



**Краткий обзор обсуждений на заседании**  
**Четвертое заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту ЦАРЭС**  
*22-23 апреля 2019 года, Ташкент, Узбекистан*

## **Введение**

1. На 15-й Министерской конференции ЦАРЭС, состоявшейся в Исламабаде в октябре 2016 года, страны-члены ЦАРЭС одобрили Стратегию железнодорожного сектора ЦАРЭС под названием «Раскрытие потенциала железных дорог: Стратегия развития железнодорожного транспорта ЦАРЭС на 2017-2030 годы» (Стратегия). Стратегия была разработана в качестве руководящего документа для долгосрочного развития железнодорожного сектора ЦАРЭС. Стратегическое видение ЦАРЭС в отношении железнодорожного транспорта заключается в следующем: *«Стать одним из предпочтительных видов транспорта для торговли: быстрым, эффективным, доступным для клиентов и простым в использовании во всем регионе к 2030 году».*

2. Стратегия была сформулирована Рабочей группой по железнодорожному транспорту (РГЖТ), которая была создана решением 14-го заседания Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС) в Улан-Баторе в апреле 2015 года. В состав РГЖТ входят представители железнодорожных ведомств из стран-членов ЦАРЭС, получающие поддержку со стороны экспертных организаций, таких как Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Международный союз железных дорог (МСЖД), а также партнеров по развитию ЦАРЭС. РГЖТ провела три заседания: в Токио – в ноябре 2015 года, в Бангкоке – в апреле 2016 года и в Тбилиси – в мае 2017 года. РГЖТ несет ответственность за реализацию Стратегии, а также за мониторинг и отчетность о ходе работ по ее реализации.

3. В настоящее время страны-члены ЦАРЭС работают над реализацией Стратегии. На 17-м заседании ККТС, состоявшемся в Стамбуле (Турция) в апреле 2018 года, страны-члены ЦАРЭС обратились за дополнительной помощью с целью ускорения реализации.<sup>1</sup> На основании этой просьбы, в настоящее время АБР подготовил новый проект технической помощи (ТП) при щедрой финансовой поддержке со стороны Фонда сокращения бедности и регионального сотрудничества (PRCF) Китайской Народной Республики и Фонда региональной торговли и связанности Азии (ARTCF) Великобритании.

## **Цели заседания**

---

<sup>1</sup> Краткий обзор обсуждений на 17-м заседании ККТС доступен на <https://www.carecprogram.org/uploads/2018-17th-TSCC-Meeting-Summary.pdf>.

4. Четвертое заседание РГЖТ (Заседание) состоялось в Ташкенте (Узбекистан) 22-23 апреля 2019 года с целью согласования практических мер по реализации Стратегии на период до 2020 года. Параллельно, на Заседании РГЖТ был рассмотрен предлагаемый подход к новому проекту ТП и, в частности, к секторным оценкам, субрегиональной модели железнодорожных перевозок, подготовке проектов и развитию потенциала.

5. Заседание проходило под председательством Правительства Узбекистана как председателя Программы ЦАРЭС в 2019 году. Заседание, на котором присутствовали представители стран-членов ЦАРЭС, состоялось при поддержке со стороны партнеров по развитию, включая Азиатский банк развития (АБР), Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Международный союз железных дорог (МСЖД), Японское агентство международного сотрудничества (JICA), Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС), Экономическую и социальную комиссию ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН) и Всемирный банк. Повестка дня заседания и список участников приведены в Приложениях 1 и 2.

#### **Сессия 1: Напоминание о видении и приоритетах Железнодорожной стратегии ЦАРЭС**

6. Страны освежили информацию о содержании данной Стратегии, где сформулированы приоритеты для последующих трех основных направлений: развитие эффективной железнодорожной инфраструктуры, развитие надежного коммерческого потенциала и совершенствование нормативно-правовой базы

7. В ходе презентации, представленной Удо Саурбрей, страны ЦАРЭС отметили важность «нефизических» элементов в совершенствовании железнодорожного сектора для повышения надежности, эффективности, устойчивости и рыночной ориентации в качестве основных элементов для реализации Стратегии. Предоставление услуг по перевозке грузов, особенно в цепочках поставок, согласованных на международном уровне, требует повышения надежности сроков поставок, что может быть достигнуто за счет оптимизации распределения пропускной способности оператором железнодорожной инфраструктуры с помощью информационных технологий. Рыночная ориентация может и должна достигаться за счет предоставления дополнительной информации клиентам и облегчения доступа к услугам. ЕБРР отметил, что предоставление данных имеет важное значение для мониторинга внутренней эффективности железных дорог (КПИ). Представители «Железных дорог Грузии» отметили, что логистические цепочки должны также включать в себя мероприятия «последней мили», поддерживаемые ИТ-системами. Со стороны МСЖД отметил, что может быть полезно использовать электронный штамп в процедурах по пересечению границ.

#### **Сессия 2: Ознакомление с Технической помощью в области развития железнодорожного сектора ЦАРЭС на 2019-2021 гг.**

8. Секретариат представил проект ТП, который был подготовлен на основании запроса 17-го заседания ККТС и в поддержку РГЖТ в реализации Стратегии посредством (i) проведения исследования рынка железнодорожных перевозок, (ii) определения и подготовки проектов, (iii) обмена знаниями и (iv) развития потенциала.

9. Члены РГЖТ и партнеры по развитию выразили поддержку основным конечным результатам, промежуточным результатам, направлениям работы и мероприятиям в рамках ТП, описанным в Отчете по ТП и Документе о подходах ТП. Конечным результатом ТП является определение приоритетов по инвестициям в железные дороги в странах-членах ЦАРЭС для обеспечения соответствия рыночным возможностям и оказания поддержки реформам в данном секторе. Два целевых показателя конечных целей включают: (i) принятие приоритетного плана инвестиций в железнодорожную отрасль ЦАРЭС, и (ii) представление мер по коммерциализации и реформированию сектора на рассмотрение правительства по крайней мере в пяти странах-членах. Такие конечные результаты будут обеспечены за счет четырех промежуточных результатов: (i) подготовлена модель железнодорожного транспорта, (ii) создан механизм подготовки железнодорожных проектов ЦАРЭС, и подготовлено как минимум три предварительных технико-экономических обоснования, (iii) подготовлены и распространены действия/меры по коммерциализации и реформе для конкретных ведомств, и (iv) опубликованы или представлены не менее трех информационных продуктов по коммерциализации и реформе. Данные промежуточные и конечные результаты будут сопровождаться реализацией мероприятий в пяти взаимосвязанных направлениях деятельности: (i) моделирование железнодорожного транспорта, (ii) подготовка страновых оценок железнодорожного сектора, (iii) разработка механизма подготовки проектов, (iv) поддержка развития потенциала и (v) поддержка продуктов и мероприятий в области знаний. Члены согласились предоставить соответствующие данные для полной реализации потенциала ТП, в частности для моделирования и секторных оценок. Они также признали, что успешная реализация ТП может привести к тому, что механизм подготовки железнодорожных проектов ЦАРЭС и другие функции ТП будут сохранены в среднесрочной перспективе для использования в качестве инструмента, чтобы способствовать дальнейшему ускорению развития железнодорожного сектора ЦАРЭС.

10. Участники приветствовали соответствующие инициативы партнеров по развитию, в том числе Всемирного банка, ЕБРР, ЭСКАТО ООН и МСЖД. Партнеры по развитию согласились использовать РГЖД для координации и использования результатов таких инициатив. ЭСКАТО ООН, в частности, выразила желание оказать поддержку РГЖТ в (а) разработке страновых оценок железнодорожных подсекторов для стран ЦАРЭС, (б) разработке модели прогнозирования объемов перевозок, а также ее стандартизации и предоставлении необходимой межправительственной поддержке, которая может потребоваться для железных дорог.

### **Сессия 3: Страновые оценки подсектора железных дорог**

11. В ходе интерактивной сессии участники признали, что железные дороги в регионе ЦАРЭС являются комплексными, динамичными и взаимозависимыми друг от друга. Участники отметили, что секторные оценки могут послужить в качестве диагностики железнодорожной системы в конкретной стране, а совместно – в регионе, для выявления проблем и их основных причин, и тем самым, могут привести к разработке конкретных решений для их преодоления. Все страны ЦАРЭС выразили заинтересованность либо в проведении новых отраслевых оценок, либо в обновлении существующих, за счет поддержки ТП в обоих случаях. Странам, заинтересованным в ускоренной поддержке таких отраслевых оценок, было предложено обратиться в Секретариат ЦАРЭС, чтобы такая поддержка могла быть предложена в кратчайшие сроки.

12. В презентации ЭСКАТО ООН были отмечены различные инициативы, предпринимаемые странами в целях развития международных железнодорожных перевозок, в том числе возможное развитие железнодорожных коридоров в экономические коридоры - в этом отношении был приведен пример железнодорожного коридора Казахстан-Туркменистан-Иран (КТИ). Работая со странами КТИ, ЭСКАТО в настоящее время разрабатывает коммерциализацию коридора за счет создания механизма управления коридором и маркетингового плана для данного коридора. В целях дальнейшего укрепления международных железнодорожных перевозок, в презентации отмечалась необходимость электронного обмена информацией между железными дорогами и другими заинтересованными сторонами, а также гармонизации формальностей таможенного транзита.

#### **Сессия 4: Механизм подготовки железнодорожных проектов**

13. Механизм разработки предварительных технико-экономических обоснований, предлагаемый в рамках ТП, поможет РГЖТ подготовить два или три предварительных технико-экономических обоснования, чтобы предоставить относительно быстрое решение для оценки технических вариантов проектов, подготовки сметы расходов, оценки потенциальных экономических выгод и рисков проектов (финансовых, технических, политических, экологических, социальных и т.д.). Основным выводом предварительного технико-экономического обоснования будет состоять в определении необходимости рекомендации проведения полной комплексной экспертизы, с учетом приверженности стран заимствовать финансовые ресурсы для фактической реализации проекта.

14. Члены РГЖТ одобрили процесс отбора и определения приоритетности предлагаемых железнодорожных инвестиционных проектов и продуктов/мероприятий в области знаний в целях поддержки в рамках данной ТП. Этот процесс будет основываться на (i) представлении предложений странами секретариату АБР; (ii) отборе и определении приоритетности предложений со стороны АБР с помощью консультантов ТП, а также рекомендации предложений для получения поддержки в рамках ТП; и (iii) рассмотрении отобранных и приоритезированных предложений и одобрении рекомендаций на техническом заседании в Маниле в мае 2019 года. Члены также выразили поддержку в отношении критериев отбора и попросили консультантов ТП как можно скорее

предоставить странам форму для подачи предложений, чтобы все страны представили первоначальные предложения для рассмотрения на следующем заседании РГЖТ. Страны отметили, что они могут представить дальнейшие предложения в ходе реализации ТП по своему усмотрению.

## **Сессия 5: Разработка транспортной модели ЦАРЭС**

15. На третьем заседании РГЖТ члены выразили заинтересованность в разработке мультимодальной транспортной модели ЦАРЭС в качестве инструмента для определения инвестиций и других усовершенствований, чтобы сделать железные дороги более конкурентоспособными, а также с целью привлечения больших объемов перевозок. Разработка данной модели потребует проведения значительного объема работы со стороны АБР и стран-членов. Основное внимание будет уделяться грузовым перевозкам, но также будут включены пассажирские перевозки, так как для них используется та же инфраструктура, что и для грузовых перевозок, и это оказывает влияние на использование пропускной способности инфраструктуры, скорость и транспортные операционные расходы. Помимо изучения объемов движения по коридорам, также будут рассмотрены связи между данными коридорами и более широкой транспортной системой.

16. Разработка модели будет осуществляться в три этапа: (i) составление данных по зонам и сетям, (ii) разработка модели и (iii) использование модели для оценки большого списка потенциальных интервенций, предлагаемых странами-членами, разработка прогнозов по спросу для коридоров в случае реализации интервенций, и без них, а также предоставление исходных данных для предварительной оценки ожидаемой экономической и финансовой отдачи. Вместе с информацией, полученной в рамках страновых оценок железнодорожного сектора, анализ большого списка мер интервенций поможет разработать приоритетный список инвестиций на основе анализа потоков железнодорожных перевозок и поможет выбрать перспективные интервенции вмешательств для подготовки технико-экономических обоснований за счет использования механизма подготовки проектов.

17. В дополнение к данным по инвентаризации инфраструктуры транспортной сети, два критически важных требования к данным касаются наличия (i) определенных географических зон перевозок в каждой стране-члене, вместе со связанными социально-экономическими данными, которые могут быть приняты в качестве основы для определения пунктов отправления и пунктов назначения трафика; и (ii) обследования по пунктам отправления-назначения, чтобы обеспечить подготовку надежных исходных данных по распределению поездов<sup>2</sup>. Они зачастую разрабатываются в ходе проведения национальных транспортных исследований и транспортных моделей, и их необходимо предоставить консультантам по ТП.

---

<sup>2</sup> Для более ранней транспортной модели СРБМ, страны-участницы СРБМ предоставили существующие обследования по зонам перевозок и пунктам отправления-назначения.

18. Каждая страна-член согласилась работать с консультантами по ТП для предоставления (i) подробных данных инвентаризации для всей основной транспортной инфраструктуры своей страны, включая утвержденные планы по модернизации инфраструктуры, если это будет допустимо; (ii) информации о критических «узких местах» в коридорах; (iii) социально-экономических данных для включения в базу данных по зонам движения (например, население, занятость по категориям и валовый региональный продукт); (iv) любых имеющихся прогнозов по социально-экономическим данным; (v) любых количественных данных о перевозках по инфраструктурным связям, таких как тонны по категориям, а также классифицированные количественные данные по объемам движения; (vi) таможенных данных, в том числе тарифов на границе и время прохождения границы как для железнодорожного, так и автомобильного транспорта; и (vii) данных по операционным транспортным расходам (например, стоимость перемещения тонны груза различными видами транспорта, затраты на топливо и дорожные сборы). В целях ускорения хода работ будут организовываться встречи с использованием конференцсвязи/ по скайпу.

19. Консультанты по ТП будут также стремиться использовать имеющийся опыт субрегиональных моделей и данные, подготовленные другими международными организациями (например, ТРАСЕКА, МСЖД, ОСЖД и ЭСКАТО ООН).

20. Участники РГЖТ приняли решение, что данная модель будет разработана с использованием «Cube», ведущего программного обеспечения для моделирования транспортных операций.<sup>3</sup> Формат выходных сетевых файлов «Cube» совместим со стандартным программным обеспечением ГИС.

#### **Сессия 6: Развитие потенциала и поддержка в области знаний**

21. С целью поддержки со стороны политики для спектра действий в данном секторе, KSTA будет оказывать содействие странам ЦАРЭС с помощью продуктов и мероприятий в области знаний в общих сферах, представляющих интерес для реформирования и коммерциализации сектора. На техническом совещании в мае 2019 года участников РГЖТ попросят предложить предпочтительные темы на основе критериев, предложенных консультантами ТП.

22. В качестве примера области, в которой могут быть полезны поддержка в области знаний и развитие потенциала, была представлена презентация по созданию Контрактов на оказание публичных услуг (КПУ). Пассажирские перевозки, как важный элемент железнодорожных услуг, нуждается и будет нуждаться в финансовой поддержке. Финансирование таких услуг должно включать в себя «режим эффективности работы», который связывает данную поддержку с качеством предоставляемых услуг. В этих целях полезно заключение контрактов на финансирование в рамках так называемых «Контрактов по передаче обязательств по предоставлению публичных услуг». Для того, чтобы

---

<sup>3</sup> Программное обеспечение «CUBE» является собственностью корпорации «Citilabs», США.

согласовывать с правительством и органами власти такие контракты, необходимо регулярно получать подробные сведения об общих затратах на услуги и доходах, и отчитываться о них. В данной сессии была также подчеркнута важность «мониторинга затрат» как важнейшего элемента повышения эффективности работы железных дорог.

### **Сессия 7: Планирование технической помощи по железным дорогам ЦАРЭС**

23. Страны признали, что ТП станет одним из средств для оказания поддержки РГЖТ в ускорении реализации Железнодорожной стратегии ЦАРЭС.

24. Участники РГЖТ выразили общее удовлетворение механизмами реализации ТП, изложенными в документе о подходе к ТП. РГЖТ будет осуществлять надзор за реализацией ТП с помощью АБР и партнеров по развитию. Заседания РГЖТ будут проводиться регулярно в 2019 и 2020 годах (ориентировочно 4 собрания в год). В большинстве случаев они будут проводиться параллельно с другими заседаниями ЦАРЭС и мероприятиями в области знаний, в которых страны уже будут участвовать. В 2019 году было запланировано провести техническое совещание 21–24 мая во время Форума по инновациям в сфере железнодорожного транспорта в штаб-квартире АБР в Маниле; и следующее совещание РГЖТ – в 4 квартале 2019 года, которое, возможно, будет проводиться в привязке к мероприятиям, проводимыми ЭСКАТО ООН в декабре 2019 года.

25. Страны подтвердили, что четыре страновых кластера обеспечат полезную отправную точку для участия в технических дискуссиях о возможных трансграничных инвестициях в железные дороги и мерах по коммерциализации/реформам. Они отметили, что число и состав кластеров может быть скорректирован по мере необходимости.

26. Секретариат изложил основные задачи плана работы ТП на 2019–2020 гг. Сроки выполнения работ пока предварительные. Ожидается, что разработка модели железнодорожного транспорта ЦАРЭС займет около 6–8 месяцев, и модель будет готова к использованию при оценке предлагаемых проектных мероприятий к первому кварталу 2020 года. Этот срок будет зависеть от того, насколько страны смогут предоставить необходимые данные и существующие модели, по запросам от консультантов ТП. Большая часть страновых оценок железнодорожного сектора будет подготовлена в 2019 году, начиная с учебных семинаров и двух пилотных оценок в период с июня по август 2019 года. На основе первоначального отбора и определения приоритетов страновых предложений по проектам и предложениям в области знаний, первое предварительное технико-экономическое обоснование будет подготовлено в период с ноября 2019 года по март 2020 года, и, как минимум, два таких ТЭО будут подготовлены в период с июня по сентябрь 2020 года; а также в течение периода реализации ТП будут регулярно предоставляться продукты и мероприятия в области знаний. Пробелы в потенциале и потребности в области реформ будут определены в рамках страновых оценок сектора и подготовки предварительных технико-экономических обоснований по инвестициям. Затем

консультанты по ТП помогут железнодорожным организациям стран подготовить мероприятия по коммерциализации и реформе к четвертому кварталу 2020 года.

27. Страны договорились о некоторых последующих приоритетных действиях, которые должны быть осуществлены до проведения технического заседания в мае 2019 года:

- (i) Каждая страна и партнер по развитию должны представить обновленную информацию о своем координаторе для РГЖТ. Этот координатор также назначит дополнительный персонал для оказания содействия в исполнении его роли, если это необходимо;
- (ii) Консультанты по ТП должны предоставить странам критерии и формы для представления предложений как по инвестиционным проектам, так и по продуктам и мероприятиям в области знаний, предоставить странам подробную информацию о данных и моделях, необходимых в качестве исходных данных для модели железнодорожного транспорта ЦАРЭС, и подготовить первоначальный отчет по ТП для рассмотрения на техническом совещании в мае 2019 года;
- (iii) АБР должен нанять национальных консультантов, которые смогут своевременно приступить к работе для первоначального сбора данных и выездов на места, начиная с июня 2019 года; и
- (iv) К концу августа 2019 года страны должны представить первоначальные проектные предложения как для инвестиционных проектов, так и для продуктов и мероприятий в области знаний на основе предоставленных критериев и форм, и предоставить данные и модели, необходимые для разработки модели железнодорожного транспорта ЦАРЭС.<sup>4</sup>

### **Полевая поездка на скоростном поезде в Самарканд**

28. При великодушной поддержке Правительства Узбекистана и «Узбекистон темир йуллари» участники осуществили полевую поездку по скоростной железной дороге в Самарканд. В ходе поездки участники (i) наблюдали за тем, как Узбекистан в качестве принимающей страны для ЦАРЭС в 2019 году осуществляет инвестиции в высококачественную железнодорожную инфраструктуру для улучшения связанности на своей территории, а также для улучшения качества региональной железнодорожной сети, (ii) наблюдали, как такие инвестиции в железнодорожную инфраструктуру связаны с более широкими стратегическими целями страны с точки зрения диверсификации экономики, развития туристического сектора и экологически благоприятного роста, и (iii) и получили напоминание в процессе описания истории Самарканда, как региональная связанность с исторической точки зрения играла центральную роль в развитии региона. Такая полевая

---

<sup>4</sup> Предложения необходимо направить по эл. почте [jsluijter@adb.org](mailto:jsluijter@adb.org) с копиями [ksakamoto@adb.org](mailto:ksakamoto@adb.org) и [tyrrell.duncan@gmail.com](mailto:tyrrell.duncan@gmail.com).



поездка позволила участникам встречи обсудить в менее формальной обстановке вопросы, представляющие взаимный интерес в отношении региональной связанности и интеграции.

### **Заключение и выражение признательности**

29. Участники выразили удовлетворение консенсусом, достигнутым в ходе Заседания, о чем будет доложено на 18-м заседании ККТС 25-26 апреля 2019 года. Участники одобрили документ с изложением подхода к реализации новой ТП, при условии внесения в него вышеозначенных уточнений (см. Приложение 3).

30. Участники поблагодарили Правительство Узбекистана и руководство АО «Узбекистон темир йуллари» за их активную роль в качестве председателя заседания и за великодушное гостеприимство. Делегаты также выразили признательность Секретариату ЦАРЭС и партнерам по развитию за проделанную работу по организации и проведению заседания.