



Краткий отчет о ходе заседания
Пятое заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту ЦАРЭС
12-13 декабря 2019 г., Бангкок, Таиланд

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 к 2030 году одним из предпочтительных видов транспорта для торговли: быстрым, эффективным, доступным для клиентов и простым в использовании во всем регионе».*

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 от экспертных организаций – таких как Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Международный союз железных дорог (МСЖД), а также партнеров по развитию ЦАРЭС. РГЖТ провела четыре заседания: в Токио – в ноябре 2015 года, в Бангкоке – в апреле 2016 года, в Тбилиси – в мае 2017 года, и в Ташкенте – в апреле 2019 года.

3. В настоящее время страны-члены ЦАРЭС работают над реализацией Стратегии, для чего 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) (Великобритания). Работа в рамках ТП началась в мае 2019 года.

Цели заседания

4. Пятое заседание РГЖТ (Совещание) состоялось в Бангкоке (Таиланд) 12-13 декабря 2019 года с целью отчитаться о достигнутом прогрессе в реализации ТП, обменяться опытом и знаниями о ключевых мерах реформ в железнодорожном секторе и согласовать дальнейшие шаги.

5. В свете того, что в 2019 году в Программе ЦАРЭС председательствует Узбекистан, заседание прошло под председательством представителя АО «Узбекистон темир йуллари» (УТҮ). Заседание, на котором присутствовали представители стран-членов ЦАРЭС, состоялось при поддержке со стороны партнеров по развитию, включая Азиатский банк развития (АБР), Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международный союз железных дорог (МСЖД) и Экономическую и социальную комиссию ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН). Повестка дня заседания и список участников представлены в Приложениях 1 и 2.

Сессия 1: Отчет об оценках железнодорожного сектора в странах ЦАРЭС

6. Руководитель группы ТП вкратце ознакомил членов РГЖТ с прогрессом в составлении оценок железнодорожного сектора стран-членов. Поездки в страны состоялись в период с мая по октябрь 2019 года, и оценки по итогам посещения 8 из 11 стран уже подготовлены или находятся на стадии завершения, тогда как оценки для остальных 3 стран будут завершены в течение первого квартала 2020 года.

7. Участники заседания отметили, что в большинстве стран-членов ЦАРЭС сохраняется традиционное для железных дорог распределение ролей – с полностью принадлежащим государству железнодорожным оператором, функции регулирующего надзора за деятельностью которого и одобрения изменений в тарифах осуществляются каким-либо министерством в составе правительства. Частные операции были внедрены лишь в двух странах и имеют ограниченный масштаб. Среди железных дорог стран-членов ЦАРЭС имеются существенные различия с точки зрения размера сети, обслуживаемых рынков и объемов перевозок. В большинстве стран-членов ЦАРЭС железнодорожные перевозки растут, и в 2017 году общий объем железнодорожных перевозок по всем железным дорогам ЦАРЭС достиг 1345 млн тонн грузов, что эквивалентно 390 млрд тонн-км. Однако темпы роста объемов железнодорожных перевозок уступают автомобильным перевозкам, которые заняли доминирующие позиции в сфере перевозок во многих странах. Железные дороги ЦАРЭС должны стать более коммерчески ориентированными и конкурентоспособными для того, чтобы привлекать другие типы грузовых перевозок, помимо бестарных – в особенности, это касается контейнерных перевозок. Еще одним наблюдением стало то, что железные дороги многих стран-членов ЦАРЭС испытывают серьезные финансовые проблемы (например, нерентабельность и/или проблемы с обслуживанием долга). Железным дорогам необходимо решать эти проблемы, иначе однажды государство может прекратить оказывать им поддержку. Первоначальными шагами могли бы стать принятие международных стандартов финансовой отчетности (МСФО) и создание современной системы бухгалтерского учета по направлениям деятельности, позволяющая составлять отдельные отчеты о затратах и прибыльности каждого из основных направлений деятельности. Сессия завершилась освещением основных трансграничных железнодорожных коридоров, актуальных для стран-членов ЦАРЭС, и семи основных сегментов рынка с потенциалом роста.

Сессия 2: Разработка модели железнодорожного транспорта ЦАРЭС

8. РГЖТ была проинформирована о достигнутом прогрессе в части разработки региональной транспортной модели ЦАРЭС, и о требованиях к доработке и обслуживанию данной транспортной модели. Члены РРГ также были проинформированы о том, как модель может быть использована для оценки потенциала предлагаемых инвестиций. В презентации были разъяснены структура модели, источники основных наборов данных для транспортной модели – таких как карта ГИС, составляемая ЦАРЭС АБР, и ТРАСЕКА, а также основные допущения, используемые для прогнозирования будущего с использованием социально-экономических наборов данных, и предлагаемый план для руководства по модели.

Сессия 3: Наблюдения в ходе полевого визита

9. Опираясь на наблюдения и обсуждения, имевшие место в ходе посещения стран, консультанты ТП поделились некоторыми идеями относительно развития железных дорог ЦАРЭС. Участники заседания признали, что железные дороги в регионе ЦАРЭС являются

комплексными, динамичными и взаимозависимыми. Поэтому, помимо регионального сотрудничества, укрепление потенциала железных дорог ЦАРЭС по продажам и маркетингу грузовых перевозок будет иметь важное значение для повышения эффективности сектора.

Сессия 4: Интерактивная сессия, посвященная ожиданиям стран в отношении ТП

10. Ввиду достижения середины реализации ТП, представители стран-членов представили обновленную информацию о своих ожиданиях и предложениях, с тем, чтобы позволить в полной мере реализовать потенциал ТП для удовлетворения потребностей железных дорог ЦАРЭС. Также были озвучены идеи относительно инвестиционных проектов, продуктов знаний и поддержки развития потенциала, которые можно было бы рассмотреть для реализации в 2020 году.

Сессия 5: Новые технологии для оптимизации трансграничных железнодорожных операций

11. В презентации ЭСКАТО ООН была объяснена значимость электронного обмена информацией между железнодорожными ведомствами, а также между железнодорожными ведомствами и пограничными органами; кроме того, было рассказано о необходимости взаимной согласованности и оптимизации механизмов пересечения границ. Все это необходимо для упрощения и повышения эффективности международных железнодорожных перевозок. Страны были проинформированы о последних исследованиях, проведенных ЭСКАТО ООН по этим вопросам.

Сессия 6. Механизм подготовки железнодорожных проектов

12. Механизм подготовки проектов, предлагаемый в рамках ТП, поможет РГЖТ подготовить два или три предварительных технико-экономических обоснования, включая оценку технических вариантов, сметы расходов, оценки потенциальных экономических выгод и рисков проектов (финансовых, технических, политических, экологических, социальных и т.д.). Основным выводом каждого предварительного технико-экономического обоснования будет заключаться в рекомендации относительно того, является ли проведение полной комплексной оценки обоснованным, с учетом приверженности стран заимствовать финансовые ресурсы для реализации проектов.

13. На предыдущем заседании члены РГЖТ одобрили процесс отбора и определения приоритетности железнодорожных инвестиционных проектов в целях поддержки в рамках данной ТП. В своем выступлении руководитель команды ТП указал, что на данный момент ими было получено 31 предложение относительно поддержки составления предварительного технико-экономического обоснования, включая как те проектные предложения, которые были направлены самими странами, так и предложения, которые были указаны в отчетах об оценках железнодорожного сектора. В их числе: 8 проектов по недостающим звеньям, 5 проектов по увеличению потенциала инфраструктуры, 10 инвестиций в терминалы, 5 инвестиций в подвижной состав, и 3 проекта другого типа. Все они были проверены на соответствие согласованным критериям отбора. Те предложения, которые не соответствовали этим критериям, часто были проектами внутреннего, а не трансграничного характера. На основании дальнейшего анализа с использованием согласованных критериев отбора консультанты ТП рекомендовали 16 проектов для дальнейшего отсева с использованием транспортной модели ЦАРЭС. Был составлен краткий список из 8 получателей поддержки с составлением технико-экономических

обоснований. Из них были отобраны 6 приоритетных проектов для получения поддержки с составлением технико-экономических обоснований. РГЖТ согласовала оказания поддержки ТП по исследованию перевозок для проекта железной дороги КНР - Кыргызская Республика - Узбекистан. Принимая во внимание существующий краткий список, продолжающуюся работу по проведению оценок в странах и возможность внесения странами дополнительных или усиленных проектных предложений, РГЖТ отберет, как минимум, еще два проекта на 6-м заседании РГЖТ.

Сессия 7: Пример из практики – Реформа ЗАО «Азербайджанские железные дороги»

14. Из двух презентаций члены РГЖТ узнали о всеобъемлющей программе реформ, реализуемой ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (ADY). Особое внимание было уделено роли управления на высоком уровне и политической приверженности созданию возможностей для институционального, корпоративного и финансового управления, включая реструктуризацию рабочей силы и долгов. Участники заседания также были ознакомлены с некоторыми из требующих решения ключевых вопросов, связанных с управлением процессом реформирования железной дороги в масштабах всей организации. Были представлены ценные уроки реализации ряда политических действий и управления изменениями на рабочем уровне.

Сессия 8: Отношения правительства с железнодорожным сектором

15. Государственным учреждениям отведена ключевая роль в создании возможностей для обеспечения устойчивости железнодорожного сектора. Например, посредством заключения многолетних контрактов на обновление инфраструктуры и заключения контрактов, предусматривающих обязательства государства по обслуживанию населения (ООН), государство может внести свой вклад в создание лучшей финансовой структуры для операторов железнодорожной инфраструктуры и субъектов, предоставляющих услуги пассажирских перевозок, а также в формулирование средне-долгосрочной стратегии финансирования инвестиций и технического обслуживания. На многих железных дорогах недостаточные доходы могут часто приводить к сокращению бюджетов на техническое обслуживание, что приводит к недостаточности технического обслуживания инфраструктуры и подвижного состава. Такая ситуация ведет к снижению качества и предсказуемости железнодорожных услуг, и разрушению дорогостоящих железнодорожных активов. Плата за пользование может и должна способствовать повышению предсказуемости доходов, однако поддержка со стороны государства также необходима для обеспечения достаточного финансирования расходов на техническое обслуживание. Эффективное техническое обслуживание должно играть ключевую роль в обеспечении высокой пропускной способности и бесперебойности железнодорожных услуг.

Сессия 9: Поддержка знаний и развития потенциала в рамках ТП

16. Поддержка в области развития знаний и потенциала в рамках ТП предназначена для содействия железным дорогам ЦАРЭС в изучении многообещающих возможностей для коммерциализации и реформ, которые могут способствовать повышению конкурентоспособности и производительности железных дорог. ТП может также оказать поддержку для ознакомления железнодорожных организаций с соответствующими политиками АБР. Ожидается, что ТП профинансирует подготовку, как минимум, трех продуктов или мероприятий в области знаний и предоставит консультативную поддержку для содействия железным дорогам, как минимум, 5 стран-членов в подготовке

индивидуальных конкретных действий и мер по коммерциализации и реформам, которые будут переданы вышестоящим органам на утверждение.

17. На предыдущем заседании члены РГЖТ одобрили процесс отбора и приоритизации предложений по поддержке знаний и развитию потенциала. В своей презентации руководитель команды ТП ссылаясь на 31 предложение, полученное на сегодняшний день, включая те предложения, которые были представлены самими странами, а также предложения, которые были определены при проведении оценок железнодорожного сектора. Эти предложения заключались, в основном, в подготовке исследований, а также в проведении семинаров, оказании консультативной поддержки и обучении. Предложения были проверены на соответствие согласованным критериям приемлемости. Те предложения, которые не соответствовали этим критериям, были сосредоточены, в основном, на внутренних потребностях своих стран или на технических ноу-хау, нежели на коммерциализации и реформах.

18. С учетом рассмотрения с использованием согласованных критериев отбора, консультанты ТП рекомендовали краткий список из 7 предложений и определили еще 16 предложений для возможной доработки выдвигаемыми их сторонами. РГЖТ согласилась приступить к работе с четырьмя предложениями. Таковыми являются: (i) исследование по оценке потребностей в подвижном составе и механизма финансирования ЦАРЭС; (ii) обмен передовым опытом создания и работы функции продаж и маркетинга в железнодорожном секторе (специальная сессия на следующем заседании РГЖТ и рабочий доклад); (iii) пояснительная записка об использовании программного обеспечения для управления пропускной способностью железных дорог; и (iv) консультативная поддержка для подготовки программ коммерциализации, реформирования и инвестиций в железнодорожную отрасль в Кыргызской Республике и Таджикистане. Члены РГЖТ также выразили заинтересованность в поддержке дополнительного предложения относительно исследования по повышению конкурентоспособности железных дорог вдоль Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), если страны-члены ЦАРЭС, являющиеся членами ТМТМ, смогут подтвердить наличие удовлетворительных договоренностей о взаимодействии с Международной ассоциацией ТМТМ для проведения исследования. Члены РГЖТ отметили, что остальные проектные предложения, включенные в краткий список, а также новые или обновленные предложения будут рассмотрены для утверждения на следующем совещании РГЖТ.

Сессия 10: Планирование технической помощи для железных дорог ЦАРЭС на 2020 год

19. Страны признали, что ТП продолжит оставаться одним из инструментов поддержки РГЖТ в ускорении реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта ЦАРЭС.

20. Члены РГЖТ выразили общее удовлетворение достигнутым к настоящему времени прогрессом в рамках ТП. Заседания РГЖТ будут проходить через регулярные промежутки времени до 2020 года. Очередное заседание состоится 16-17 марта 2020 года и состоится в Стамбуле (Турция) одновременно с заседанием Координационного комитета по транспортному сектору ЦАРЭС.

Прочие темы

21. Представитель Комитета Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) выразил заинтересованность в составлении Меморандума о взаимопонимании между

ОСЖД и РГЖТ ЦАРЭС с целью поддержки обмена информацией и сотрудничества. Секретариат ЦАРЭС попросит ОСЖД подготовить проект такого Меморандума о взаимопонимании, который будет представлен, обсужден и рассмотрен для утверждения на 6-м заседании РГЖТ.

Заключение и выражение признательности

22. Участники выразили удовлетворение консенсусом, достигнутым в ходе Заседания, и одобрили описываемое выше планирование ТП на 2020 год.

23. Участники выразили признательность ЭСКАТО ООН за великодушное гостеприимство и поблагодарили руководство АО «Узбекистон темир йуллари» за его председательствующую роль в проведении заседания. Делегаты также выразили признательность Секретариату ЦАРЭС за организацию заседания.