

От закупки поездов к собственному производству: Узбекистан расширяет железнодорожное машиностроение – Алёна Лебедева

KYIV, UKRAINE, October 7, 2026 /EINPresswire.com/ -- Узбекистан постепенно меняет сам подход к модернизации железных дорог. Страна продолжает закупать современные локомотивы и пассажирские поезда за рубежом, однако всё больше внимания уделяет тому, чтобы производство вагонов, ремонт, техническое обслуживание и часть технологических компетенций оставались внутри страны.



Алёна Лебедева

Особенно заметно это стало после InnoTrans 2026 в Берлине, где делегация «Узбекистон темир йуллари» провела переговоры сразу с несколькими крупнейшими игроками мировой железнодорожной отрасли.

Одним из ключевых партнёров стала китайская CRRC Corporation. Стороны обсуждали создание на базе предприятий «Узбекистон темир йуллари» сервисного центра по ремонту и обслуживанию локомотивов, дальнейшие поставки техники, а также запуск производства современных грузовых вагонов. Отдельно рассматривались вагоны с возможностью смены колеи – решение, особенно актуальное для международных маршрутов, проходящих через железнодорожные сети с разными стандартами.

По словам Алёны Лебедевой, владелицы украинской промышленно-инвестиционной группы Aurum Group, здесь важен сам переход от модели «купить технику» к модели «создать вокруг неё собственную промышленную инфраструктуру».

«Когда государство направляет значительные инвестиции в железные дороги, вопрос заключается не только в количестве приобретённых поездов или вагонов. Важно, какая

часть этих инвестиций останется внутри экономики – в производстве, сервисе, комплектующих, рабочих местах и инженерных компетенциях», – отмечает она.

Производство уже измеряется тысячами вагонов

Переговоры с CRRC фактически дополняют программу, которую Узбекистан реализует уже несколько лет.

В 2023–2025 годах на предприятиях «Узбекистон темир йуллари» в рамках проекта стоимостью \$105 млн было произведено 1 590 полувагонов. Второй этап программы стоимостью \$150 млн рассчитан на 2025–2026 годы и предусматривает производство 954 грузовых и 70 пассажирских вагонов, а также модернизацию вагоностроительных предприятий.

К февралю 2026 года в рамках этого этапа уже были произведены 45 пассажирских вагонов и 340 цистерн. До конца года планировалось дополнительно выпустить 614 грузовых и 25 пассажирских вагонов.

Следующая задача ещё масштабнее. На расширение производства предусмотрено дополнительно \$100 млн, а парк должен пополниться ещё 1 350 грузовыми вагонами. Производственные мощности предприятий планируется увеличить в полтора раза – до 2 тыс. грузовых вагонов в год.

То есть речь идёт уже не об отдельных заказах, а о постепенном создании внутри страны полноценной производственной базы для железнодорожной отрасли.

Сервис становится не менее важным, чем производство

Показательно, что похожую модель Узбекистан использует и в сотрудничестве с европейскими производителями.

В июне «Узбекистон темир йуллари» и чешская Škoda Transportation договорились о поставке десяти современных электропоездов. Но контракт предусматривает не только закупку техники. Одной из его составляющих должно стать создание в Узбекистане совместного предприятия по техническому обслуживанию поездов.

Алёна Лебедева обращает внимание, что именно сервисная составляющая способна существенно увеличить экономический эффект от таких контрактов.

Локомотив или поезд приобретается один раз, тогда как его обслуживание, диагностика, ремонт и модернизация продолжаются десятилетиями. Если эти работы выполняются внутри страны, вместе с техникой фактически создаётся постоянный спрос на инженеров, оборудование, запасные части и локальных поставщиков.

Схожая логика прослеживается и в переговорах с Hyundai Rotem. Узбекистан продолжает расширять парк высокоскоростных поездов, а по итогам встреч в Берлине стороны

обсуждали новый контракт на дополнительные электропоезда и дальнейшее развитие пассажирского сервиса.

Таким образом, международные производители для Узбекистана постепенно становятся не только поставщиками готового оборудования, но и потенциальными источниками технологий, сервисных компетенций и производственной кооперации.

Новые коридоры создают рынок для собственного машиностроения

У промышленной локализации есть ещё одна причина – Узбекистан активно расширяет географию железнодорожных перевозок.

Страна участвует в строительстве железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан, которая должна сформировать новый маршрут между Китаем и Центральной Азией.

Одновременно развивается южное направление. 30 сентября Казахстан, Узбекистан и Объединённые Арабские Эмираты подписали меморандум о совместной проработке железнодорожного маршрута Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан, известного как CASA. Его стратегическая особенность – потенциальный выход стран Центральной Азии к морским портам Пакистана.

Каждый новый транспортный коридор означает не только строительство инфраструктуры. Для его работы необходимы локомотивы, грузовые вагоны, ремонтные мощности, системы управления движением, цифровые решения и постоянное обновление подвижного состава.

Именно поэтому собственное железнодорожное машиностроение постепенно приобретает для Узбекистана значение, выходящее далеко за пределы транспортной отрасли.

Чем больше компонентов и услуг производится внутри страны, тем шире эффект для смежных отраслей – металлургии, машиностроения, электротехники, электроники и предприятий малого и среднего бизнеса, способных войти в цепочки поставок.

От импортёра техники – к участнику производственной цепочки

По сути, Узбекистан пытается использовать масштабное обновление железнодорожной системы сразу для решения двух задач.

Первая – получить современную транспортную инфраструктуру и увеличить пропускную способность международных маршрутов.

Вторая – превратить растущий внутренний спрос на железнодорожную технику в стимул для развития собственной промышленности.

По мнению Алёны Лебедевой, именно степень локализации в ближайшие годы станет одним из главных показателей того, насколько успешно страна реализует эту стратегию.

«Следующий этап – это уже вопрос не только количества произведённых вагонов. Важнее будет смотреть, какая доля комплектующих производится внутри страны, сколько сервисных и инженерных работ выполняют местные предприятия и насколько глубоко происходит передача технологий», – подчёркивает она.

В этом контексте переговоры с CRRC стоит рассматривать шире, чем очередной проект по закупке железнодорожной техники. Они вписываются в модель, при которой Узбекистан стремится постепенно перейти от импорта оборудования к собственному производству, сервису и участию в более сложных технологических цепочках.

Если этот процесс продолжится, масштабные инвестиции в новые железнодорожные маршруты будут работать не только на транзит и логистику, но и на формирование отдельного промышленного направления внутри страны.

Alona Lebedieva
Aurum Group

This press release can be viewed online at: <https://www.einpresswire.com/article/947908144>

EIN Presswire's priority is source transparency. We do not allow opaque clients, and our editors try to be careful about weeding out false and misleading content. As a user, if you see something we have missed, please do bring it to our attention. Your help is welcome. EIN Presswire, Everyone's Internet News Presswire™, tries to define some of the boundaries that are reasonable in today's world. Please see our Editorial Guidelines for more information.

© 1995-2026 Newsmatics Inc. All Right Reserved.