной смерти на рабочем месте.

В завершение своего доклада хотелось бы рассказать о результатах пилотного проекта по оздоровлению работников локомотивных бригад в возрасте 50 лет и старше, который проводился в 2024 году на базе 2 наших учреждений: клиническая больница «РЖД-Медицина» г. Екатеринбург и клиническая больница «РЖД-Медицина» г. Сургут, где имеются отделения восстановительного лечения и реабилитации. В проекте приняли участие 227 работников локомотивных бригад Свердловской дирекции тяги, каждому был предложен индивидуальный график посещения мероприятий с учетом занятости на работе, разработана индивидуальная программа оздоровления в соответствии с имеющимися хроническим заболеваниями. Решено было оценить отдаленные эффекты восстановительно-оздоровительных мероприятий, такие как продолжительность временной нетрудоспособности, случаи профессиональной непригодности в оздоровленной группе, число обострений хронических заболеваний.

По результатам оценки эффективности пилотного проекта получены такие интересные эффекты, как положительное влияние курса

оздоровления на уровень отстранений от рейса в течение полугода после оздоровления, повышение приверженности к оздоровлению среди работников, а также пока сохраняется нулевой уровень профессиональной непригодности в оздоровленной группе работников.

Также отмечено изменение показателей гемодинамики и психофизиологических индексов регуляции в оздоровленной группе. Наибольшая положительная динамика среднего САД, ЧСС, индексов регуляции наблюдалась сразу после проведения восстановительно-оздоровительных мероприятий, затем эффект несколько сглаживался на протяжении полугода, что говорит о важности оздоровления работников группы 50+ на регулярной основе, возможно 1 раз в полгода.

Таким образом, производственная медицина ОАО «РЖД» в настоящее время движется в направлении выстраивания новой системы сохранения здоровья работников и продления их профессионального долголетия, где важен вклад всех участников: и работодателя, и специалиста по охране труда, и врача цехового терапевта, психолога и профпатолога, а также самого работника.

Различные подходы, такие как управление рисками здоровью, максимальное приближение медицины к рабочему месту работника, персонализация программ здоровья, применение новых технологий в наблюдении за состоянием здоровья и повышении доступности медицины для работника позволяют в совокупности повышать вовлеченность работника в процесс сохранения своего здоровья.

Ситуация в мире и в России

МИР

68-157 млн.

количество случаев
профессиональных
заболеваний в мире
по данным МОТ

270 млн.

несчастных случаев,
связанных с трудовой
деятельностью
по данным МОТ

350 тыс.

погибают на
производстве
по данным МОТ

РОССИЯ

4 500

количество случаев
профессиональных
заболеваний

20 000

несчастных случаев,
связанных с трудовой
деятельностью

1 700

погибают на
производстве

2

ржд·медицина

Производственная медицина «РЖД-Медицина»: наши ресурсы и возможности

223

врачебно-экспертные
комиссии и подкомиссии

35

Центры профпатологии

390+

врачи профпатологи

234

психофизиологические
лаборатории

1500+

кабинеты предрейсовых
осмотров

3

ржд·медицина

Профилактика в действии: объемы медицинских осмотров

1 700 000 +

обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров

450 000+

медицинских осмотров работников ОАО «РЖД» во вредных условиях труда

250 000+

медицинских осмотров работников ОАО «РЖД» обеспечивающих движение поездов

750 000+

медицинских осмотров работников других предприятий

28 000 000 +

предрейсовых медицинских осмотров

18 000 000 +

послерейсовых медицинских осмотров

1300 000 +

дистанционных предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров

90% +

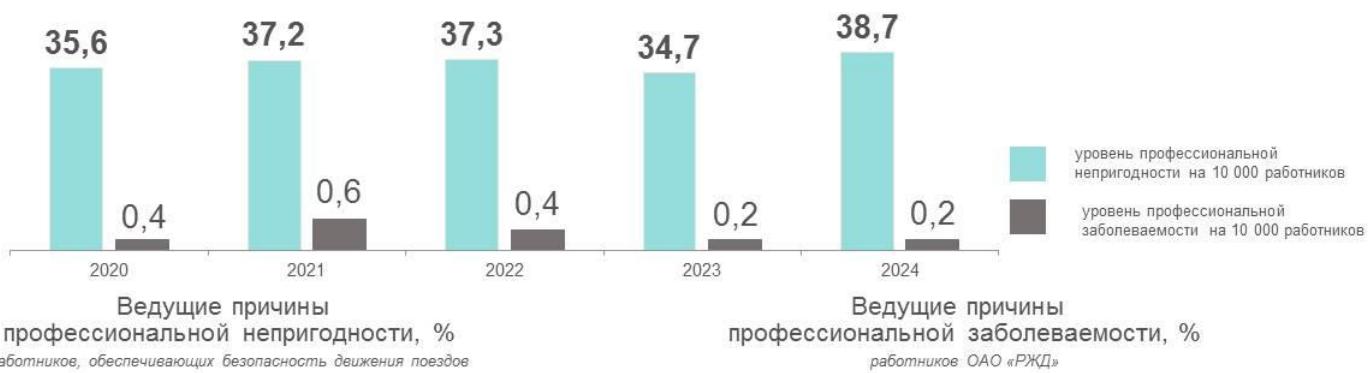
предрейсовых медицинских осмотров в автоматизированном режиме

4

 **ржд·медицина**

Структура потерь профессиональных кадров в ОАО «РЖД»

по медицинским причинам



Ведущие причины профессиональной непригодности, % работников, обеспечивающих безопасность движения поездов

- 57,2 болезни системы кровообращения
- 10,0 болезни костно-мышечной системы
- 6,5 болезни уха

Ведущие причины профессиональной заболеваемости, % работников ОАО «РЖД»

- 60,7 профессиональная нейросенсорная тугоухость
- 35,7 вибрационная болезнь + профессиональная НСТ
- 3,6 профессиональная радикулопатия

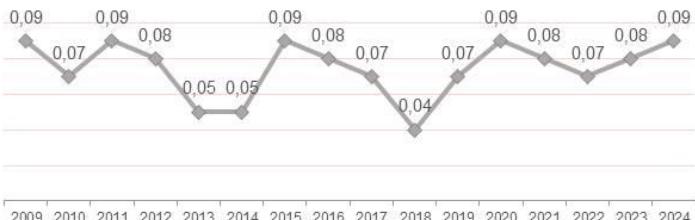
5

 **ржд·медицина**

Структура потерь профессиональных кадров в ОАО «РЖД» по причине внезапной смерти на рабочем месте

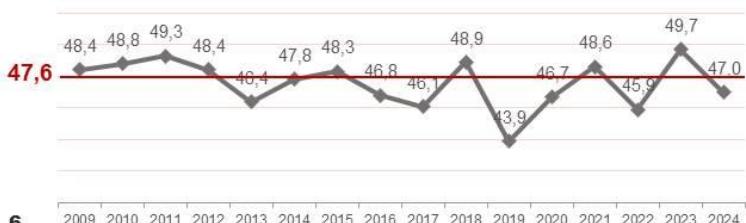
ДИНАМИКА УРОВНЯ ВНЕЗАПНЫХ СМЕРТЕЙ

число ВС на 1000 работников, обеспечивающих безопасность движения



СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ

умерших внезапной смертью работников, обеспечивающих безопасность движения



6

ПРИЧИНЫ ВНЕЗАПНОЙ СМЕРТИ

работников, обеспечивающих безопасность движения



*Аналитический период 2024 г.

ржд·медицина

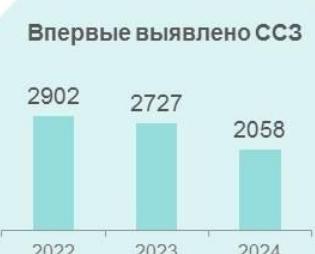
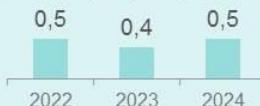
Нормотворчество будущего: профилактика вместо ликвидации

приказ Минтранса России №428 от 19.10.2020



РЕЗУЛЬТАТЫ

Уровень профнепригодности



7

Безопасность и здоровье: объединяем предрейсовый и периодический осмотры



- Сокращение времени прохождения медицинского осмотра до 1 дня
- Приближение медицинских услуг к рабочему месту, удобство и территориальная доступность медицинских обследований
- Сокращение расходов работодателя в части оплаты работнику дней медосмотра



8

ржд·медицина

Расширяем горизонты профессионального долголетия

актуализирован Перечень медицинских противопоказаний к осуществлению работ, непосредственно связанных с движением поездов и маневровой работой*



Трехуровневая система экспертизы профпригодности



Индивидуальный подход



Учет современных методов лечения

Возврат к работе после оказания ВМП

Включены психические расстройства

Учен СОАС как самостоятельное заболевание

Профессионально пригодны

после лазерной коррекции зрения

после лечения ЗНО

после травм с хорошей функциональной компенсацией

после комплексного лечения ожирения и СОАС

* Приказ Минздрава России от 06.05.2024 № 226н

9

ржд·медицина

Берём риски под контроль

ХРОНИЧЕСКИЙ РИСК



0,002%

Риск развития профессиональных заболеваний

Распределение по группам риска
Профилактика для групп риска
Углубленные медосмотры
Центры профпатологии

РИСК ПОТЕРИ ЭФФЕКТИВНОСТИ



1,4%

Риск профессиональной непригодности

Выделение группы риска с 2025 года
Оздоровительные программы
Индивидуальный подход
Цеховая служба

КРИТИЧЕСКИЙ РИСК



0,009%

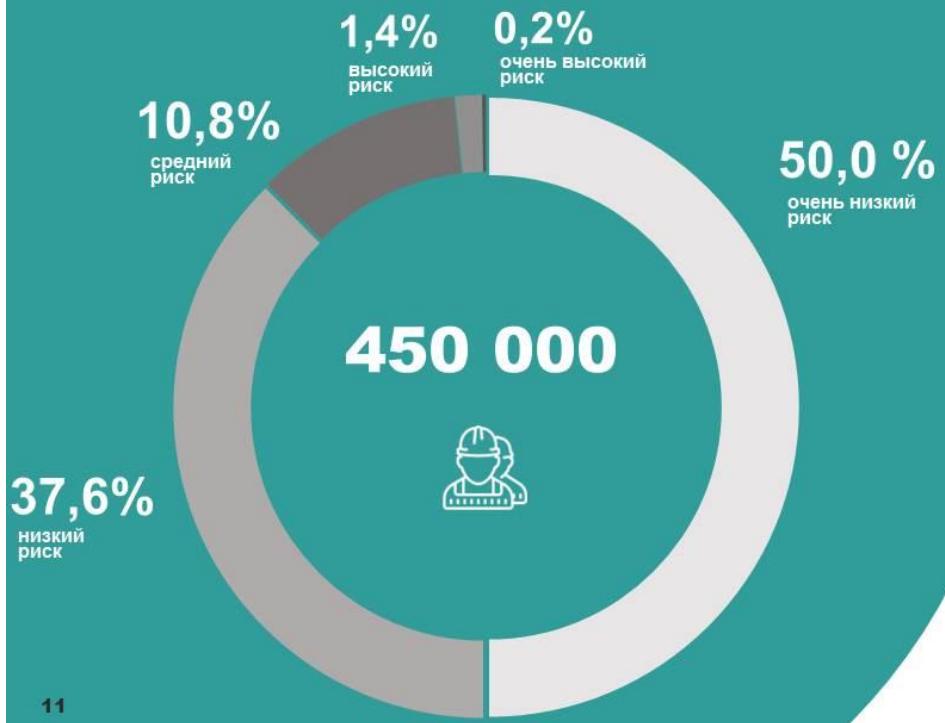
Риск внезапной смерти на рабочем месте

Портрет работника, имеющего повышенный риск
Профилактика БСК
Внедрение ЗОЖ
Генотипирование

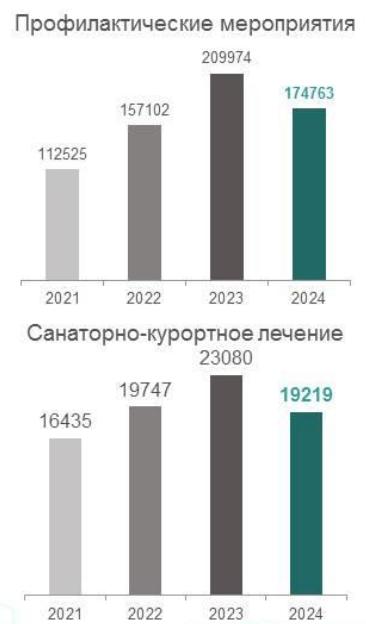
10

ржд·медицина

Группы риска по развитию профессиональных заболеваний



11



ржд·медицина

Совместный проект с ООО «ЭВОГЕН»

генетические риски развития заболеваний у работников ОАО «РЖД»
и меры их профилактики

НОСИТЕЛЬСТВО НАСЛЕДСТВЕННЫХ ЗАБОЛЕВАНИЙ

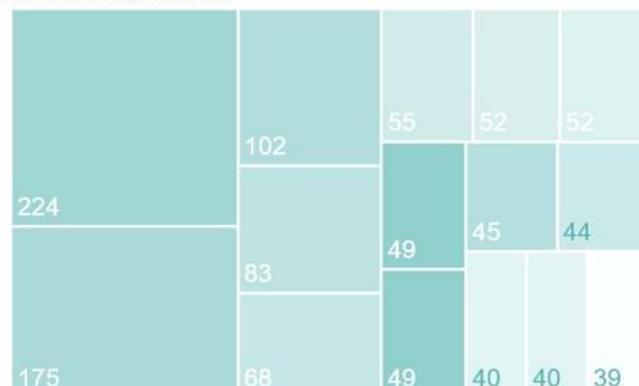
1 117

РАБОТНИКОВ С
НОСИТЕЛЬСТВОМ

или

75%

ОТ ОБЩЕГО
КОЛИЧЕСТВА



20,1% – Несиндромальная нейросенсорная тугоухость
15,7% – Гемохроматоз
9,1% – Адреногенитальный синдром
7,4% – Дефицит компонента 2 комплемента
6,1% – Фенилкетонурия
4,9% – Недостаточность миелопероксидазы
4,7% – Брожденный амавроз Лебера
4,7% – Синдром Смита-Лемли-Опика

4,4% – Недостаточность бутирилхолинэстеразы
4,4% – Недостаточность альфа-1-антитрипсина
4,0% – Синдром Жубер
3,9% – Дефицит компонента 8 комплемента
3,6% – Поясно-конечностная мышечная дистрофия
3,6% – Наследственная оптическая нейропатия Лебера
3,5% – Болезнь Вильсона-Коновалова

ВЫСОКИЕ РИСКИ

372

РАБОТНИКА
С ВЫСОКИМ
РИСКОМ
РАЗВИТИЯ

1,4%
ССЗ

12%
СД
5,6%
ОНКО

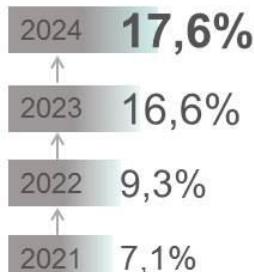
ржд·медицина

12

Эффективность корпоративных программ укрепления здоровья работающих в ОАО «РЖД»

98%
охват диспансеризацией

Интегральный показатель приверженности к ЗОЖ*:



* - приверженность всем 5 направлениям -
по данным ежегодного социологического
опроса >30 тыс. работников



75,6%

доля регулярно
занимающихся спортом



48,1%

доля приверженцев
здорового питания



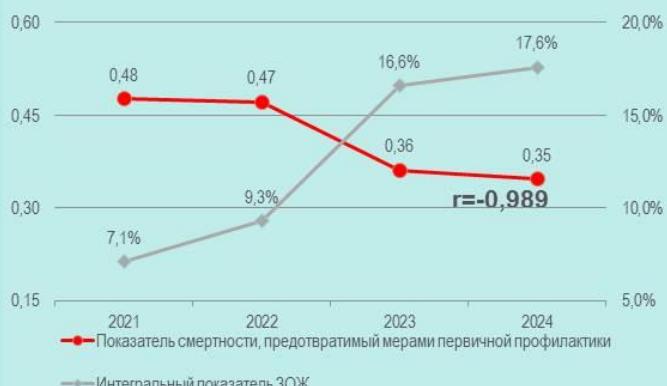
67,4%

доля некурящих

74,7%

доля не злоупотребляющих
алкоголем

ВЛИЯНИЕ ПРОДВИЖЕНИЯ ЗОЖ НА ПРЕДОТВРАТИМУЮ СМЕРТНОСТЬ



ПОКАЗАТЕЛЬ КОРРЕЛЯЦИИ ПИРСОНА $r = -0,989$

очень высокая отрицательная корреляция

* - в соответствии со списком Avoidable

• Holland W. (Ed.), 1988

13

Пилотный проект по оздоровлению работников локомотивных бригад 50+



ЦЕЛЬ

Снижение рисков профессиональной непригодности
Продление активного профессионального долголетия
Снижение уровня заболеваемости

227 работников оздоровлено

Индикаторы эффективности:

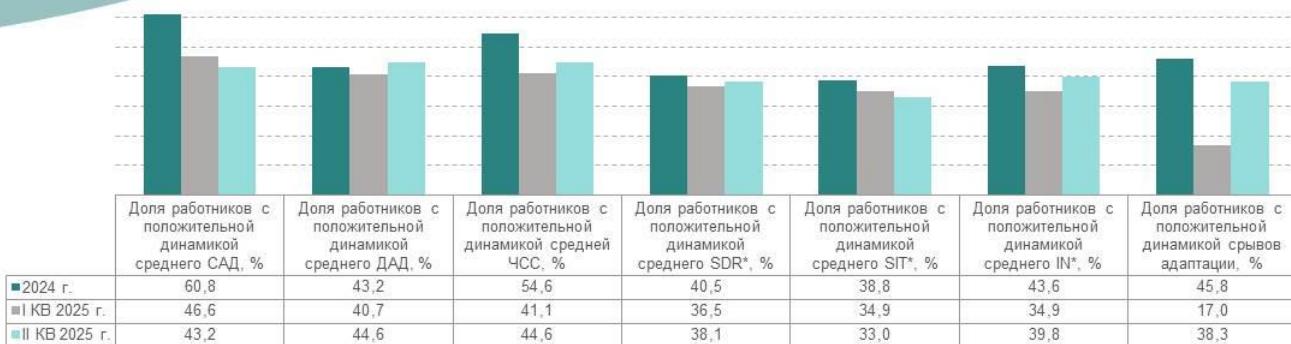
- Количество случаев и дней временной нетрудоспособности
- Количество случаев профессиональной непригодности
- Количество случаев допуска к работе в индивидуальном порядке
- Число обострений хронических заболеваний

14

ржд·медицина

Пилотный проект по оздоровлению работников локомотивных бригад 50+

Изменение показателей гемодинамики и индексов регуляции



Положительные эффекты:

Нулевой уровень профессиональной непригодности в оздоровленной группе

Снижение числа отстранений от рейса в течение полугода после оздоровления

Повышение приверженности к оздоровлению у работников

* Индексы регуляции психофизиологического состояния:

SDR – индекс системной динамической регуляции

SIT – системный индекс

IN – индекс напряженности регуляторных систем

15

ржд·медицина

Новая архитектура здоровья: от конвейера к экосистеме



Технические нормативные правовые акты регулирования по разработке, производству, выпуску в обращение и допуску на инфраструктуру систем ЖАТС.

Требования межгосударственных и отраслевых стандартов

Бочков Константин Афанасьевич
Харлап Сергей Николаевич
Фролов Владимир Анатольевич

ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
УКАЗ
от 10 июля 1940 года

Об ответственности за выпуск недоброкачественной или некомплектной продукции и за несоблюдение обязательных стандартов предприятиями

- Установить, что выпуск недоброкачественной или некомплектной промышленной продукции и выпуск продукции с нарушением обязательных стандартов является противогосударственным преступлением, равносильным вредительству.
- За выпуск недоброкачественной или некомплектной продукции и за выпуск продукции с нарушением обязательных стандартов - директоров, главных инженеров и начальников отделов технического контроля промышленных предприятий предавать суду и по приговору суда подвергать тюремному заключению сроком от 5 до 8 лет.
- Поручить Прокурору СССР обеспечить неуклонное проведение в жизнь настоящего Указа.

Председатель Президиума
Верховного Совета СССР

М. КАЛИНИН

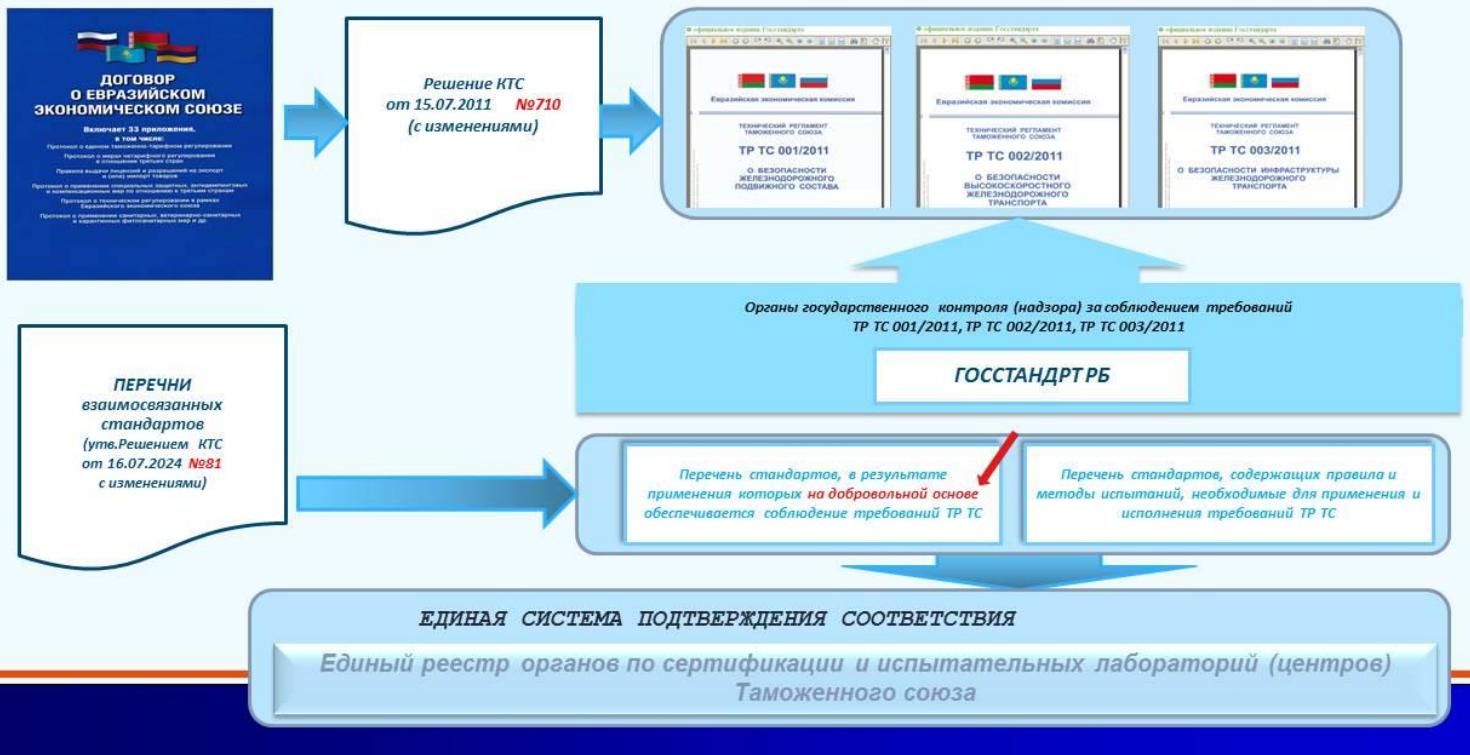
Секретарь Президиума
Верховного Совета СССР

А. ГОРКИН

Москва, Кремль
10 июля 1940 г.



СИСТЕМА ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ



Контроль (надзор) за соблюдением требований технических регламентов

Кодекс Республики Беларусь от 06.01.2021 № 91-З «Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях»

Статья 24.7. Нарушение требований законодательства об оценке соответствия техническим требованиям аккредитации органов по оценке соответствия, а также требований законодательства о государственной регистрации продукции

Выпуск продукции в обращение, обращение продукции (в том числе реализация или предложение к реализации), выполнение работ, оказание услуг, функционирование (эксплуатация, использование) иных объектов, подлежащих обязательному подтверждению соответствия, без прохождения процедур подтверждения соответствия, наличия (подтверждения наличия) действующего сертификата или действующей декларации и действующей регистрации декларации (за исключением случаев, когда это допускается законодательством) - на юридическое лицо - до ста процентов от стоимости продукции (работ, услуг), а при невозможности ее установления - до пятисот базовых величин.

Статья 24.8. Нарушение требований законодательства о техническом нормировании и стандартизации

Статья 24.9. Нарушение требований в области обеспечения единства измерений

Перечни стандартов, взаимосвязанных с ТР ТС

УТВЕРЖДЕНЫ: Решение Комиссии Таможенного союза от 16.07.2024 № 81



Решением Комиссии Таможенного Союза от 15 июля 2011 г.

№ 710 принятые технические регламенты в области железнодорожного транспорта, которые вступили в силу 2 августа 2014 года

В области производства, выпуска в обращение и допуска на инфраструктуру продукции для систем железнодорожной автоматики и телемеханики требования по оценке соответствия регулируются техническим регламентом

✓ TR TC 003/2011 О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта

*Со вступлением в силу ТР ТС (август 2014 года) оценка соответствия объектов железнодорожного транспорта на соответствие требованиям ТР ТС **обязательна!***

Евразийская экономическая комиссия

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА

TR TC 003/2011

О БЕЗОПАСНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Распространяется на инфраструктуру железнодорожного транспорта, в том числе общего и необщего пользования (подсистемы инфраструктуры железнодорожного транспорта (в том числе железнодорожный путь, железнодорожные устройства электроснабжения, железнодорожные системы автоматики и телемеханики, железнодорожная электросвязь, а также станционные здания, сооружения и устройства), составные части подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта и элементы составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта).



Реестры органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза и Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества

TP TC 001/2011

TP TC 002/2011

TP TC 003/2011

ОРГАНЫ ПО СЕРТИФИКАЦИИ

Республика Беларусь

5

- Орган по сертификации железнодорожной продукции и услуг УО «Белорусский государственный университет транспорта»
- Орган по сертификации продукции ООО «Железнодорожный центр сертификации и испытаний»
- Орган по сертификации продукции и услуг «ПОЛИТЕХ-СЕРТ» филиала БНТУ «Научно-исследовательская часть»
- УП «Стройтехнорм»
- УО «Белорусский государственный технологический университет»

ИСПЫТАТЕЛЬНЫЕ ЛАБОРАТОРИИ (ЦЕНТРЫ)

Республика Беларусь

14

- НИЛ «Безопасность и ЭМС технических средств» БелГУТа
- Конструкторско-технический центр ГО «Белорусская железная дорога»
- Испытательный центр ЖТ БелГУТа
- ...

ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ СОЗДАНИЯ ПРОДУКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НАЗНАЧЕНИЯ



Особенности разработки железнодорожной продукции

Этапы разработки и постановки на производство	Работы и разрабатываемая документация	Функции участников опытно-конструкторских работ	Примечание
Разработка технического задания	Техническое задание	Утверждение	Заказчик (функциональный заказчик) Разработчик Изготовитель Испытательный центр
Разработка технической документации	Программа обеспечения безопасности	Согласование	Разработка Утверждение
		Согласование	Экспертное заключение
			Для продукции, подлежащей испытаниям на безопасность
Предварительные (заводские) испытания	Доказательство безопасности	Согласование	Разработка Утверждение
	Программа и методика испытаний		Согласование
	Проведение испытаний	Участие (при необходимости)	Организация Участие Участие*
	Протоколы, экспертные заключения		Согласование
Проведение эксплуатационных испытаний	Программа и методика эксплуатационных испытаний	Утверждение	Разработка* Согласование*
			Могут проводиться на опытном полигоне
	Акт приемки в опытную эксплуатацию	Утверждение	Согласование
	Проведение испытаний	Организация	Проведение Участие Участие*
Проведение приемочных испытаний	Программа и методика приемочных испытаний	Утверждение	Разработка** Согласование
	Проведение испытаний	Организация	Проведение Участие Участие
	Акт приемочной комиссии	Утверждение	Согласование
Постановка на производство	Квалификационные испытания	Участие	Проведение Серийное производство
Проведение подконтрольной эксплуатации	Издание распоряжения и проведение	Издание распоряжения Организация	Участие Участие Участие Участие Участие
Испытания по подтверждению соответствия		Участие	Проведение Оформление заключений

Этапы разработки и постановки на производство	Работы и разрабатываемая документация	Функции участников опытно-конструкторских работ	Испытательный центр	Примечание
Разработка технического задания	Техническое задание	Утверждение	Разработка Согласование	
Разработка технической документации	Программа обеспечения безопасности	Согласование	Разработка Утверждение	
	Доказательство безопасности	Согласование	Разработка Утверждение	Согласование Экспертное заключение
Предварительные (заводские) испытания	Программы и методики испытаний		Разработка Участие (при необходимости)	Согласование Участие*
	Проведение испытаний	Организация Проведение Участие	Организация Участие Участие*	
	Акт приемки в опытную эксплуатацию	Утверждение	Согласование	Экспертное заключение*
Монтаж опытного образца на месте испытаний	Технические решения	Утверждение	Разработка Согласование	Согласование*
Проведение эксплуатационных испытаний	Программа и методика эксплуатационных испытаний	Утверждение	Разработка Согласование	Согласование*
	Акт приемки в опытную эксплуатацию	Утверждение	Согласование	Согласование*
Проведение приемочных испытаний	Проведение испытаний	Организация Проведение Участие	Проведение Участие Участие	Могут проводиться на опытном полигоне
	Акт приемочной комиссии	Утверждение	Согласование	
Постановка на производство	Квалификационные испытания	Участие	Проведение	Серийное производство
Проведение подконтрольной эксплуатации	Издание распоряжения и проведение	Издание распоряжения Организация	Участие Участие Участие Участие Участие	По решению приемочной комиссии
Испытания по подтверждению соответствия	Акт завершения	Утверждение	Подписание Подписание	Проведение Оформление заключений

ГОСТ 33477-2015

СТО РЖД 08.021-2015

Приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь
от 07.02.2025 № 32-Ц

МИНИСТЕРСТВА
TRANSPORTU I KOMMUNIKACIY
REPUBLIKI BELLARUS

МИНИСТЕРСТВО
TRANSPORTA I KOMMUNIKACIY
REPUBLIKI BELLARUS

ЗАГЛАД
07.02.2025 № 34-Ц

ПРИКАЗ
г. Минск

Об определении отраслевых организаций по стандартизации

На основании пункта 1.15 статьи 1, пункта 2 статьи 11 и пункта 9 статьи 20 Закона Республики Беларусь от 5 января 2004 г. № 262-З «О техническом нормировании и стандартизации».

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Определить: республиканское дочернее унитарное предприятие «Белорусский дорожный научно-исследовательский институт «БелдорНИИ» в качестве отраслевой организации по стандартизации в области дорожной деятельности.

учреждение образования «Белорусский государственный университет транспорта» в качестве отраслевой организации по стандартизации в области транспортной и иных видах деятельности (за исключением дорожной деятельности).

2. Уполномочить республиканское дочернее унитарное предприятие «Белорусский дорожный научно-исследовательский институт «БелдорНИИ» и учреждение образования «Белорусский государственный университет транспорта» на проведение нормативно-технической экспертизы проектов технических кодексов установленной практики в соответствующих областях деятельности.

3. Принять в contrario след:

приказ Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 2 ноября 2017 г. № 93-Д «О создании отраслевой организации по стандартизации в области дорожной деятельности»;

приказ Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21 марта 2019 г. № 19-Д «Об изменении приказа Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 2 ноября 2017 г. № 93-Д».

Министр

А.А.Ляхнович

УО «Белорусский государственный университет транспорта» (БелГУТ) определен в качестве отраслевой организации по стандартизации в области транспортной и иных видах деятельности (за исключением дорожной деятельности).

В соответствии с приказом БелГУТ уполномочен на проведение нормативно-технической экспертизы проектов технических кодексов установленной практики (ТКП) в соответствующих областях деятельности.

Согласно п. 2 ст. 11 Закона Республики Беларусь от 5 января 2004 г. № 262-З «О техническом нормировании и стандартизации» отраслевые организации по стандартизации:

- проводят научные исследования;
- участвуют в разработке и реализации программы разработки технических регламентов Республики Беларусь и плана государственной стандартизации Республики Беларусь;
- разрабатывают проекты отраслевых программ технического нормирования и стандартизации, участвуют в реализации таких программ;
- разрабатывают в пределах своих полномочий проекты актов законодательства о техническом нормировании и стандартизации, в том числе ТНПА, проекты ГОСТ (если разработка ГОСТ осуществляется Республикой Беларусь), проекты ТР ЕАЭС (если Республика Беларусь определена в соответствии с правом ЕАЭС стороной, ответственной за разработку таких проектов);
- осуществляют другие функции в области технического нормирования и стандартизации в соответствии с настоящим Законом и иными актами законодательства.

Предложения изменений в ГОСТ 33436.4-1-2015

Существующая редакция	Предлагаемая редакция	Приложение А (рекомендуемое)												
<p>5.1.6</p> <p>ТС ЖАТ испытывают на помехоустойчивость совместно с минимально необходимым комплектом технических средств, функционально взаимодействующими с испытуемым ТС ЖАТ. Испытания ТС ЖАТ проводят в режиме функционирования, предусмотренному в технической документации на ТС ЖАТ, обеспечивающем наибольшую восприимчивость к воздействию помех конкретного вида.</p> <p>...</p> <p>Добавить:</p> <p>Для ТС ЖАТ, связанных с безопасностью, для которых в соответствующих ТНПА установлены критерии опасных отказов, данные режимы функционирования должны быть определены в программе и методике испытаний, согласованной с испытательным центром (лабораторией), аккредитованным по требованиям функциональной безопасности к системам ЖАТ.</p>	<p>5.1.6</p> <p>...</p> <p>Добавить:</p> <p>Для ТС ЖАТ, связанных с безопасностью, для которых в соответствующих ТНПА установлены критерии опасных отказов, данные режимы функционирования должны быть определены в программе и методике испытаний, согласованной с испытательным центром (лабораторией), аккредитованным по требованиям функциональной безопасности к системам ЖАТ.</p>	<p>Форма протокола испытаний технических средств железнодорожной автоматики и телемеханики на помехоустойчивость</p> <p>наименование организации, проводившей испытания</p> <p>ПРОТОКОЛ № _____ испытаний на помехоустойчивость</p> <p>1 Характеристика испытуемого ТС ЖАТ (наименование, тип, опытные или серийные образцы), наименование предприятия-изготовителя, его почтовый адрес, номер по системе нумерации предприятий-изготовителя, дата изготовления, обозначение НД на ТС ЖАТ, краткое описание ТС ЖАТ (включая вид испытания — настольное, настольное, комбинированное и наименование изделий, входящих в состав ТС ЖАТ).</p> <p>2 Цель испытания ТС ЖАТ (категория испытания, обозначение НД, на соответствие которому проводятся испытания, с указанием пунктов, устанавливающих требования к ТС ЖАТ по помехоустойчивости, и методы испытаний).</p> <p>3 Дата проведения испытаний ТС ЖАТ (год, месяц, число проведения испытаний) и место испытаний (открытая площадка, экранированное помещение).</p> <p>4 Испытательное оборудование и средства измерений (наименование, тип, номер оборудования, сведения об его аттестации и поверке).</p> <p>5 Испытательные воздействия ТС ЖАТ (порты ТС ЖАТ, подлежащие проверке, и степени жесткости испытаний для каждого вида помех).</p> <p>6 Режимы работы испытуемого ТС ЖАТ при проведении испытаний для каждого вида помех (условия заземления, заземления, подачи сигналов на цепи ввода-вывода, характер рабочего цикла, применяемые имитаторы, используемые тестовые программы).</p> <p>7 Результаты испытаний для каждого испытуемого образца ТС ЖАТ (в виде таблицы, содержащей параметры испытательных воздействий применительно к видам помех, результаты воздействия помех, выводы о фактических критериях качества функционирования испытуемого ТС ЖАТ и статистическую оценку результатов испытаний).</p> <p>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</p> <p>соответствие показателей помехоустойчивости испытуемого ТС ЖАТ требованиям НД</p> <p>Приложения, Схемы испытаний (при их несоответствии требованиям национальных стандартов или типовых методик испытаний), а также любые, относящиеся к испытуемым ТС ЖАТ материалы, необходимость помещения которых определяет испытательная организация или заказчик.</p> <p>Испытания выполнили</p> <table border="1"> <tr> <td>должность</td> <td>подпись</td> </tr> <tr> <td>должность</td> <td>подпись</td> </tr> <tr> <td>должность</td> <td>подпись</td> </tr> <tr> <td>должность</td> <td>подпись</td> </tr> </table> <p>Испытания проводились в присутствии</p> <p>Испытания проводились с участием</p> <table border="1"> <tr> <td>должность</td> <td>подпись</td> </tr> <tr> <td>должность</td> <td>подпись</td> </tr> </table>	должность	подпись	должность	подпись	должность	подпись	должность	подпись	должность	подпись	должность	подпись
должность	подпись													
должность	подпись													
должность	подпись													
должность	подпись													
должность	подпись													
должность	подпись													

**Обращение Президента Беларуси Александра Лукашенко
в качестве Председателя Высшего Евразийского экономического совета
главам государств - членов Евразийского экономического союза 1 января 2025**

В целях укрепления плодотворного интеграционного взаимодействия государств - членов Союза предлагаем определить следующие **основные приоритеты**, которые должны оказаться в центре нашего общего внимания в наступившем году:

...
5. В текущих условиях следует продолжить работу по защите внутреннего рынка. Такая деятельность должна быть нацелена как на совершенствование таможенно-тарифного регулирования для выравнивания условий хозяйствования в ЕАЭС, так и **на полноценную защиту евразийского рынка от небезопасной продукции**.

Важно обеспечить принятие основанных на передовой мировой практике и научной доказательной базе единых технических требований, гармонизацию национальных стандартов и переход на применение межгосударственных стандартов.



Меры по улучшению работы тормозного оборудования железнодорожного подвижного состава

Проведенные мероприятия

НВРК

НОВАЯ
ВАГОНОРЕМОНТНАЯ
КОМПАНИЯ



- проведение заседания Комиссии по повышению надежности тормозного оборудования грузовых вагонов 17.06.2025 г. (протокол от 17.06.2025 № ЦДИ-1026/пр)

УЧАСТИКИ:

- ЦВ
- В
- ПКБ ЦВ
- АО ВНИИЖТ
- АО РИТМ ТПТА
- ООО «ОЗТМ»
- Союз операторов железнодорожного транспорта
- Участники Подкомитета ОПЖТ по ремонту вагонов

- Утверждение разработанного АО «РИТМ» ТПТА проекта классификатора неисправностей приборов воздухораспределителя

- Проводимые на сети испытания по определению причин срабатывания автотормозов и их результаты, в том числе совместно с АО «РИТМ» ТПТА

- Процесс реализации разработки методики определения в условиях АКП неисправностей узлов и деталей приборов воздухораспределителя производства АО «МТЗ ТРАНСМАШ», АО «РИТМ» ТПТА.

Участие в ежегодной совместной с ЦТ конференции по автотормозам в сентябре 2025

- Тиражирование на сети дорог «Порядка» расследования однократных срабатываний тормозов с на примере достигнутого снижения на железных дорогах с наибольшим количеством остановок по данной причине (ПРИВ, ЗАБ, ДВОСТ);

Запланированная до конца 2025 г. работа:

- Проведение совместного с ЦТ профилактического мероприятия «ТОРМОЗА» в октябре 2025 г.;

- Проведение повторного заседания Комиссии по повышению надежности тормозного оборудования грузовых вагонов в 4 квартале 2025 г.;

- Проведение планового заседания рабочей группы по выявлению причин возникновения неисправностей воздухораспределителей грузовых вагонов в 4 квартале 2025 г.



Проводимая профилактическая работа с Дирекцией тяги по повышению надежности автотормозного оборудования и подготовки грузовых поездов в рейс

Региональный уровень

Линейный уровень

Проведение в период с 01.09.2025 по 30.09.2025 подготовительного этапа профилактического мероприятия по оздоровлению тормозного оборудования «ТОРМОЗА»

- проведение практических занятий на полигонах ВЧДЗ работникам локомотивных бригад грузового движения по порядку устранения неисправностей автотормозного оборудования грузовых вагонов в пути следования согласно утвержденной «Памятки для работников локомотивных бригад по оперативному выходу из нестандартных ситуаций, связанных с неисправностью тормозного оборудования грузовых вагонов» от 31.07.2023 № ЦДИ-3488;
- проведение СОВМЕСТНЫХ с ТЧ проверок локомотивов приписного парка на наличие и укомплектование технических аптечек согласно распоряжения от 28.07.2022 №1963/р «Об утверждении Положения по организации системы контроля технического состояния подвижного состава в пути следования № 937-2021 ПКБ ЦБ».

Проведение в период с 01.10.2025 по 31.10.2025 профилактического мероприятия по оздоровлению тормозного оборудования «ТОРМОЗА»

Реализация комплекса мер, в т.ч. организация комплексных проверок качества подготовки и ремонта тормозного оборудования локомотивов в СЛД, вагонных депо и сторонних организациях, включая сертифицированные Сервисные центры (на основании соответствующих договоров), осуществляющих подготовку, обслуживание, ремонт локомотивов, в соответствии с требованиями распоряжения ОАО «РЖД» от 12 марта 2021 г. № 496р.

Рассмотрение возможности тиражирования и внесения установленным порядком в Распоряжение железных дорог изменений согласно Порядку действий работников локомотивных бригад Московской Ж.Д. (№ МОСК ДИВ-162/р от 08.11.2024) для вывода с перегона грузового поезда при многократном срабатывании автотормозов, если неисправность в подвижном составе не выявлена (обращение в ЦТ от 25.03.2025 № ИСХ-12674/ЦДИ)

Организовать нормирование времени на осмотр поезда локомотивной бригаде в случаях вынужденной остановки поезда, в т.ч. сверка номера хвостового вагона с натуры листом, проверка наличия поездного сигнала на хвостовом вагоне, целостность и плотность тормозной магистрали.

Обеспечить контроль ведение графика исполненной работы ПТО, качества расшифровки диаграмм установок зарядки и опробования тормозов типа УЗОТ-РМ/АСДТ всех грузовых поездов, отправленных с ПТО на момент проверки за текущее и предыдущее дежурство данной смены; выполнения технологии опробования тормозов и регламентов переговоров на основании записей регистраторов служебных переговоров

Приказами по депо включить в план проведения ЦПР на сентябрь - ноябрь проверки соблюдения локомотивными бригадами порядка продукции пневматической сети при приемке локомотива и в пути следования.

Установить контроль над проведением опытных тормозоиспытательных поездок по осуществлению контроля за соблюдением правил управления тормозами с последующим рассмотрением их результатов и оценкой качества

Выступление заместителя генерального директора – начальника
Департамента безопасности движения ОАО «РЖД»
Шайдуллина Ш.Н. «О мероприятиях по безопасности движения»
22-23 октября 2025 г., г. Москва



Общесетевая викторина на знание Правил технической
эксплуатации железных дорог Российской Федерации



- Отборочный этап – более 13000 работников, ДЗО и предприятий железнодорожного транспорта – партнеров компаний, студенты и курсанты детских железных
- Финал:
 - ✓ 285 участников
 - ✓ 20 команд (16 железных дорог и команды ЦППК, НВК, Руководители центрального и регионального уровней, команда **Белорусской железной дороги**)
 - ✓ 17 номинаций по основным железнодорожным специальностям

5

СООБЩЕСТВО
ЭКСПЕРТОВ ПТЭ
423 чел.

78
ЗОЛОТЫХ
ЭКСПЕРТОВ

71
СЕРЕБРЯНЫЙ
ЭКСПЕРТ

274
БРОНЗОВЫХ
ЭКСПЕРТА

II МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ»

«Наука и технологии. Вызовы современности»

22.10.2025 | ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

Тема: Наука и технологии. Вызовы современности

Обсуждение основных тенденций, определяющих развитие железнодорожных систем в 2025 году: переход от реактивных мер к проактивному управлению рисками, внедрение цифровых решений, адаптация к геополитическим и климатическим изменениям, усиление роли межгосударственной координации.

Ключевой вопрос — обеспечение безопасности и бесперебойности движения в условиях гибридных угроз, климатических рисков и стремительного внедрения цифровых технологий



ЧАТ-ДИСКУССИЯ

В НАЦИОНАЛЬНОМ МЕССЕНДЖЕРЕ MAX



обсуждение актуальных вопросов повестки конференции
внесение предложений по тематикам докладов и сессий
обмен мнениями с коллегами и экспертами

Рабочие сессии

№ 1 Инновационные решения и новые стандарты безопасности движения.

Определение практических подходов к внедрению передовых технологий и гармонизация нормативной базы.

системы диагностики, автоматика, стандарты, сертификация, опыт внедрения, нормативные инициативы

№ 3 Искусственный интеллект, BIG DATA в системе управления безопасности.

Определение решений для внедрения и масштабирования ИИ и аналитики «больших данных» в системах обеспечения надежности и безопасности.

предиктивная аналитика, цифровые дөйнүүсү, алгоритмы, платформы, опыт внедрения

№ 2 Развитие транспортных агломераций. Риски внешней среды.

Определение инженерных, организационных, управленческих мер адаптации железных дорог к вызовам урбанизации и внешним факторам.

переезды, пассажирские узлы, подтопления, пожары, вандализм, взаимодействие с городом, мониторинг угроз

№ 4 Трансформация системы профессиональных компетенций.

Определение методов обучения, аттестации и развития персонала — с учётом требований цифровой трансформации.

тренажёры, симуляторы, программы наставничества, цифровые платформы, аттестация, стандарты

Проектно-аналитическая сессия

Обеспечение профессионального здоровья. Вызовы и перспективы.

Определение рабочих решений по снижению нагрузки, поддержке здоровья и повышению устойчивости персонала.

эргономика кабины и интерфейсов, контроль усталости, психологическая поддержка, стандарты рабочих мест

Выставка

Технологии и решения для безопасности движения поездов

Демонстрация перспективных решений и технологий, ориентированных на решение актуальных задач безопасности движения.



trainsafety.ru

23.10.2025 | ИТОГОВОЕ ЗАСЕДАНИЕ

Тема: От диалога к совместным действиям

Подведение итогов работы конференции с формированием рекомендаций научно-практического развития в области безопасности движения поездов.
Модераторы рабочих сессий и проектно-аналитической сессии представляют ключевые решения и инициативы, сформированные по направлениям работы.

IV ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ ПО БЕЗОПАСНОСТИ И ЦИФРОВИЗАЦИИ НА ТРАНСПОРТЕ

3 октября 2025 г. г. Алматы, Казахстан
АО «ALT Университет имени Мухамеджана Тынышпаева»



ОСНОВНОЙ ЗАДАЧЕЙ ПРОВЕДЕНИЯ ФОРУМА является обсуждение важных вопросов по безопасности движения и цифровизации, выработка предупреждающих мер при выполнении операций перевозочного процесса для исключения случаев причинения вреда жизни, здоровью человека, окружающей среде, ущерба имуществу участников транспортного процесса и третьих лиц.

В рамках Форума организована выставка продукции транспортно-логистической отрасли

ПАНЕЛЬНЫЕ СЕССИИ:

делегация ОАО «РЖД» в составе 7 руководителей



Обеспечение безопасности движения на железнодорожном транспорте



Цифровая трансформация железнодорожной отрасли



Актуальные проблемы цифровизации и безопасности в автомобильно-дорожном комплексе



Актуальные проблемы развития воздушного транспорта



Иновационные технологии и безопасность в водном транспорте



Совершенствование подготовки кадров для транспортно-логистической и коммуникационной отрасли