



**Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»**

**Дифференцированное
Обеспечение
Руководства**

101/2025

**Узбекистан анонсировал планы по выпуску
10 тысяч новых грузовых вагонов**

По данным ассоциаций ОПЖТ и ОВС, по итогам 10 месяцев 2025 г. спад выпуска грузовых вагонов в России ускорился и достиг 27%. Аналитики ROLLINGSTOCK прогнозируют по итогам 2025 г. выпуск 50-55 тыс. вагонов, а на 2026 г. прогноз еще пессимистичнее – 40-46 тыс. ед. Восстановление рынка может начаться с 2027 г., а всего в период с 2026-2028 гг. в России прогнозируется выпуск 129-153 тыс. вагонов.

Рынок вагоностроения на спаде не только в России, но и в Северной Америке и Европе. Соответствующие прогнозы вошли в презентацию для инвесторов вагоностроительной компании Greenbrier, опубликованную в августе этого года.

Так, на базе оценки аналитиков FTR и RSI по рынку Северной Америки (США и Канада) по итогам 2025 г. ожидается реализация 28,6 тыс. грузовых вагонов. Это на треть ниже, чем в 2024 г., и самый низкий показатель в «постковидный» период. Низкий рынок ожидается и в 2026 г. Greenbrier указывает, что на заказах сейчас сказывается экономическая неопределенность и откладываемый спрос может привести к ускоренному восстановлению рынка.

Стагнация экономики ЕС также приводит к спаду спроса на грузовые вагоны. Согласно консолидированным оценкам SCI Verkehr и европейского офиса Greenbrier, по итогам 2025 г. в Европе будет реализовано 11 тыс. вагонов – на 27% меньше, чем в 2024 г., и это также минимальный показатель за последние годы. Низкий спрос также прогнозируется на 2026 г. с поступательным восстановлением с 2027 г. Greenbrier отдельно отмечает,

что будет оказана поддержка на заказ вагонов для нужд военных ведомств и развития инфраструктуры, но не приводит подробностей.

Сама Greenbrier, на которую приходится около 40% общего портфеля заказов на грузовые вагоны Северной Америки и 26% мощностей в Европе, по итогам 2025 финансового года (сентябрь-август) фиксирует значительное сокращение портфеля заказов до 16,6 тыс. вагонов. Это на 38% ниже, чем в конце 2024 финансового года, и является минимальным показателем за 5 лет. В рамках оптимизации мощностей компания в этом году объявила о закрытии мощностей в румынском Араде и польском Олаве.

В наступающем 2026 финансовом году Greenbrier рассчитывает реализовать 17,5-20,5 тыс. вагонов, из них 1,5 тыс. – в Бразилии. Прогноз позитивной динамики спроса в Бразилии отдельно указан в презентации Greenbrier и обусловлен активным развитием железнодорожной инфраструктуры, ростом производства руды и сельскохозяйственной продукции, а также ростом пошлины на ввоз грузовых вагонов в страну. Дополнительно отмечается, что точки роста спроса на грузовые вагоны сегодня также находятся в Индии, Казахстане и Узбекистане.

С докладом перед главой Узбекистана Шавкатом Мирзиеевым выступил председатель правления перевозчика «Узбекистон темир йуллари» (УТЙ) Зуфар Нарзуллаев. Он анонсировал планы по обновлению различных видов подвижного состава в 2026-2030 гг. Выпуск 10 тыс. новых грузовых вагонов и капремонт 6 тыс. эксплуатируемых.

В стране есть два профильных предприятия – Литейно-механический завод в Ташкенте и Андижанский механический завод. Обе площадки принадлежат перевозчику. По оценке аналитиков RSA, предприятия суммарно могут выпускать 1-1,5 тыс. грузовых вагонов в год.

Доля «Узбекистон темир йуллари» в Ташкентском вагоноремонтном заводе перешла под управление Transport Engineering Center, конечным бенефициаром которой является компания из России. В наблюдательный совет предприятия вошли топ-менеджеры российского «Трансмашхолдинга».

Разработан и утвержден график производства 1250 грузовых и 40 пассажирских вагонов. С января по май текущего года выпущено 500 грузовых и 34 пассажирских вагона.

Центр развития компетенций «Инновационный рельсовый транспорт» (входит в Корпоративный университет ТМХ), созданный в Узбекистане на базе Ташкентского государственного транспортного университета, намерен обучать до 500 специалистов ежегодно. Об этом рассказала вице-президент ТМХ и директор Корпоративного университета ТМХ Наталия Шишлакова в интервью изданию Logistan.

По ее словам, уже сейчас виден значительный спрос: за первый отчетный период обучение прошли более 150 человек. Обучение специалистов строится на основе анализа потребностей предприятий, индивидуально согласованных программ, нацеленных на развитие тех компетенций, которые требуются бизнесу в данном проекте.

Это сбалансированный поток: в него входят не только студенты, формирующие кадровый резерв, но и действующие сотрудники ключевых предприятий республики, которые целенаправленно повышают квалификацию в таких важных областях, как производство, обслуживание и ремонт современного подвижного состава.

На сегодняшний день обучение ведется на русском языке, однако планируется также запуск полноценной образовательной онлайн-платформы на узбекском языке.

*Источники: wagon-cargo.ru, 18-19.11.2025;
gazeta.uz, 08.04.2025;
cbonds.ru, 04.07 2025;
rollingstok, 17.11.2025*