ОЦЕНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЕКТОРА ДЛЯ ТАДЖИКИСТАНА

МАРТ 2021 ГОДА

CAREC
Central Asia Regional Economic Cooperation Program

ОЦЕНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЕКТОРА ДЛЯ ТАДЖИКИСТАНА

МАРТ 2021 ГОДА

CAREC
Central Asia Regional Economic Cooperation Program

Границы, цвета, наименования и любая другая информация, показанная на картах, не подразумевает со стороны АБР какое-либо суждение о правовом статусе какой-либо территории или какое-либо одобрение, или принятие таких границ, цветов, наименований или информации.

Примечание:
В данной публикации символ «$» обозначает доллары США.

Дизайн обложки: Эдит Креус.

Фотографии на обложке (слева направо): локомотив Таджикских железных дорог, железная дорога в туннеле Хулбук, грузовые поезда в Душанбе (фотографии предоставлены ГУП «Рохи охани Точикистон»).

СОДЕРЖАНИЕ

ТАБЛИЦЫ И РИСУНКИ iv

БЛАГОДАРНОСТИ v

СОКРАЩЕНИЯ vi

ЭКВИВАЛЕНТЫ ВАЛЮТ vi

1 ВВЕДЕНИЕ И КОНТЕКСТ 1

A. Введение 1
B. Контекст 1
C. Сеть железных дорог 2
D. Институциональная ответственность за железные дороги 4
E. Маршруты трансграничных и транзитных перевозок 5
F. Актуальные коридоры ЦАРЭС 10

2 ТЕНДЕНЦИИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ 14

A. Введение 14
B. Анализ перевозок 14
C. Сценарий роста объема перевозок 19

3 КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ НА РЫНКЕ 20

A. Введение 20
B. Отзывы участников рынка 21
C. Проблемы, влияющие на конкурентоспособность железных дорог 24

4 ПОКАЗАТЕЛИ ОПЕРАЦИОННОЙ И ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ 28

A. Введение 28
B. Коммерческая ориентация 28
C. Финансовые показатели 28
D. Сравнение показателей операционной деятельности 29

5 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ, КОММЕРЦИАЛИЗАЦИИ И РЕФОРМЕ 33

A. Введение 33
B. Разработка политики 33
C. Коммерциализация и реформа 34
D. Предложения для поддержки в рамках ТП «Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС» 35
   1. Предварительные технико-экономические обоснования 35
   2. Продукты и мероприятия в области знаний 36
E. Основные возможности для поддержки в рамках ТП «Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС» 38

ПРИЛОЖЕНИЕ: ВЫДЕЛЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ ЦАРЭС 40

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ 42

ТАБЛИЦЫ И РИСУНКИ

Таблицы

1.1	Население Таджикистана по областям, 2014–2018 гг.	2
2.1	Тенденции железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок, 2014–2018 гг.	14
2.2	Объемы грузовых перевозок и грузооборот по видам транспорта, Таджикистан	15
2.3	Объем международных и внутренних грузовых перевозок по видам транспорта, Таджикистан	15
2.4	Стоимость экспорта и импорта Таджикистана	16
2.5	Объем трансграничных железнодорожных грузовых перевозок, 2014–2018 гг.	17
2.6	Страны происхождения и назначения импорта и экспорта Таджикистана по стоимости, 2017 г.	18
2.7	Тенденции железнодорожных контейнерных перевозок, 2014–2018 гг.	19
2.8	Базовый сценарий объема перевозок, 2019–2022 гг.	19
3.1	Типичные расценки на автомобильные перевозки для экспорта в часто используемые пункты назначения	20
3.2	Отзывы участников рынка о конкурентоспособности РОТ для различных типов перевозок	22
3.3	Качество транспортных услуг по оценке местных специалистов по логистике	24
4.1	Тенденция доходов и расходов железных дорог Таджикистана, 2014–2018 гг.	29
5.1	Более перспективные возможности для Таджикистана для потенциальной поддержки в рамках ТП «Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС»	38

Рисунки

1.1	Железнодорожная сеть и трансграничные автодорожные коридоры Таджикистана	3
1.2	Административная структура «Рохи охани Точикистон»	5
1.3	Региональные железнодорожные ветки и порты, обслуживающие трансграничные и транзитные перевозки	7
1.4	Участки Коридора ЦАРЭС 2, актуальные для Таджикистана	11
1.5	Участки Коридора ЦАРЭС 5, актуальные для Таджикистана	12
1.6	Участки Коридора ЦАРЭС 6, актуальные для Таджикистана	13
4.1	Сравнение длины железных дорог и численности персонала в Таджикистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах	30
4.2	Сравнение парка железнодорожного подвижного состава в Таджикистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах	31
4.3	Сравнение годовых объемов железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок в Таджикистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах	31
4.4	Сравнение производительности железнодорожный путей и персонала в Таджикистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах	32
4.5	Сравнение производительности локомотивов и вагонов в Таджикистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах	32
5.1	Предлагаемая железная дорога Джалолиддини Балхи – Джейхун – Нижний Пяндж	37

БЛАГОДАРНОСТИ

Данная оценка железнодорожного сектора страны является частью проекта технической помощи (ТП) Азиатского банка развития (АБР) *«Развитие железнодорожного сектора в странах Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества» (ЦАРЭС)*. Проект помогает странам-членам ЦАРЭС определить перспективные возможности для инвестиций в трансграничные железные дороги и разработать меры в области коммерциализации и реформирования железных дорог с целью повышения эффективности железных дорог в соответствии с *Железнодорожной стратегией ЦАРЭС*, утвержденной министрами ЦАРЭС в 2017 году.

Подготовка и надзор за проектом осуществлялись под руководством Юргена Слуйтера, старшего специалиста по транспорту, и под контролем Донг-Соо Пио, директора отдела транспорта и коммуникаций Департамента Центральной и Западной Азии. Административную поддержку оказывала Крисанта Карисса Вила, младший аналитик по проектам.

Мероприятия по проекту осуществлялись под руководством членов Рабочей группы по железнодорожному транспорту ЦАРЭС, координаторов ЦАРЭС по железным дорогам и национальных координаторов ТП.

Оценка железнодорожного сектора Таджикистана была подготовлена командой консультантов ТП. Консультации и исследования на уровне страны проводили Энди Дзе, специалист по железнодорожному рынку и логистике, и Фарида Йокубзада, специалист по транспорту. Подготовкой отчета руководил Тиррелл Данкан, руководитель команды/специалист по железнодорожному транспорту.

Ценные мнения и информация были предоставлены Таджикскими железными дорогами, другими государственными ведомствами, международными партнерами по развитию и представителями частного сектора. Полезные комментарии были предоставлены сотрудниками АБР.

СОКРАЩЕНИЯ

TITR	Транскаспийский международный транспортный маршрут
АБР	Азиатский банк развития
БСС	бывший Советский Союз
БТК	Баку–Тбилиси–Карс
ГП	государственное предприятие
ЕАЭС	Евразийский экономический союз
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЖДКК	Железнодорожная корпорация Китая
ИКТ	информационно-коммуникационные технологии
КНР	Китайская Народная Республика
КТЖ	«Казахстан темир жолы» (Казахские железные дороги)
МСЖД	Международный союз железных дорог
МТ	Министерство транспорта
МТФ	Международный транспортный форум
ПП	пограничный пункт пропуска
РЖД	Российские железные дороги
РОТ	«Рохи охани Точикистон» (Таджикские железные дороги)
СНГ	Содружество Независимых Государств
СЧ	страна-член
ТАЛКО	Таджикская алюминиевая компания
ТП	техническая помощь
УТЙ	«Озбекистон Темир Йоллари» (Узбекские железные дороги)
ЦАРЭС	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество

ЭКВИВАЛЕНТЫ ВАЛЮТ

(по состоянию на 1 июля 2020 года)

Единица валюты	–	сомони (TJS)
TJS1,00	=	$0,0972
$1,00	=	TJS10,29

1 ВВЕДЕНИЕ И КОНТЕКСТ

A. Введение

1. В 2017 году одиннадцать стран-членов (СЧ) Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) утвердили Железнодорожную стратегию ЦАРЭС с целью расширения роли железнодорожного транспорта в регионе.[1] Стратегия нацелена на ускорение определения, подготовки и финансирования осуществимых железнодорожных инвестиционных проектов и, в то же время, на продвижение коммерциализации и реформы железных дорог для повышения их эффективности (АБР, 2017 г.).

2. В 2018 году Азиатский банк развития (АБР) утвердил проект региональной технической помощи (ТП) на сумму $2 миллиона для Развития железнодорожного сектора ЦАРЭС, чтобы помочь СЧ в реализации Железнодорожной стратегии ЦАРЭС (АБР, 2018 г.).[2] ТП призвана ускорить устойчивое развитие железнодорожного сектора в странах ЦАРЭС посредством оказания поддержки проведению исследования рынка железнодорожных перевозок, идентификации и подготовке проектов, обмену знаниями и подготовке практических действий по коммерциализации и реформам в СЧ.

3. Во время первого этапа реализации ТП, консультанты по ТП провели оценки железнодорожного сектора в каждой СЧ. Цель этих оценок состояла в том, чтобы изучить состояние, характеристики, показатели эффективности работы и перспективы железных дорог, и выявить перспективные инвестиционные возможности, а также определить действия в области коммерциализации и реформ, которые можно было бы рассмотреть для поддержки в рамках ТП. В этом кратком отчете обобщены результаты оценки железнодорожного сектора для Таджикистана, основанной на визитах в страну в период 1–8 августа 2019 года.

B. Контекст

4. Таджикистан – это дважды изолированная от моря, горная[3] страна с уровнем дохода ниже среднего, расположенная в южной части Центральной Азии, занимающая территорию 141 400 кв. км. Она имеет границы с Кыргызской Республикой, Узбекистаном, Афганистаном и Китайской Народной Республикой (КНР). Как видно из Таблицы 1.1, население страны составляет около 9 миллионов человек (АБР, 2019 г). Большая часть населения проживает в Согдийской, Хатлонской и Душанбинской областях в западной части страны. Большая часть центрального и восточного Таджикистана является горной и относительно малонаселенной местностью.

[1] Одиннадцать стран-членов ЦАРЭС: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика (в частности, Синьцзян-Уйгурский автономный район и Автономный район Внутренняя Монголия), Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

[2] ТП софинансируется Фондом сокращения бедности и регионального сотрудничества Китайской Народной Республики (КНР) и Фондом Великобритании для Региональной торговли и связности в Азии (в рамках Механизма партнерства в области финансирования регионального сотрудничества и интеграции).

[3] Около 93% территории страны покрыто горами, включая одну из самых высоких горных цепей в Центральной Азии.

Таблица 1.1: Население Таджикистана по областям, 2014–2018 гг. (тыс. чел.)

Область	2014	2018
Горно-Бадахшанская автономная область	214	224
Согдийская область	2 456	2 627
Хатлонская область	2 972	3 202
Душанбе	789	859
Другие	1 922	2 072
Таджикистан	8 352	8 984

Источник: Агентство по статистике.

5. В последние годы экономика росла на уровне 6%–7%. В 2017 году ВВП страны составил 61 094 миллионов сомони, а валовой национальный доход на душу населения (по методу Атласа) – $990 (АБР, 2019 г.). Ведущими видами экономической деятельности являются добыча полезных ископаемых, обработка металлов и сельское хозяйство. Хлопок является основной товарной культурой и экспортным товаром. Реки, текущие с гор Таджикистана, обеспечивают наличие больших объемов воды, поддерживая выработку гидроэлектроэнергии и орошаемое земледелие.

C. Сеть железных дорог

6. Железнодорожная сеть состоит из 682 км неэлектрифицированных однопутных железных дорог с широкой колеей (1 520 мм) с полуавтоматической сигнальной системой блокировки. Она охватывает западную часть страны. Есть три отдельных участка, каждый из которых связан с железнодорожной сетью Узбекистана. Северный участок обслуживает Согдийскую область (Худжанд). Центральная часть обслуживает Душанбе, Таджикскую алюминиевую компанию («ТАЛКО»), расположенную в Турсунзоде, и близлежащие городские центры. Южный участок обслуживает Хатлонскую область, которая является крупным производителем сельскохозяйственной продукции.

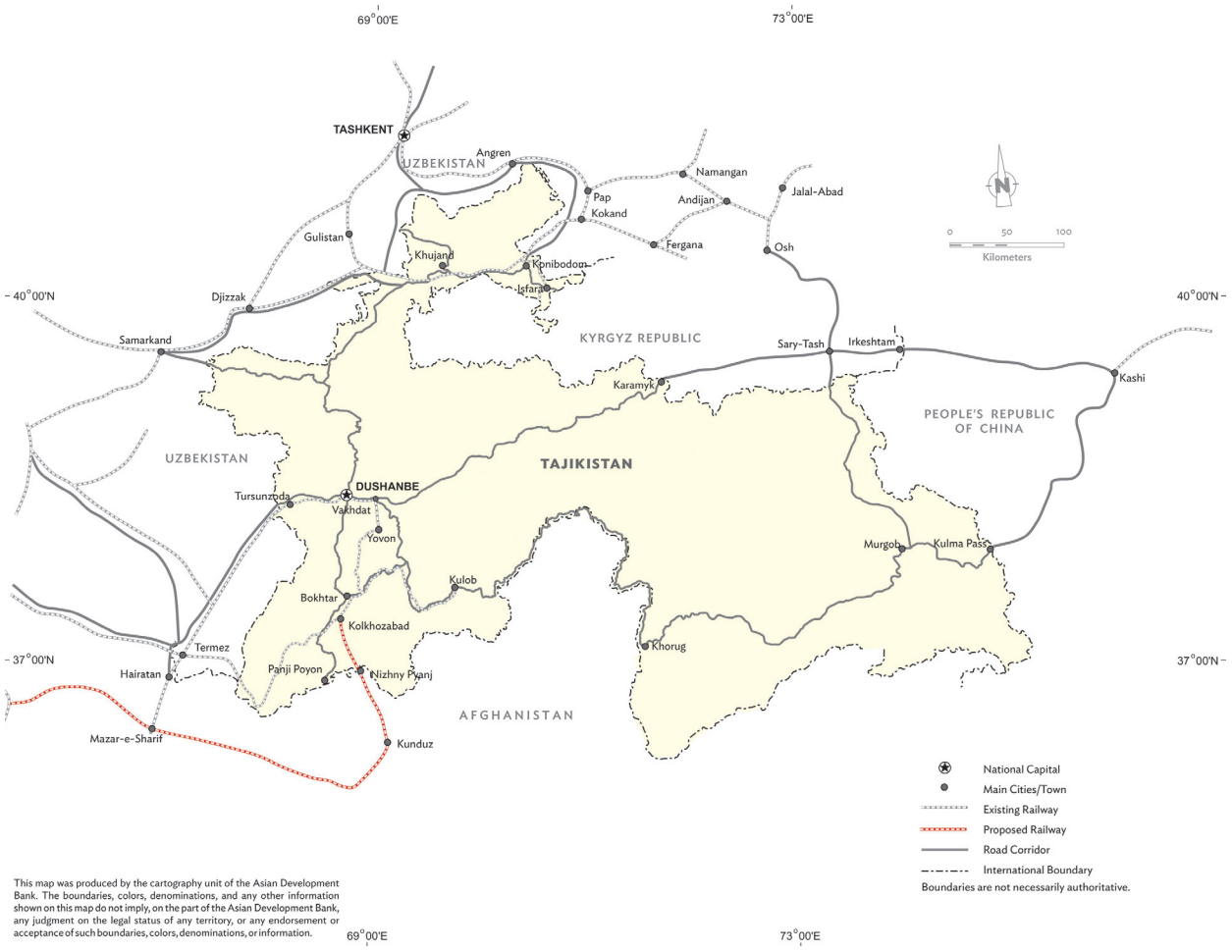
7. Сеть была построена в советское время как часть интегрированной железнодорожной системы, связывающей советские республики. Три ее участка были ответвлениями Центральноазиатской железной дороги с головным офисом в Ташкенте, Узбекистан. Так как они были предназначены для доставки и получения грузов для и от Центральноазиатской железной дороги, не было никакой причины соединять эти три участка друг с другом.

8. Когда в 1991 году бывший Советский Союз (БСС) распался, Узбекистан взял на свой баланс Центральноазиатскую железную дорогу на своей территории и создал «Узбекистон темир йоллари» (УТЙ) для управления, эксплуатации и технического обслуживания железной дороги. В 1994 году Таджикистан создал предприятие «Таджикские железные дороги» – «Рохи охани Точикистон» (РОТ) – для эксплуатации железнодорожных участков на своей территории. РОТ также приняли на свой баланс парк грузовых вагонов, пассажирских вагонов, локомотивов и различное оборудование. Оно также было ответственным за ряд других предприятий, включая школы, больницы и магазины.

9. Хотя железнодорожные участки Таджикистана ранее были частью интегрированной магистральной сети, теперь они стали отдельными железнодорожными линиями, которые можно было соединить только посредством обходного транзита через Узбекистан. В 2016 году РОТ завершили строительство линии Вахдат-Йовон, чтобы соединить центральный и южный участки.[4] Однако соединения между северным участком и центральным и южным участками все еще возможны только через Узбекистан, и все международные соединения должны проходить через Узбекистан.

[4] Помимо строительства линий Бохтар-Куляб и Вахдат-Йовон, никаких существенных изменений в сети железных дорог с советских времен не произошло.

Рисунок 1.1: Железнодорожная сеть и трансграничные автодорожные коридоры Таджикистана



Источник: консультанты ТП.

Периодически железнодорожные перевозки в Таджикистане блокировались другими странами (например, Узбекистаном, Туркменистаном). Узбекистан открыл южный участок в 2018 году, но Туркменистан так и продолжает вводить эмбарго на железнодорожные и автомобильные перевозки Таджикистана.

10. В 1999 году ГУП РОТ открыло новую линию протяженностью 132 км, продлевающую южный участок железной дороги в восточном направлении – от Бохтара до Куляба. В 2016 году им был открыт 41-километровый участок Вахдат-Йовон, завершивший строительство 119-километровой ветки между Душанбе и южным городом Курган-Тюбе. Он соединяется с центральной и южной железнодорожными линиями РОТ, которые ранее были связаны только кольцевым маршрутом протяженностью 432 км через Узбекистан.[5] Строительство, которое началось в 2009 году, финансировалось за счет займов КНР, а работы выполнялись китайскими подрядчиками.

[5] Прямой связи между северным участком и центральным и южным участками по-прежнему не существует.

11. В советское время северный участок РОТ обслуживали перевозки между Джизаком и Ферганской долиной, оба расположены в современном Узбекистане. После распада БСС эти узбекские перевозки должны были осуществляться через Таджикистан, что требовало пересечения двух границ и оплаты высокого транзитного тарифа РОТ, поэтому Узбекистан отдал приоритетность строительству альтернативного маршрута на своей территории. Это было осуществлено посредством строительства железной дороги Ангрен-Пап. Когда строительство было завершено в 2016 году, УТЙ перестали использовать северный участок РОТ.[6]

12. Железнодорожные грузовые перевозки резко сократились после распада БСС. Многие из централизованно планируемых отраслей бывшего СССР не смогли выжить в новой рыночной экономике. Таджикские производители, которые поставляли производственные ресурсы для этих отраслей, также потерпели крах. Многие железнодорожные подъездные пути, построенные для обслуживания заводов, стали простаивать.[7]

13. Подвижной состав РОТ довольно старый. Его 42 локомотива были приобретены в 1970–1989 годы, 26 из них использовались для магистральных перевозок и 16 для маневровых работ. В начале 2019 года средний возраст грузовых вагонов составлял 37 лет, а большинству пассажирских вагонов было 45 лет. Длина грузового поезда составляет от 1 200 до 1 800 метров, а вес грузового поезда составляет от 2 500 до 3 000 тонн. Средняя скорость движения поездов РОТ составляет 38 км в час для грузовых и 36 км в час для пассажирских перевозок.

14. Уровень контейнеризации железнодорожных перевозок низкий. Большинство товаров, которые перевозятся по железной дороге, отправляются в железнодорожных вагонах. Они включают глинозем, уголь, сырую нефть, удобрения, строительные материалы и зерно. Контейнеры используются в основном для импорта и небольшое количество используется для экспорта таких товаров, как спортивная одежда, которая перевозится из Худжанда в Москву.

15. В настоящее время АБР оценивает потенциал развития транснационального экономического коридора для обслуживания перевозок Казахстана, Узбекистана и Таджикистана. Он будет фокусироваться на городе Шымкент и Туркестанской области в Казахстане, городе Ташкенте и Ташкентской области в Узбекистане, а также Согдийской области (включая город Худжанд) в Таджикистане. Эта оценка может потенциально включить предложения по улучшению трансграничного железнодорожного сообщения между Согдийской областью и другими частями экономического коридора.

D. Институциональная ответственность за железные дороги

16. Управление и эксплуатация железных дорог в Таджикистане является областью ответственности РОТ, которые являются государственным унитарным предприятием (ГУП). РОТ владеют и обслуживают железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав, а также эксплуатирует поезда. На предприятии работают 5 400 человек.

[6] Перенаправление узбекских перевозок на железную дорогу Ангрен-Пап привело к потере транзитных сборов для РОТ, которые, как упоминалось, составляли порядка $25 миллионов в год.

[7] Продукция, производимая на этих заводах во времена Советского Союза, включала в себя запчасти для тракторов, детали промышленных клапанов и текстиль.

Рисунок 1.2: Административная структура «Рохи охани Точикистон»

Источник: МТ.

Министерство транспорта (МТ) несет ответственность за разработку политики и осуществление контроля. Организационная структура РОТ показана на Рисунке 1.2.

17. РОТ – это, прежде всего, грузовая железная дорога, так как доля грузоперевозок составляет 95% от общего объема перевозок. Правительство ожидает, что предприятие будет работать на основе самофинансирования без государственных субсидий. Однако его доходы неуклонно снижаются, что приводит к ситуации, когда предприятию не хватает финансовых ресурсов, необходимых для обновления своей инфраструктуры и подвижного состава. Плохое состояние путей привело к низкой скорости движения поездов и более частым случаям схода с рельсов.

18. Руководство РОТ отметило, что изменения тарифов РОТ рассматриваются Антимонопольной комиссией. Изменение тарифов проводится один раз в год и подлежит рассмотрению в течении 30 дней. Это затрудняет положение РОТ, чтобы они могло конкурировать с автомобильными перевозками, которые не подлежат тарифному регулированию.

E. Маршруты трансграничных и транзитных перевозок

19. Торговые и трансграничные перевозки Таджикистана сталкиваются с множеством ограничений. К ним относятся горный рельеф, местоположение, дважды изолирующее от выхода к морю, узкая экономическая база, асимметричные

торговые потоки, закрытие границ и ограничения на проезд со стороны соседних стран,[8] ограниченные возможности финансирования инвестиций и высокая стоимость финансирования (процентные ставки по кредитам в национальной валюте часто составляют около 25% годовых), отсутствие экономии масштаба в транспортных организациях и неэффективные процессы оформления на границе. В результате транспортные маршруты Таджикистана для поддержки торговли и транзитных перевозок развиты относительно слабо. Транспортные расходы на экспорт и импорт Таджикистана являются одними из самых высоких в мире.[9]

20. Как показано на Рисунке 1.3, центральный и южный железнодорожные участки соединяются с узбекской сетью железных дорог рядом с Турсунзоде к западу от Душанбе и в юго-западном направлении к границе страны недалеко от Термеза (Узбекистан). Чтобы добраться до основной границы с Афганистаном в Нижнем Пяндже, железнодорожные грузы должны были перегружаться на автотранспортные средства в окрестностях Колхозабада. Северный железнодорожный участок простирается на запад, чтобы соединиться с узбекской железнодорожной сетью около Бекабада (Узбекистан) и далее ведет на восток до Самарканда и на север до Ташкента и простирается на восток, чтобы соединиться с Ферганской долиной Узбекистана.

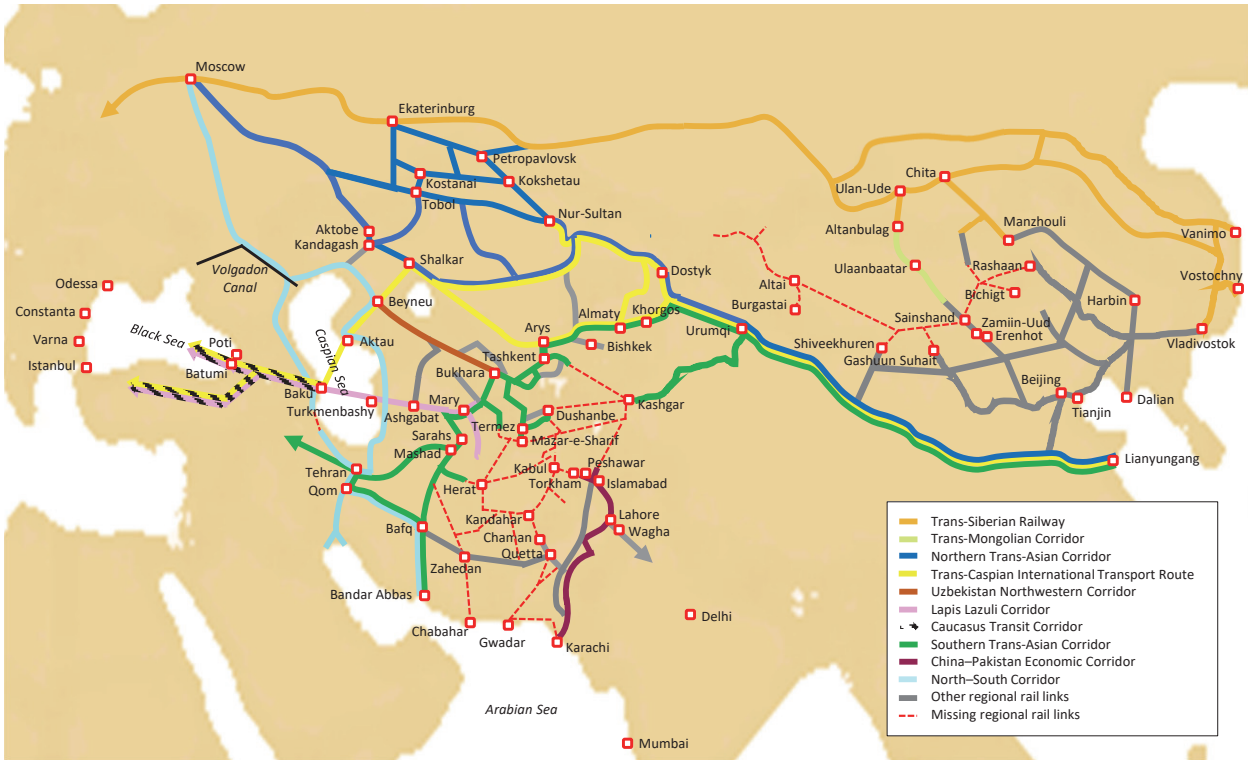
21. РОТ конкурируют с автомобильным транспортом за трансграничные перевозки. Существует три основных трансграничных автодорожных коридора (Рисунок 1.3). На западной стороне страны автодорожный коридор север-юг простирается от афганской границы в Пяндже через Ташкент до Худжанда на севере и далее следует на север до Ташкента и на запад до Самарканда (оба в Узбекистане). Он конкурирует с железной дорогой, предлагая более прямые маршруты в Узбекистан, Туркменистан и далее, а также для перевозок в и из Афганистана. На территории Таджикистана есть два основных автодорожных коридора в направлении восток-запад. Они проходят через очень труднопроходимую горную местность, но имеют то преимущество, что предлагают относительно прямые маршруты в КНР и Кыргызскую Республику по сравнению с обходными железнодорожными маршрутами через Узбекистан. Оба автодорожных коридора восток-запад простираются от границы Узбекистана рядом с Турсунзоде через Душанбе и соединяются с Кашгаром (КНР). За пределами Душанбе более северный из этих коридоров ведет на северо-восток к границе Кыргызской Республики возле Карамыка, соединяясь далее через Сары-Таш (Кыргызская Республика) и Иркештам на границе Кыргызской Республики с КНР. Более южный коридор (Памирское шоссе) проходит через Хорог и Мургоб, входя в КНР на перевале Кульма, а затем поворачивает на север к Кашгару. Из Мургоба также есть дорога, ведущая на север в Сары-Таш, по которой можно добраться до Кашгара и Оша (Кыргызская Республика).

22. Основными местами происхождения и назначения импорта и экспорта Таджикистана являются КНР, Российская Федерация, Казахстан; затем следуют Турция, Швейцария и Алжир. Другими значимыми странами происхождения и назначения являются Республика Корея, Украина, Беларусь, Литва, Германия и Италия (Таблица 2.6). Принимая это во внимание, сегменты рынка международных грузоперевозок, актуальные для РОТ в среднесрочной и долгосрочной перспективе, показаны на Рисунке 1.3 и кратко описаны ниже:

[8] Например, Узбекистан закрыл большую часть своих пограничных пунктов пропуска с Таджикистаном до 2018 года, таджикские грузы периодически подвергались эмбарго со стороны Туркменистана, а Кыргызская Республика ограничила использование пограничного пункта пропуска Карамык двусторонними перевозками, что лишило Таджикистан возможности иметь доступ к эффективному маршруту, ведущему в КНР.

[9] По оценкам диагностического исследования в области торговли, затраты на логистику в Таджикистане составили 27% ВВП (Ojala и др., 2004 г.). Для сравнения: эти затраты составляют менее 15% в КНР и около 8% в развитых странах, таких как США, Япония и Германия.

Рисунок 1.3: Региональные железнодорожные ветки и порты, обслуживающие трансграничные и транзитные перевозки



Примечания: (1) в пределах КНР карта охватывает основные железнодорожные магистральные маршруты, используемые для торговли между КНР и странами-членами ЦАРЭС, и региональные железнодорожные ветки, относящиеся к Внутренней Монголии и Синьцзяну – двум регионам КНР, которые участвуют в ЦАРЭС; (2) границы, цвета, наименования и любая другая информация, показанная на этой карте, не подразумевает со стороны АБР какое-либо суждение о правовом статусе какой-либо территории или какое-либо одобрение или принятие таких границ, цветов, наименований или информации.

Источник: консультанты ТП.

(i) **В и из КНР и Восточной Азии.** КНР является ведущим источником импорта Таджикистана и может стать более важным экспортным направлением в будущем. Импорт в основном включает потребительские товары и другие промышленные товары. Для перевозок из восточной части КНР – особенно больших объемов экспорта КНР с более низкой стоимостью и импорта металлической руды – предпочтительным вариантом будет использование морских перевозок между портами КНР и Бандар-Аббасом (Иран), а затем железнодорожным транспортом в Таджикистан через Мары (Туркменстан) и Бухару (Узбекистан). Альтернативой может стать использование пакистанских портов Карачи или Гвадар, если в Афганистане и Пакистане будут развиты необходимые связующие железнодорожные ветки. Так как железная дорога Ирана имеет стандартную ширину колеи (1 435 мм), а Таджикистан и другие члены Содружества Независимых Государств (СНГ) используют широкую российскую колею, то требуется смена колеи. Ввиду закрытия границ Туркменистана, альтернативный железнодорожный маршрут идет от Бандар-Аббаса до Баку (Азербайджан),

а затем соединяется с Транскаспийским международным транспортным маршрутом (TITR) паромом до Актау и по железной дороге до Таджикистана через Шалкар и Арысь (все в Казахстане) и Ташкент.[10] В связи с экономическими санкциями в отношении Ирана, еще одной альтернативой является перевозка по Черному морю и выход на TITR в порту Поти или Батуми (Грузия). Эти альтернативы требуют многократного пересечения границы и смены видов транспорта, что приводит к длительной продолжительности поездки и высокой стоимости. В случае более дорогих товаров и мест происхождения или назначения в центральной и западной частях КНР, наземный транспорт может использоваться на протяжении всего пути в и из Таджикистана. Перевозки осуществляются в основном по железной дороге с использованием восточной части TITR через Урумчи (КНР), Алматы (Казахстан) и Ташкент (Узбекистан). Контейнерные перевозки обычно осуществляются через границу КНР-Казахстан в Хоргосе/Алтынколе или Алашанькоу/Достык, при этом объем перевозок, осуществляемый через пункт пропуска Хоргос/Алтынколь увеличивается быстрее. На границе происходит смена стандартной колеи на широкую колею. Существует также конкуренция со стороны автомобильного транспорта, особенно в отношении пунктов происхождения и назначения в западных частях Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР, а также перевозки грузов по железной дороге в Кашгар и их перевозке автомобильным транспортом в Таджикистан непосредственно через перевал Кульма или в Исфару через границу Кыргызской Республики в Иркештаме и Баткене.[11] Эти дороги проходят через отдаленную горную местность, условия вождения на некоторых участках плохие, а закрытие автодорог является обычным явлением. Было предложено несколько новых железнодорожных веток, которые обеспечат Таджикистану более прямой железнодорожный маршрут к западу от Кашгара. Они включают: (а) железную дорогу КНР-Кыргызская Республика-Узбекистан через Торугат и Ош (оба в Кыргызской Республике) до Ферганской долины Узбекистана, и (б) из Кашгара в Душанбе через Сары-Таш (Кыргызская Республика) и Карамык (Таджикистан). Оба варианта пересекают горную местность, поэтому инвестиционные затраты будут очень высокими. Между заинтересованными странами велся диалог относительно варианта (а), но перспективы инвестиций остаются неопределенными, пока не будут проведены дальнейшие исследования по объему перевозок, осуществимости и структурированию финансирования. Диалог меньше фокусировался на варианте (б).

(ii) **В и из Российской Федерации и Казахстана.** Российская Федерация и Казахстан являются вторым и третьим по величине источниками импорта Таджикистана (включая нефтепродукты, нефтяной газ, пшеницу и оксид алюминия) и среди основных направлений экспорта (включая металлические руды, хлопок-сырец, хлопчатобумажную пряжу).

[10] Членами Ассоциации Среднего коридора являются Азербайджанское каспийское морское пароходство, АЖД (Азербайджанские железные дороги), порт Актау, Бакинский порт, ГЖД (Грузинские железные дороги), Казахские железные дороги, Турецкие железные дороги и железные дороги Украины. В составе ассоциированных членов: Польская ширококолейная железнодорожная дорога, порт Батуми, Каскор-Транссервис (Казахстан), порт Курык (Казахстан), Консорциум по развитию Анаклии, «Lianyungang Port Holdings Group» (КНР), «Grampet Group» (Румыния), «Astyk Trans» (Казахстан), Казахское национальное морское пароходство и «Eastcomtrans» (Казахстан).

[11] До того времени как Кыргызская Республика ограничила ПП Карамык только до двусторонних перевозок, маршрут Душанбе-Карамык-Сары-Таш-Иркештам был быстрым и эффективным маршрутом между Таджикистаном и КНР.

Поскольку эти продукты в основном являются бестарными товарами, они обычно перевозятся по железной дороге. Основной маршрут пролегает через Ташкент, Арысь, Шалкар и Актобе (все в Казахстане) до Москвы.[12] Для перевозок бестарных грузов в северную часть Российской Федерации и из нее менее дорогой маршрут пролегает по железной дороге до Бандар-Аббаса (Иран) и далее морским транспортом до портов Балтики. Как объясняется в пункте (i), этот маршрут в настоящее время недоступен из-за экономических санкций в отношении Ирана и закрытия границ Туркменистана, но в среднесрочной и долгосрочной перспективе он должен вновь стать важным маршрутом для Таджикистана. Для перевозок на короткие расстояния в Казахстан и бестарных грузов с высокой стоимостью также существует конкуренция со стороны автомобильного транспорта.

(iii) **В и из Турции и южной Европы.** Турция также является ведущим торговым партнером как для экспорта, так и для импорта. Турция импортирует большую часть продукции из алюминия «ТАЛКО» и является основным поставщиком товаров народного потребления и других промышленных товаров. Существует сильная конкуренция между видами транспорта. Одним из вариантов использования TITR является железнодорожное сообщение с использованием недавно построенной железной дороги Баку-Тбилиси-Карс (БТК) из Турции через Грузию в Баку (Азербайджан), затем по Каспийскому морю на пароме до Актау и далее опять по железной дороге через Шалкар, Арысь (оба в Казахстане) и Ташкент до Таджикистана. На границе Турции и Грузии требуется осуществить смену со стандартной колеи на широкую. Варианты этого маршрута, особенно для крупных грузов, включают пересечение Черного моря на судах до Поти или Батуми, а затем перемещение по TITR или пересечение на судах через Черное море, канал Волгадон и Каспийское море для присоединения к TITR в Актау,[13] или через Черное море в порты Российской Федерации, а затем по железной дороге через Российскую Федерацию с выходом на TITR в Казахстане. Когда в конечном итоге экономические санкции против Ирана будут сняты, а Туркменистан будет открыт для перевозок Таджикистана, другим вариантом будет железнодорожное сообщение из Турции в Таджикистан через северный Иран, Мары (Туркменистан) и Бухару (Узбекистан). Это потребует смены колеи со стандартной на широкую на границе Ирана и Туркменистана. Еще один альтернативный вариант – только по автодороге. Существует также сильная конкуренция со стороны турецких автотранспортных компаний.

(iv) **В и из Узбекистана и Туркменистана.** После недавно осуществленных реформ, Узбекистан придерживается более открытой, либеральной экономической модели, и ожидается, что в ближайшие годы его экономика и торговля будут быстро расти. Железная дорога Таджикистана уже хорошо связана с железной дорогой Узбекистана (параграф 20). Когда Туркменистан откроет свои границы для Таджикистана, также появится потенциал для увеличения торговли между двумя странами с использованием железной дороги, проходящей через Бухару (Узбекистан) и Мары (Туркменистан).

[12] Разветвленная сеть железных дорог Казахстана также предлагает дополнительные маршруты для обслуживания пунктов отправления и назначения дальше к востоку от Казахстана или в Российской Федерации.

[13] Канал Волгадон закрывается в зимний период.

Что касается перевозок в и из Узбекистана и Туркменистана, железная дорога также столкнется с сильной конкуренцией со стороны автомобильного транспорта, особенно за перевозки на короткие расстояния.[14]

(v) **В и из Афганистана.** Существует потенциал для расширения экспорта Таджикистана в Афганистан, особенно после недавнего увеличения мощностей по производству цемента, в том числе на заводах, связанных с центральным и южным железнодорожными участками РОТ. Основные маршруты: по железной дороге до Термеза (Узбекистан) для въезда в Афганистан в Хайратане, а также по железной дороге и автомобильной дороге до афганской границы в Нижнем Пянджe. В течение нескольких лет Таджикистан и Афганистан обсуждали возможность расширения Таджикистаном своей железной дороги на юг до Нижнего Пянджа, и чтобы Афганистан построил новые железнодорожные ветки между Нижним Пянджем, Кундузом и Мазари-Шарифом.[15]

F. Актуальные коридоры ЦАРЭС

23. Коридоры ЦАРЭС, актуальные для развития железнодорожных перевозок в Таджикистане, – это Коридор ЦАРЭС 2 и Коридор ЦАРЭС 5.

24. **Коридор ЦАРЭС 2: Восточная Азия – Средиземноморье.** ЦАРЭС Коридор 2 – это всеохватывающий коридор в направлении восток-запад, соединяющий Восточную Азию, Центральную Азию, Кавказ и Средиземноморье. Простираясь от КНР на востоке до Грузии на западе, коридор проходит через девять центральноазиатских стран-членов ЦАРЭС (все страны-члены, кроме Монголии и Пакистана).

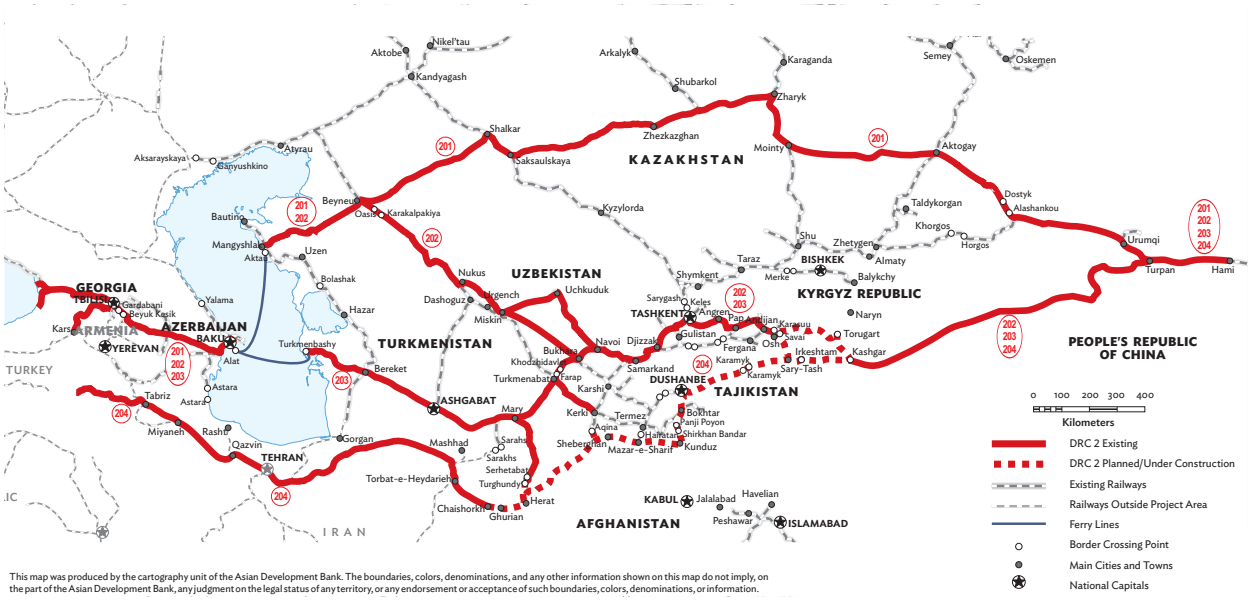
25. Существует четыре субдкоридора. Субкоридоры 201, 202 и 203 расположены к северу от Таджикистана. Субкоридор 201 такой же, как и TITR. Субкоридоры 202 и 203 охватывают маршруты восток-запад от Кашгара через Кыргызскую Республику и Узбекистан, соединяясь с TITR в Бейнеу (Казахстан). Субкоридор 204 следует южным маршрутом из Кашгара в северо-западный Афганистан и Туркменистан через Иркештам, Сары-Таш, Карамык, Душанбе, Кундуз, Мазари-Шариф и Герат. Если будет построен один из этих двух маршрутов, с использованием субкоридоров 202 и 203 и субкоридора 204 [параграф 22(i)], то это улучшит железнодорожную связанность с КНР, но большинство участков субкоридоров пока не построены, и в настоящее время железнодорожные перевозки отсутствуют. Поскольку большая часть местности горная, то строительство этих участков будет очень дорогостоящим и займет много лет.

26. Использование субкоридора 204 в качестве мультимодального автомобильно-железнодорожного коридора также ограничено, поскольку использование автодороги Иркештам-Карамык-Душанбе ограничивается только двусторонними перевозками между Таджикистаном и Кыргызской Республикой. Чтобы доехать из Кашгара в Душанбе перевозчик должен следовать маршрутом Иркештам-Ош-Гулистон-Исфара, длина которого составляет 800 км.

[14] Если Туркменистан и Узбекистан будут поощрять транзитные перевозки в порт Туркменбаши на Каспийском море через Бухару и Мары, и будут предприняты шаги для организации регулярных перевозок между Туркменбаши и Баку, то этот маршрут может предложить Таджикистану более короткий путь через Каспийское море, который будет конкурировать с TITR, проходящим через Актау.

[15] Таджикистан, Афганистан и Туркменистан первоначально также рассматривали возможность соединения новой железной дороги к западу от Мазари-Шарифа с туркменской железной дорогой. Это частично предусматривалось как способ обойти Узбекистан из-за частых закрытий его границы. После недавних осуществленных реформ и политических изменений в Узбекистане, граница вновь открылась, и Узбекистан уделяет приоритетное внимание расширению торговли со своими соседями и содействию транзитным перевозкам.

Рисунок 1.4: Участки Коридора ЦАРЭС 2, актуальные для Таджикистана



This map was produced by the cartography unit of the Asian Development Bank. The boundaries, colors, denominations, and any other information shown on this map do not imply, on the part of the Asian Development Bank, any judgment on the legal status of any territory, or any endorsement or acceptance of such boundaries, colors, denominations, or information.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Это привело к тому, что перевозки КНР – Таджикистан на субкоридоре 2 все чаще осуществляются через перевал Кульма и по Памирскому шоссе, хотя условия для вождения по этому маршруту зачастую плохие.

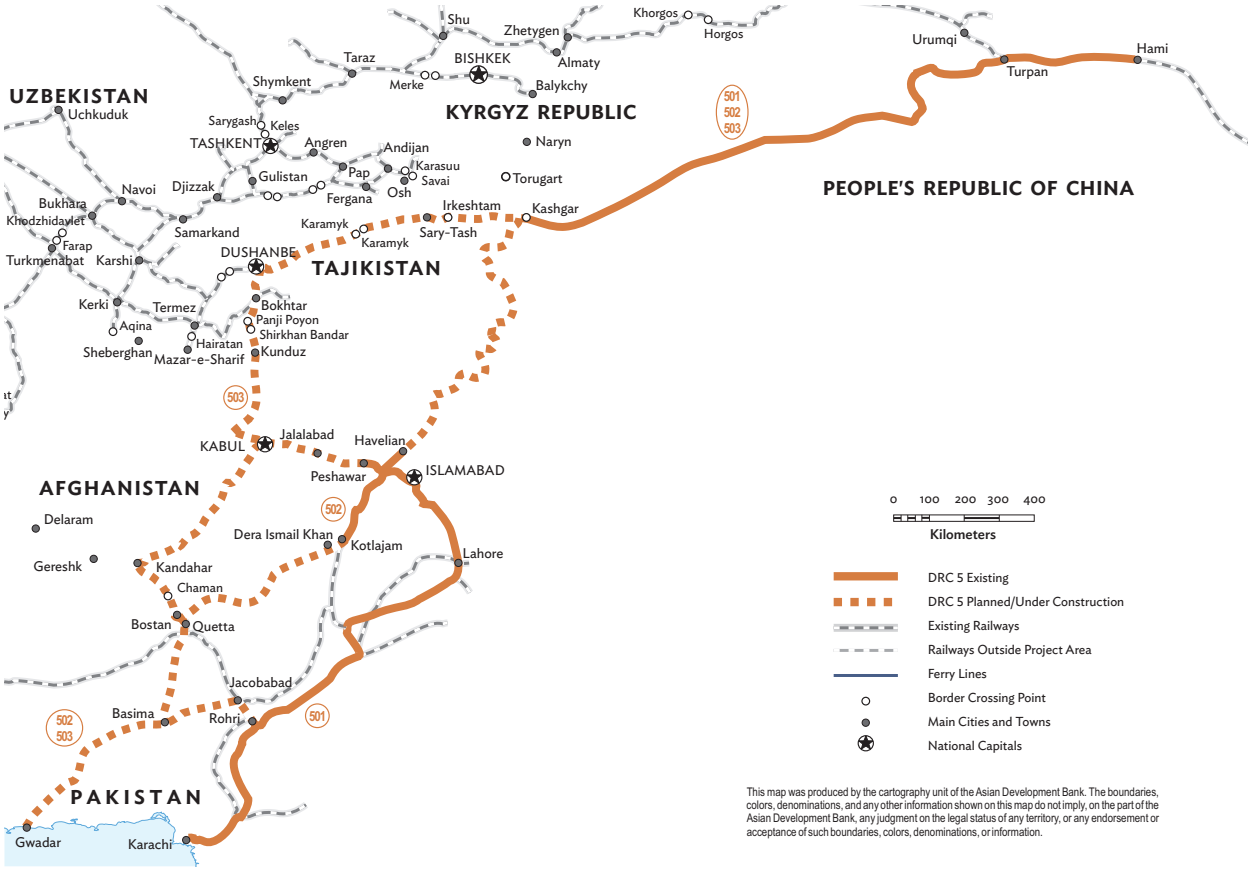
27. При рассмотрении потенциала Коридора ЦАРЭС 2 для железнодорожных перевозок также необходимо учитывать конкуренцию со стороны Коридора ЦАРЭС 1, который простирается с востока на запад между КНР и Европой через Казахстан и Российскую Федерацию. Коридор 1 был создан в качестве основного маршрута в советское время. Его трасса, расположенная к северу, устраняет необходимость пересекать Каспийское и Черное моря, и на нем расположено меньше пограничных пунктов пропуска. Объемы железнодорожных перевозок на Коридоре 1 уже высокие, включая движение регулярных маршрутных контейнерных поездов.[16]

28. **Коридор ЦАРЭС 5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия.** Коридор ЦАРЭС 5 простирается на юго-запад от КНР и в конечном итоге достигает пакистанских портов Карачи и Гвадар. За пределами КНР, субкоридоры 501 и 502 расположены на территории Пакистана и Афганистана без выхода в Таджикистан. Субкоридор 503 соединяет КНР, Кыргызскую Республику, Таджикистан, Афганистан и Пакистан. Участок этого субкоридора в пределах территории Таджикистана такой же, как субкоридор 204. В КНР существующая железная дорога на этом субкоридоре заканчивается в Кашгаре. Все участки субкоридора к югу и востоку от Кашгара еще не построены. Затраты на строительство будут очень высокими из-за горной местности. Некоторые участки проходят через политически нестабильные районы. Дальнейшее развитие субкоридора будет очень дорогостоящим и будет зависеть от развития торговых потоков вдоль этого маршрута.[17]

16 Недавно проведенное исследование Международного транспортного форума (2019 г.) подтвердило, что существующие уровни автомобильных и железнодорожных перевозок в Коридоре ЦАРЭС 1 выше, чем в Коридоре ЦАРЭС 2.

17 Привлекательность субкоридора увеличится, когда будет построено недостающее связующее звено до порта Гвадар.

Рисунок 1.5: Участки Коридора ЦАРЭС 5, актуальные для Таджикистана



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

29. **Коридор ЦАРЭС 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия.** Этот коридор предоставляет Таджикистану дополнительную возможность получить железнодорожный доступ к глубоководным портам Бандар-Аббас в Иране (и, потенциально, к Чабахару),[18] а также к Карачи и Гвадару в Пакистане, что повысит экономическую безопасность и конкурентоспособность. Перевозки из Таджикистана будут соединяться с Субкоридором 605 через или Бухару (Узбекистан) или Туркменабат (Туркменистан), а затем через Мары или Ашхабад (оба в Туркменистане) и следовать по маршруту против часовой стрелки до Бандар-Аббаса через Субкоридор 603 с возможным последующим соединением с портами Пакистана на Субкоридоре 604. В качестве альтернативы, они могут следовать по часовой стрелке через западный Афганистан на Субкоридоры 605 и 604 до Гвадара и Карачи. Также имеется более прямое железнодорожное сообщение на территории Ирана до Бандар-Аббаса через Сарахс и Мешхед.

[18] В настоящее время Индия оказывает помощь Ирану с целью модернизации порта Чабахар (Hindu Business Line, 2019 г.).

Рисунок 1.6: Участки Коридора ЦАРЭС 6, актуальные для Таджикистана

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

30. Соответствующие участки Субкоридоров 601–604 построены. После того, как нынешние экономические санкции против Ирана и закрытие границ с Туркменистаном будут отменены, у Таджикистана должны появиться перспективы для увеличения использования Бандар-Аббаса. Отмечается, что иранская железнодорожная сеть имеет ограниченную пропускную способность, поэтому ей могут потребоваться дополнительные инвестиции для перевозки больших дополнительных объемов грузов.[19] Участки субкоридора 605 в Афганистане и Пакистане по-прежнему имеют отсутствующие связующие звенья. Так как инвестиционные затраты будут высокими, то ни одна страна пока еще не определила инвестиции в эти связующие звенья в качестве приоритета, а временные рамки для их развития, вероятно, будут более долгосрочными.

[19] Существующий потенциал грузовых перевозок железными дорогами Ирана ограничен относительно небольшими нагрузками на ось и приоритетом пассажирских перевозок. Его грузовые тарифы являются одними из самых высоких в регионе (Harral Winner Thompson Sharp Klein, 2013 г.).

2 ТЕНДЕНЦИИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

A. Введение

31. Железнодорожный транспорт в Таджикистане используется в основном для грузовых перевозок. Объем грузовых перевозок резко сократился после распада БСС и не восстановился. В период между 2014 и 2018 годами грузопотоки продолжали сокращаться. В 2018 году РОТ перевезли 5,3 млн тонн, что на 21% меньше, чем в 2014 году. Снижение грузооборота было более заметным. В 2018 году грузооборот составил 223 миллиона тонн-км, что на 43% меньше, чем в 2014 году. Более значительное сокращение грузооборота свидетельствует о том, что значительная часть сокращения была связана с перевозками на дальние расстояния.

32. Несмотря на относительно небольшие размеры и убыточность, железнодорожные пассажирские перевозки РОТ привлекают все большее число пассажиров. В 2018 году РОТ перевезли 547 700 пассажиров, что на 22% больше, чем в 2014 году. Пассажирооборот в 33,2 миллиона пассажиро-км в 2018 году был на 90% выше, чем в 2014 году, что указывает не только на рост числа пассажиров, но и на увеличение средней дальности поездки. Тенденции грузовых и пассажирских перевозок отражены в Таблице 2.1.

B. Анализ перевозок

33. Автомобильный транспорт является доминирующим видом транспорта для грузовых перевозок. В 2018 году автомобильным транспортом перевезено 20,1 миллиона тонн грузов по сравнению с 5,3 миллиона тонн по железной дороге, а грузооборот составил 2,3 миллиарда тонн-км по сравнению с 0,22 миллиарда тонн-км по железной дороге. Доля железнодорожного транспорта в грузовых перевозках неуклонно снижается. В период с 2014 по 2018 годы этот показатель снизился с 32% до 21% объема грузоперевозок и с 15% до 9% грузооборота. Это показано в Таблице 2.2.

Таблица 2.1: Тенденции железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок, 2014–2018 гг.

	2014	2015	2016	2017	2018
Ж/д грузовые перевозки					
Объем грузов (тыс. тонн)	6 809	6 126	5 454	4 647	5 348
Грузооборот (млн. тонн-км)	391	317	228	165	223
Ж/д пассажирские перевозки					
Объем пассажиров (тыс. пасс.)	450	425	452	531	547
Пассажирооборот (млн. пасс.-км)	18	16	18	28	33

км = километр.

Источник: МТ.

Таблица 2.2: Объемы грузовых перевозок и грузооборот по видам транспорта, Таджикистан

	2014	2015	2016	2017	2018
Объем грузов					
Железные дороги (тыс. тонн)	6 809	6 126	5 454	4 647	5 348
Автомобильный транспорт (тыс. тонн)	14 377	15 280	16 019	18 062	20 144
Доля железных дорог (%)	32	29	25	20	21
Доля автотранспорта (%)	68	71	75	80	79
Грузооборот					
Железные дороги (млн. тонн-км)	391	317	228	165	223
Автомобильный транспорт (млн. тонн-км)	2 232	2 175	1 817	2 188	2 372
Доля железных дорог (%)	15	13	11	7	9
Доля автотранспорта (%)	85	87	89	93	91

км = километр.

Источник: МТ.

34. Поскольку сеть железных дорог обслуживает только ограниченные районы западной части страны и была спроектирована как короткие железнодорожные ветки железной дороги в Узбекистане, а не как интегрированная национальная сеть, РОТ находятся в плохом положении для обслуживания внутренних или транзитных перевозок и его грузовые перевозки в основном ограничиваются импортом и экспортом.

35. Как показано в Таблице 2.3, почти все железнодорожные перевозки являются импортом и экспортом (98%), при этом очень мало внутренних перевозок (2%). Вскоре после того, как Узбекские железные дороги завершили строительство линии Пап-Ангрен в середине 2016 года, РОТ потеряли все транзитные перевозки. Железная дорога сохраняет доминирующую долю в объеме импортных

Таблица 2.3: Объем международных и внутренних грузовых перевозок по видам транспорта, Таджикистан (тыс. тонн)

	2014	2015	2016	2017	2018
Импорт и экспорт					
Железные дороги (тыс. тонн)	6 702	5 936	5 349	4 526	5 250
Автодороги (тыс. тонн)	1 353	1 126	941	1 350	1 571
Доля железных дорог (%)	83	84	85	77	77
Доля автотранспорта (%)	17	16	15	23	23
Внутренние перевозки					
Железные дороги (тыс. тонн)	105	190	105	120	98
Автодороги (тыс. тонн)	13 024	14 154	15 078	16 712	18 573
Доля железных дорог (%)	1	1	1	1	1
Доля автотранспорта (%)	99	99	99	99	99

Источник: МТ.

Таблица 2.4: Стоимость экспорта и импорта Таджикистана (млн. $, в ценах 2017 года)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Экспорт	1 360	943	977	891	899	1 198
Импорт	3 778	4 045	4 297	3 436	3 031	2 775
Всего	5 138	4 988	5 274	4 327	3 930	3 973

Источник: Агентство по статистике.

и экспортных грузов по сравнению с автомобильным транспортом, но этот показатель снизился с 83% в 2014 году до 77% в 2018 году. Автомобильный транспорт удерживает доминирующую долю внутренних перевозок (99%).

36. Недавний анализ, проведенный МТФ (2019), показывает, что с точки зрения оборота, доля РОТ в общем рынке грузовых перевозок Таджикистана составляет всего 6% по сравнению с 19% в Западной Европе, 21% в Восточной Европе, 40% в Кыргызской Республике и Узбекистане, 59% в Монголии и 60% в Казахстане.

37. Анализ стоимости экспорта и импорта в Таблице 2.4 показывает, что в течение 2012–2017 годов стоимость годового импорта Таджикистана была как минимум в три раза выше, чем стоимость его экспорта за большинство лет, а в стоимости экспорта и импорта наблюдались тенденции к снижению.[20] Как показано в Таблице 2.3, это привело к соответствующему снижению тоннажа экспорта и импорта в железнодорожных перевозках: с 6,7 миллиона тонн в 2014 году до 4,5 миллиона тонн в 2017 году, а затем до 5,2 миллиона тонн в 2018 году.

38. Анализ товарной структуры экспортных и импортных железнодорожных перевозок в Таблице 2.5 показывает, что основными импортными товарами являются зерно (из Казахстана), нефтепродукты и лесоматериалы (в основном из Российской Федерации), черные металлы (в основном из КНР, Казахстана и Российской Федерации) и различные другие потребительские товары и промышленные товары (в основном из КНР и Турции). В 2018 году цемент обогнал алюминий и сельскохозяйственную продукцию как основной экспортный товар, перевозимый по железным дорогам. Это отражает недавнее расширение цементной отрасли,[21] которая в настоящее время обслуживает соседние страны, включая Узбекистан и Афганистан.[22] Доля железнодорожных перевозок импорта сырья и экспорта алюминия «ТАЛКО» неуклонно снижается. В последние годы также снизился объем большинства других видов экспорта.

39. Блокада железнодорожного сообщения с Таджикистаном со стороны Узбекистана в 2010–2011 годах вынудила перенаправить большой объем железнодорожных грузовых перевозок на автомобильный транспорт. После снятия блокады в 2017 году большая часть перенаправленных грузов не вернулась к железнодорожным перевозкам, поскольку грузоотправители и получатели обнаружили преимущества использования грузовых автотранспортных средств.

[20] Завершение строительства железной дороги Вахдат–Йовон в 2016 году, похоже, не привлекло ожидаемого дополнительного объема перевозок.

[21] Компании КНР инвестировали значительные средства в цементные заводы в тщательно отобранных местоположениях в Таджикистане. Благодаря высокому качеству сырья, таджикский цемент быстро привлек клиентов в соседних странах.

[22] В Балхе, в 60 км от границы с Афганистаном, построен цементный завод для обслуживания афганского рынка.

Таблица 2.5: Объем трансграничных железнодорожных грузовых перевозок, 2014–2018 гг.

Тип товаров	Годовой объем перевозок (тыс. тонн)					Ежегодный рост объема перевозок (%)				
	2014	2015	2016	2017	2018	2014–2015	2015–2016	2016–2017	2017–2018	2014–2018 средн.
Импорт										
Нефтепродукты	903	909	782	621	701	1	–14	–21	13	–6
Алюминий	246	251	254	208	191	2	1	–18	–8	–6
Черные металлы	163	267	165	138	239	64	–38	–16	73	10
Строительные материалы	272	226	323	212	198	–17	42	–34	–7	–8
Лесоматериалы	671	483	298	342	415	–28	–38	15	21	–11
Другие продовольственные товары	142	135	113	135	131	–5	–16	19	–3	–2
Зерно	789	689	802	814	958	–13	16	1	18	5
Мука	203	159	108	89	86	–22	–32	–18	–3	–19
Другое	659	680	754	718	460	3	11	–5	–36	–9
Итого[a]	**4 050**	**3 800**	**3 345**	**3 068**	**3 189**	**–6**	**–5**	**–9**	**3**	**–4**
Экспорт										
Цветные металлы	170	157	–	319	318	–8	–	–	0	17
Цемент	–	–	43	187	689	–	–	335	268	n/a
Сырье (свинец, медь)	114	98	34	3	1	–14	–65	–91	–67	–69
Хлопок	3	6	6	1	6	100	0	–83	500	19
Алюминиевые продукты	126	131	130	101	95	4	–1	–22	–6	–7
Другое	670	105	382	49	95	57	264	–87	94	9
Итого[a]	**479**	**497**	**595**	**661**	**1 203**	**4**	**20**	**11**	**82**	**26**

[a] Из-за ограниченности данных, итоги железнодорожных грузовых перевозок импорта и экспорта, представленные в этой таблице, не соответствуют итогам, показанным в Таблице 2.3. Консультанты ТП запросят дополнительную информацию у Правительства с целью согласования двух таблиц.

Источник: МТ.

40. В дополнение к блокаде Узбекистана, объем грузоперевозок РОТ также зависел от периодического закрытия Туркменистаном своей границы для железнодорожных перевозок в и из Таджикистана.[23] Это сделало РОТ менее привлекательными для грузоотправителей даже после снятия узбекской блокады. Например, до введения эмбарго стоимость перевозки 60-тонного железнодорожного вагона между Регаром (Таджикистан), Сарахсом (Туркменистан) и портом Бандар-Аббас (Иран) составляла $5 080. После того как Туркменистан ввел эмбарго на перевозки РОТ, новая стоимость доставки 60-тонного

[23] Закрытия происходили регулярно и без объяснения причин. Например, в феврале 2018 года Туркменистан закрыл свою железнодорожную дорогу для перевозок РОТ, затем снова ее открыл, потом в октябре 2018 года она была снова закрыта и с тех пор не открывалась. Блокада Туркменистана также распространяется и на таджикские грузовики.

железнодорожного вагона через Узбекистан, Казахстан, Каспийское море и Азербайджан в Бандар-Аббас подскочила до $9 780. Это резкое изменение в стоимости заставило грузоотправителей и получателей более осторожно относиться к рискам использования железнодорожного транспорта как части своих цепочек поставок.

41. В Таблице 2.6 представлен импорт и экспорт Таджикистана за 2017 год с разбивкой по странам происхождения или назначения. Это подтверждает, что, исходя из существующей структуры торговли, основная часть импорта поступает из КНР, Российской Федерации, Казахстана и Турции, в то время как большая часть экспорта направляется в Казахстан, Турцию, Швейцарию, Алжир, Индию, КНР, Российскую Федерацию и Италию.

Таблица 2.6: Страны происхождения и назначения импорта и экспорта Таджикистана по стоимости, 2017 г.

Происхождение импорта	Доля (%)	Назначение экспорта	Доля (%)
Китайская Народная Республика	42,7	Казахстан	32,0
Российская Федерация	22,6	Турция	20,7
Казахстан	15,1	Швейцария	16,9
Турция	5,1	Алжир	8,8
Германия	1,9	Индия	5,0
Литва	1,3	Китайская Народная Республика	4,9
Украина	1,1	Российская Федерация	2,6
Беларусь	1,1	Италия	2,5
Алжир	1,1	Кыргызская Республика	1,6
Кувейт	0,8	Бельгия/Люксембург	1,5
Индия	0,8	Пакистан	0,9
Кыргызская Республика	0,8	Южная Корея	0,7
США	0,6	Другие	1,9
Италия	0,5		**100,0**
Республика Корея	0,5		
Другие	4,0		
	100,0		

Источник: Обсерватория экономической сложности, 2019 г.

Таблица 2.7: Тенденции железнодорожных контейнерных перевозок, 2014–2018 гг. (тыс. тонн)

Груженые контейнеры	Годовой объем перевозок (тыс. тонн)					Ежегодный рост объема перевозок (%)				
	2014	2015	2016	2017	2018	2014–2015	2015–2016	2016–2017	2017–2018	2014–2018 средн.
Прибытие	59,6	30,5	26,2	22,1	37,5	–49	–14	–16	70	–10
Убытие	2,3	1,5	1,0	0,7	0,6	–35	–33	–30	–14	–29
Итого	61,9	32	27,2	22,8	38,1	–48	–15	–16	67	–11

Источник: РОТ.

42. Объем контейнерных железнодорожных перевозок очень низок и сокращается. Количество груженых контейнеров, перевозимых РОТ, неуклонно снижалось с 61 900 единиц в 2014 году до 38 100 единиц в 2018 году, сократившись более чем на 38%. Сокращение количества груженых вывозимых контейнеров было наиболее заметным: с 2 300 единиц в 2014 году до 600 единиц в 2018 году, снижение на 74%. Также отмечается большой дисбаланс между контейнерными перевозками по прибытию и убытию. Это требует возврата большого количества порожних контейнеров и вагонов межлинейной железной дороге, что существенно увеличивает стоимость перевозки контейнеров РОТ.[24] Тенденции железнодорожных контейнерных перевозок показаны в Таблице 2.7.

C. Сценарий роста объема перевозок

43. В отсутствие значительного роста инвестиций и реализации мер по коммерциализации и реформированию с целью повышения конкурентоспособности железных дорог, скорее всего, объемы грузовых перевозок РОТ продолжат сокращаться в будущем. Исходя из этого, в Таблице 2.8 приведены примерные прогнозы на 2019–2022 годы.

Таблица 2.8: Базовый сценарий объема перевозок, 2019–2022 гг.

Индикаторы	Предполагаемые темпы роста (%)	Прогнозируемый объем перевозок			
		2019	2020	2021	2022
Перевезено грузов (тыс. тонн)	–5	5 270	5 007	4 756	4 518
Грузооборот ж/д (млн. тонн-км)	–7	201	187	174	162
Перевезено пассажиров (тыс. чел.)	5	575	604	634	666
Пассажирооборот (млн. пас.-км)	12	37	41	46	52

км = километр.

Источник: консультанты ТП.

[24] Доходы не генерируются, когда порожние контейнеры и вагоны, на которых они размещены, возвращаются межлинейным железным дорогам.

3 КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ НА РЫНКЕ

A. Введение

44. Как обсуждалось в Главе 2, объем перевозок и оборот РОТ неуклонно сокращаются. РОТ утратили различные сегменты рынка грузовых перевозок в пользу автомобильного транспорта, а их существующая доля на рынке грузовых перевозок в большей степени ограничивается бестарными товарами, которые трудно транспортировать автомобильным транспортом.

45. На рынке грузовых перевозок Таджикистана существует высокая конкуренция. В последние два десятилетия автомобильный транспорт становится все более конкурентоспособным по сравнению с железнодорожным транспортом. Правительство осуществило большие инвестиции в автодорожную инфраструктуру, при этом гораздо меньше было потрачено на железнодорожную инфраструктуру. Это снизило эксплуатационные расходы и увеличило скорость и надежность автомобильных перевозок по сравнению с железными дорогами.

46. Таджикские водители грузовиков имеют опыт перевозок на дальних международных маршрутах. Интенсивная конкуренция вынуждает автотранспортные компании снижать тарифы и улучшать качество обслуживания, что затрудняет РОТ конкурировать с ними. В Таблице 3.1 показаны типичные расценки на перевозки грузовыми автотранспортными средствами и время в пути до пунктов назначения, куда часто осуществляются перевозки. Поскольку эти расценки на перевозки грузовым автотранспортом довольно низкие, если рассчитать их на основе тонно-километра, а качество обслуживания лучше, чем у железных дорог, они устанавливают верхний лимит для тарифов на железнодорожные перевозки.

Таблица 3.1: Типичные расценки на автомобильные перевозки для экспорта в часто используемые пункты назначения (для груза весом 20–22 тонны)

Маршрут	Продолжительность	Общие транспортные расходы	Тип товаров
Душанбе – Бандар Аббас через Узбекистан–Казахстан–Россию–Грузию–Азербайджан[a]	10 дней	$3 400~3 500 ($170 за тонну)	Сельскохозяйственные продукты, хлопок, алюминий и техническое оборудование
Душанбе – Москва через Узбекистан и Казахстан	4 дня	$4 800~5 000 ($200~250 за тонну) для скоропортящихся товаров в авторефрижераторах	Сельскохозяйственные продукты
		$1 800~2 000 ($100 за тонну) для нескоропортящихся товаров	Хлопок и текстильные изделия, а также алюминий
Худжанд – Алматы, через Узбекистан	3 дня	$1 500 ($75 за тонну)	Сельскохозяйственные продукты, хлопок и промышленные продукты

[a] Этот маршрут является обходным из-за невозможности транзита через Туркменистан.

Источник: обследование среди грузоотправителей, проведенное консультантом ТП.

47. Географическая удаленность Таджикистана, а также блокада Туркменистана, способствуют высокой стоимости логистики для импорта и экспорта, особенно при использовании железных дорог. Например, глинозем,[25] импортируемый «ТАЛКО» на его завод в Турсунзоде, обслуживаемый железной дорогой, должен транспортироваться на большие расстояния из черноморских портов Поти (Грузия) и Новороссийска (Российская Федерация) или из Риги (Латвия) на Балтийском море. Готовая продукция (алюминиевая проволока, прутки, заготовки, слитки) затем экспортируется на дальние расстояния до конечных рынков. Поскольку для ввозимого сырья требуются различные типы специализированных вагонов (вагоны с открытым верхом для глинозема) и для вывозимой готовой продукции (закрытые вагоны для алюминиевых прутков и проволоки), это приводит к дополнительным перемещениям порожних вагонов, что еще больше увеличивает затраты.[26] С другой стороны, грузовые автотранспортные средства осуществляют активный поиск грузов для обратной перевозки. После доставки ввозимого груза в Таджикистан, они предлагают сниженные цены, чтобы привлечь экспортную продукцию из алюминия «ТАЛКО», что помогает им избежать обратного порожнего пробега. В прошлом «ТАЛКО» полагалась в основном на железную дорогу, но сейчас около 70% его объема перевозок приходится на автомобильные перевозки.

48. Поскольку для формирования контейнерного маршрутного поезда требуется 41 вагон-платформа, низкий уровень контейнеризации РОТ не позволяет им получить выгоду от улучшения скорости и качества обслуживания, предлагаемого специальными маршрутными поездами. Большинство контейнеров приходится перевозить на обычных поездах, которые останавливаются в пути для классификации. Контейнеризация также сдерживается отсутствием специального оборудования. Из 2 058 грузовых вагонов только 143 – вагоны-платформы. В период с 2014 по 2018 год парк контейнеров сократился с 129 до 104 единиц.[27] Это может объясняться тем, что контейнерный парк довольно старый и контейнеры не заменяются, когда они выходят из использования. Кроме того, старые контейнерные краны РОТ часто выходят из строя, что может задерживать выгрузку контейнеров на несколько дней.

49. Как часть мероприятий в период приватизации, РОТ продали два наиболее важных мультимодальных терминала частному сектору. Этими терминалами, предназначенными для обработки международных перевозок, являются Душанбе-Терминал 2 и Станция Худжанд, каждый из которых способен ежедневно обрабатывать 500 вагонов.[28] Экспедиторы сообщили, что после продажи стоимость использования одного контейнерного подъемника удвоилась.

B. Отзывы участников рынка

50. Чтобы понять динамику рынка грузовых перевозок и восприятия пользователей относительно железнодорожного транспорта, были проведены интервью с различными грузоотправителями/получателями, грузовыми посредниками, автотранспортными компаниями и торговыми ассоциациями. Результаты кратко описаны в Таблице 3.2.

[25] За последние десять лет объем перевозок импорта сырья для производства алюминия (глинозем, сырой/кальцинированный кокс, каменноугольный пек, фторид алюминия и криолит) и продукты из переработанного алюминия (слитки, катанка, проволока, лист и пр.) в общей сложности составил в среднем 1 миллион тонн в год.

[26] РОТ должны вернуть порожние полувагоны межлинейным железным дорогам после того, как «ТАЛКО» разгрузит ввозимое сырье; и должны поставить порожние закрытые вагоны для удовлетворения своих потребностей в исходящих перевозках.

[27] РОТ также унаследовали 585 небольших контейнеров грузоподъемностью 3–5 тонн от БСС. Они устарели для современных контейнерных перевозок и должны быть утилизированы.

[28] Остальные непроданные мультимодальные терминалы РОТ меньше по размеру. К ним относятся станции в Конибодоме, Бохтаре, Хатлоне, Кулябе, Дангаре, Махраме и Исфаре.

Таблица 3.2: Отзывы участников рынка о конкурентоспособности РОТ для различных типов перевозок

Конкурентоспособность	Тип перевозок	Примеры	Объяснение конкурентоспособности железных дорог
Железные дороги конкурентоспособны	Грузы для проектов, негабаритные грузы	Оборудование для производства электричества, горнодобывающее оборудование	У ж/д есть преимущества для перевозки сверхтяжелых, негабаритных грузов.
	Насыпные грузы	Глинозем для «ТАЛКО» Сырье для цементного завода «Huaxin-Ghayur» («Хуасинь Гаюр»)[a]	Ж/д эффективны для перевозки насыпных грузов, которые часто перемещаются в специализированном оборудовании для оптимизации погрузки и разгрузки. Особенно подходят для получателей с подъездными путями и сооружениями для погрузки/разгрузки.
	Сырая нефть и продукты нефтепереработки	Импорт сырой нефти из Казахстана и продуктов нефтепереработки из Российской Федерации («Газпром»)	Ж/д являются предпочтительным видом транспорта для опасных, летучих жидких грузов, перевозимых в вагонах-цистернах.
	Уголь и полезные ископаемые	От национальных шахт и шахт в соседних странах	Ж/д эффективны для перевозки угля и полезных ископаемых, которые часто перевозятся в поездах с использованием специализированного оборудования для оптимизации перевалки материала.
	Химические вещества	Ядовитые, легковоспламеняющиеся, коррозийные грузы; удобрения и другие химикаты	У ж/д есть преимущества для обеспечения безопасности, которые являются главными соображениями.
	Трансграничные грузы	Перевозка импорта/экспорта в вагонах	РОТ надежный партнер. Органы, управляющие границами, готовы сотрудничать для оптимизации проверок.
	Грузы в места назначения, предлагающие мало обратных грузов	Грузы в Центральную Азию	Грузоотправителям/получателям и экспедиторам не нужно управлять порожней тарой при использовании железнодорожных вагонов.
	Грузы, не чувствительные ко времени	Строительные материалы, запас которых необходимо создать до начала проекта	Грузоотправители и получатели получают выгоды от бесплатного хранения «на колесах».

продолжение на следующей странице

51. Согласно этим отзывам от участников рынка, железные дороги в настоящее время конкурентоспособны только для насыпных или наливных грузов, которые трудно перевозить на грузовиках, особенно для опасных грузов и грузов для проектов. Они имеют преимущества с точки зрения обеспечения безопасности и охраны грузов, а проверки таможенными и другими пограничными службами часто проводятся быстрее и проще для железнодорожных перевозок, чем для автомобильных перевозок.[29]

[29] Процедуры оформления на границе иногда меняются без предварительного уведомления. Недавно Комитет по доходам Казахстана ввел длительные процедуры проверки грузов, которые могут задержать время транзита на неделю или более.

Таблица 3.2: продолжение

Конкурентоспособность	Тип перевозок	Примеры	Объяснение конкурентоспособности железных дорог
Железные дороги не конкурентоспособны	Потребительские товары	Грузы небольшого и среднего размера для большого числа разных получателей	Автотранспорт обычно дешевле, быстрее и проще с точки зрения организации.
			Грузоотправители и получатели придают большое значение ответственности только одной стороны за доставку по принципу «от двери до двери».
			Автоперевозки особенно выгодны для коротких поездок (например, 100–300 км), а также для пунктов отправления и назначения, не расположенных на железнодорожной линии.
	Пункты происхождения и назначения грузов расположены далеко от ж/д станций	Много типов товаров	После добавления затрат на автомобильные перевозки до и от железнодорожного вокзала стоимость использования железнодорожного транспорта выше, чем использование только автомобильного транспорта.
	Грузы, чувствительные к времени	Экспонаты для торговых выставок	Доставка должна быть вовремя к дате проведения выставки. Немецкий перевозчик недавно осуществил такую перевозку из Гуандуна через Хоргос в Великобританию, потому что получателю нужна была доставка в конкретное время.
	Грузы с высокой стоимостью	Электроника, модная одежда от дизайнеров	Железные дороги Центральной Азии сталкиваются с проблемами краж, но не компенсируют убытки и ущерб грузоотправителям/получателям. Водители грузовиков лучше защищают груз от кражи.
	Скоропортящиеся товары (охлажденные или замороженные)	Лекарственные препараты и вакцины. Куры, свинина, говядина, рыба и различные виды морепродуктов	Автоперевозки быстрее, надежнее (в том числе отслеживание и прослеживание в режиме реального времени). Можно быстро устранить механическую неисправность рефрижератора. У железных дорог зачастую не хватает вагонов с регулируемой температурой.

км = километр.

[a] «Huaxin» – крупная китайская компания из Синьцзяна.

Источник: консультанты ТП.

Железные дороги могут быть более привлекательны для некоторых других сегментов рынка грузовых перевозок, если будут обеспечены соответствующие вагоны, терминалы, сооружения для обработки и подъездные пути. Однако для большинства видов грузов предпочтительнее автомобильные перевозки. Они значительно быстрее, зачастую дешевле, и автоперевозчики берут на себя большую ответственность за управление рисками и решение проблем, возникающих в пути.

52. По словам одного крупного производителя цемента, с РОТ сложно иметь дело. Например, они разрешают компании бесплатно задерживать вагоны

Таблица 3.3: Качество транспортных услуг по оценке местных специалистов по логистике

Страна	% местных респондентов, ответивших «высокое» или «очень высокое качество»					
	Автомоб. перевозки	Ж/д перевозки	Складское хранение	Экспедирование грузов	Услуги тамож. брокеров	Торгов. консультации
Казахстан	57	48	14	38	10	30
Кыргызская Республика	20	5	7	20	15	14
Таджикистан	**0**	**0**	**3**	**5**	**5**	**5**
Узбекистан	24	21	14	15	7	12
Страны с доходом ниже среднего	21	4	23	47	19	13
Страны в доходом выше среднего	20	5	21	38	21	11
Страны с высоким уровнем доходов	55	26	62	70	52	43

Примечание: Расчеты МТФ основаны на агрегированных годовых данных из Индекса эффективности логистики, 2010–2018 гг.
Источник: ITF 2019.

только в течение двух часов для загрузки вагонов на железнодорожной станции. Следовательно, он должен мобилизовать как минимум 50 временных рабочих для быстрой перевалки цемента с грузовиков, прибывающих с завода, в железнодорожные вагоны. Этот грузоотправитель не может понять, почему РОТ переложили эти задачи в качестве ответственности на грузоотправителя, так как в большинстве стран они являются обязанностью железной дороги. Таким образом, даже для перевозок, для которых железная дорога должна быть конкурентоспособной, железнодорожный транспорт зачастую используется намного меньше, чем это обычно ожидается.

53. Недовольство этого грузоотправителя цемента соответствует недавним оценкам качества услуг местными специалистами по логистике, как показано в Таблице 3.3. Местные специалисты по логистике оценили качество железнодорожных услуг Таджикистана как самое низкое среди соседей по ЦАРЭС – значительно ниже, чем в Казахстане, Кыргызской Республике и Узбекистане.

C. Проблемы, влияющие на конкурентоспособность железных дорог

54. Также были получены отзывы о некоторых основных проблемах, ограничивающих конкурентоспособность железнодорожного транспорта. Они рассматриваются ниже.

55. **Автомобильные перевозки широко доступны, быстрые, гибкие и конкурентоспособные.** Грузоотправители могут использовать грузовые автотранспортные средства, чтобы обслуживать гораздо больший диапазон пунктов отправления и назначения. Порожние перевозки представляют собой меньшую проблему для грузовых автотранспортных средств, поскольку автомобильные перевозчики быстро реагируют на сезонные и другие изменения спроса, проявляют гибкость в отношении ценообразования и могут осуществлять «триангуляцию» для обеспечения загруженных прибыльных рейсов в оба конца (например, из Душанбе в Москву, из Москвы в Ташкент и из Ташкента в Душанбе).

Автотранспортная отрасль Таджикистана насчитывает 44 000 грузовых автотранспортных средств, из которых около 800 осуществляют международные перевозки.[30] Кроме того, существует конкуренция со стороны иностранных грузовиков, приезжающих из Турции, Узбекистана, Кыргызской Республики, Казахстана и Российской федерации. Эти грузовики, как правило, новее, чем таджикские, практически все они обеспечивают страхование грузов и готовы сделать скидку, чтобы получить груз для обратной перевозки домой.

56. **Железнодорожная сеть ограничена.** Первоначально развиваемая как серия коротких железнодорожных веток, сеть РОТ является небольшой, ограничивается западными частями страны, и охватывает только некоторые основные города и производственные центры. Прямой связи между северным участком и центральным участком не существует, а трансграничные железнодорожные сообщения ограничиваются небольшим числом связей с сетью железных дорог Узбекистана.[31] Эти ограничения в сети железных дорог означают, что большие части страны не имеют легкого доступа к железнодорожным перевозкам, что приводит к увеличению расстояний поездки, более высокой стоимости и медленному обслуживанию, что делает железные дороги менее привлекательными для грузоотправителей и получателей.

57. **Нехватка вагонов является постоянной проблемой.** Вагонный парк РОТ устарел, и ассортимент типов вагонов не соответствует потребностям рынка. Существует сезонная нехватка вагонов и нехватка отдельных типов вагонов, что приводит к задержкам при отправке грузов.

58. **РОТ ведут капиталоемкую бизнес деятельность в условиях низкой маржи.** Отрасль автомобильного транспорта состоит из большого числа небольших автотранспортных компаний. Они интенсивно конкурируют, часто за счет снижения цен, что привело к снижению прибыли до низкого однозначного диапазона. Это привело к резкому сокращению прибыли от железнодорожных перевозок. Однако, в отличие от автотранспортных компаний, которые используют дорожную инфраструктуру, построенную и обслуживаемую за счет государственных и донорских средств, РОТ должны инвестировать в собственную железнодорожную инфраструктуру и приобретать дорогостоящие долгосрочные активы, такие как локомотивы и вагоны. Существующая низкая маржа не приносит достаточной прибыли от операций РОТ для финансирования обновления активов или дальнейшего развития сети железных дорог.

59. **Клиенты считают, что вести бизнес с РОТ сложно.** Клиенты ссылаются на проблемы взаимодействия с РОТ, а также на частые изменения и сбои в обслуживании, а также на плохое качество услуг. Процесс получения предложений по ценам и обеспечения безопасности вагонов занимает гораздо больше времени, чем в случае организации автомобильных перевозок. Если выбор сделан в пользу РОТ, то грузоотправитель должен осуществить предоплату, чтобы купить «код»,[32] или оплатить за услуги экспедитора, уполномоченного продавать такой код, тогда как в случае использования автомобильных перевозок, грузоотправителю разрешается осуществить оплату после доставки груза. Экспедитор заявил, что РОТ все еще используют текстовый процессор для генерации счетов-фактур, и часто качество распечатки настолько плохое, что невозможно разработать наименование позиций.

[30] РОТ сталкиваются с еще более острой конкуренцией со стороны грузовых автотранспортных средств в международных перевозках. Например, Кыргызстан имеет 7 000 грузовиков, которые работают на международном уровне, а Узбекистан – 4 500. Во время поездки в ПП Дустик к западу от Турсунзоде можно было увидеть грузовики из Турции, Узбекистана, Кыргызстана, Казахстана, Ирана и Российской Федерации, перевозящие грузы в Таджикистан.

[31] РОТ также ослабили связанность в рамках собственной сети, фрагментировав железнодорожные ветки на множество сегментов и продавая их по отдельности.

[32] Код позволяет перевозчику перемещать свой груз по РОТ.

60. **РОТ проводят недостаточную работу над тем, чтобы предлагать клиентам мультимодальные транспортные решения.** Чтобы конкурировать с автомобильным транспортом, РОТ должны развивать свой потенциал в области мультимодальных перевозок, в том числе предлагая сочетание железнодорожных и автомобильных перевозок для использования железнодорожной сети, когда это возможно, обеспечивая бесшовный переход на автомобильные перевозки для завершения участков пути за пределами железнодорожной сети и обеспечения эффективной доставки и сбора грузов до и от помещений клиентов и их передачи для и после железнодорожных перевозок. До сих пор руководство РОТ не уделяло достаточного внимания развитию мультимодальных услуг, даже если клиенты считают их важными, и не создало потенциала, необходимого для эффективного осуществления мультимодальных перевозок. Недавно РОТ продали некоторые из своих мультимодальных терминалов частным сторонам и избавились от железнодорожных ответвлений, не учитывая того, насколько это может ухудшить доступ клиентов к железнодорожной сети и связанности сети.

61. **Цифровая связанность РОТ плохая.** Современные цепочки поставок полагаются как на своевременную передачу информации, так и на своевременную перевозку грузов. Однако у РОТ нет услуг онлайнового отслеживания и прослеживания для клиентов. Таможенная служба Таджикистана упомянула, что она попросила РОТ предоставлять информацию о грузах в цифровом формате, но пока этого не произошло.

62. **РОТ оказывают небольшое влияние на общую цену, оплачиваемую за междугородние железнодорожные перевозки.** Для дальних международных грузоперевозок большая часть поездки осуществляется по железным дорогам других стран, а в сети РОТ имеется только короткий участок. Поэтому железнодорожные тарифы этих стран играют более важную роль в определении цены для перевозок по принципу «от двери до двери» и конкурентоспособности для таких перевозок. Кроме того, некоторые основные международные железнодорожные маршруты, доступные для Таджикистана, проходят через страны-члены Евразийского экономического союза (ЕАЭС),[33] что требует оплаты более высокого тарифа за транзитные перевозки.

63. **РОТ не корректируют цены, чтобы соответствовать рыночным условиям.** Принимая во внимание, что автоперевозчики готовы корректировать свои цены в зависимости от рыночных условий, РОТ устанавливают свой железнодорожный тариф, используя традиционные формулы. Это препятствует тому, чтобы предприятие получало более высокие доходы от некоторых грузов, которые могут позволить более высокие тарифы, и приводит к тому, что другие партии грузов уходят к автомобильным перевозчикам, когда они «подрезают» ставки РОТ. Регулирование тарифов Антимонопольной комиссией еще больше ограничивает гибкость ценообразования РОТ. Процесс анализа, требуемый комиссией до утверждения изменений тарифов на железнодорожные перевозки (параграф 18), означает, что всегда будет требоваться определенный период времени, прежде чем РОТ смогут адаптировать свои цены к изменениям условий рынка грузовых перевозок. Это препятствует их способности конкурировать с грузовыми автотранспортными средствами и способствует их низкой и уменьшающейся доле на рынке грузовых перевозок.

64. **РОТ не имеют адекватной функции продаж и маркетинга.** Масштаб функции продаж и маркетинга РОТ ограничивается тремя сотрудниками (из 5 400 человек), задача которых заключается в формулировке и поддержании тарифов.

[33] Членами ЕАЭС являются Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация.

Ни перед одним из них не поставлены специальные задачи в области продаж и маркетинга. Следовательно, вместо того, чтобы развивать тесные отношения с грузоотправителями, получателями и экспедиторами с целью привлечения большего объема перевозок, РОТ просто действуют как пассивный получатель заказов. Не имея адекватной функции продаж и маркетинга, чтобы информировать РОТ о состоянии рынка и потребностях клиентов, РОТ не могут определять тенденции, адаптироваться к изменениям рынка, нацеливаться на сегменты рынка с высокой маржой или разрабатывать новые продукты в сфере услуг, адаптированные к меняющимся потребностям рынка.

65. **Организационная форма, бизнес-подход и механизмы управления РОТ не подходят для привлечения дополнительных клиентов и повышения эффективности бизнеса.** Без достаточной коммерческой ориентации РОТ не смогли обратить вспять тенденцию снижения объема перевозок и доходов. Грузоотправители, экспедиторы и автоперевозчики выразили мнение, что РОТ будет трудно привлекать новые источники перевозок, пока они не осуществят далеко идущие реформы, чтобы работать на коммерческой основе.

66. Несмотря на эти различные проблемы, РОТ также имеют некоторые преимущества и возможности, которые можно использовать в рамках усилий по повышению эффективности бизнеса. Например, Таджикистан запрещает использование тяжелых грузовиков в дневное время летом, исходя из того, что высокие летние температуры смягчают поверхность битума, что приводит к повреждению дорог тяжелыми грузовиками («тепловой режим»). Таким образом, грузовики, въезжающие в Таджикистан летом, должны ждать на специальных стоянках до наступления темноты, прежде чем продолжить поездку.[34] Эта вынужденная остановка способствует увеличению времени в пути и повышению эксплуатационных расходов. Для рефрижераторных грузовых автотранспортных средств это приводит к дополнительному расходу дизельного топлива, чтобы обеспечить охлаждение скоропортящихся продуктов. В случае железных дорог никаких летних ограничений нет, поэтому РОТ могут использовать это преимущество, чтобы привлечь каку-то часть грузов от автомобильного транспорта. Другой уместный пример – опыт крупного производителя цемента, который недавно заплатил РОТ за строительство подъездных путей на своем заводе к югу от Турсунзоде. Наличие подъездных путей вместе со специализированными сооружениями для эффективной погрузки и разгрузки на цементном заводе оптимизировали цепочку поставок компании, и теперь использование железнодорожного транспорта обходится заводу на 5 долларов за тонну дешевле, чем использование автомобильного транспорта. Вероятно, будут и другие клиенты, которые получат аналогичную выгоду, если РОТ поможет им посредством строительства подъездных путей. Если РОТ будут более коммерчески-ориентированны, то потенциально, они могли бы иметь конкурентные преимущества, обслуживая некоторые пункты происхождения и назначения в западном Узбекистане, расстояние до которых по железной дороге короче, чем по автомагистрали, и могли бы быть более привлекательными для трасграничных перевозок, так как время и затраты на прохождение границы значительно меньше для железнодороных перевозок по сравнению с автомобильными перевозками.

[34] Некоторые грузовики ожидают до 15 часов, чтобы завершить последние 65 км пути из 4 500 км до Душанбе.

4 ПОКАЗАТЕЛИ ОПЕРАЦИОННОЙ И ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

A. Введение

67. В этой главе представлена краткая оценка коммерческой ориентации РОТ и их операционных и финансовых показателей.

B. Коммерческая ориентация

68. После распада БСС, РОТ сыграли историческую роль, приняв на свой баланс железную дорогу и обеспечив продолжение железных перевозок. Тем не менее, их коммерческая ориентация и обслуживание клиентов были слабыми. Методы управления и эксплуатации предприятия были унаследованы с советских времен и устарели. Они основаны на бюрократических правилах, а не на обслуживании рынка на коммерческой основе. Организационная структура РОТ не включает в себя отдельные команды или центры прибыли, чтобы управлять каждым из основных направлений бизнеса. Система бухгалтерского учета не поддерживает отслеживание показателей эффективности основных направлений деятельности. Нет отслеживания затрат по видам деятельности с разбивкой по клиентам, чтобы помочь в оптимизации тарифов. Существующая управленческая информация, по-видимому, не фокусируется на типах коммерческих показателей, используемых высокоэффективными железными дорогами (например, время простоя в терминале, скорость оборачиваемости активов, скорость движения поездов и надежность услуг/сообщения).

Чтобы быть способным конкурировать за дополнительный трафик в будущем, РОТ необходимо реформировать и реструктурировать, чтобы они стали современными, ориентированными на клиента железными дорогами, работающими в соответствии с коммерческими принципами. Это будет очень сложной задачей, но другие страны, такие как Казахстан и Грузия, уже достигли прогресса в этом отношении.

69. Правительство признает, что реформы будут необходимы, чтобы иметь возможность привлекать инвестиционное финансирование, необходимое для обновления активов и расширения бизнеса. Подход, используемый некоторыми другими странами Центральной Азии, заключался в том, что железные дороги были созданы в форме акционерного общества, работающего в соответствии с коммерческими принципами с внедрением новых принципов управления с целью повышения эффективности, прибыльности и расширения бизнеса.

C. Финансовые показатели

70. Таблице 4.1 приведены сводные данные о динамике доходов и расходов РОТ с 2014 по 2018 годы, предоставленные МТ. Это указывает на то, что доходы увеличивались с 2014 по 2016 год, но затем резко сократилась в 2017 году после того, как транзитные перевозки Узбекистана стали осуществляться по недавно построенной УТЙ железной дороге Ангрен-Пап (параграф 11). Данные по ежегодной прибыли, показывают, что РОТ постоянно получали прибыль, причем прибыльность значительно

Таблица 4.1: Тенденция доходов и расходов железных дорог Таджикистана, 2014–2018 гг. (млн. сомони)

	2014	2015	2016	2017	2018	Средн. темпы роста %
Доходы	415	504	554	359	403	–0,76
Расходы	387	485	527	329	363	–1,53
Прибыль	28	19	27	30	39	8,42
Норма прибыли (%)	6,8	3,7	4,9	8,3	9,7	9,3

Источник: МТ.

возрастала, даже когда объемы перевозок и доходы снизились. В других странах, когда железные дороги испытывают резкое падение доходов, это обычно сопровождается падением прибыльности, поскольку железные дороги имеют высокие постоянные издержки. Непонятно, как РОТ удалось сократить свои расходы, чтобы повысить рентабельность.

71. Ввиду отсутствия данных по активам и пассивам в балансовом отчете РОТ, нет возможности оценить их финансовую устойчивость и результаты деятельности. Как наблюдалось в некоторых других странах, возможно, что отчеты РОТ могут завышать прибыльность, например, не отражая полные затраты на амортизацию.

72. Так как РОТ являются подразделением МТ, было бы разумно охарактеризовать предприятие как государственный департамент, который пытается скорректировать свою деятельность, чтобы в целом удерживать расходы в рамках своих доходов. Тем не менее, многие из железнодорожных активов достигли конца своей экономической жизни, и похоже, что РОТ не накопили резервы для финансирования обновления активов.

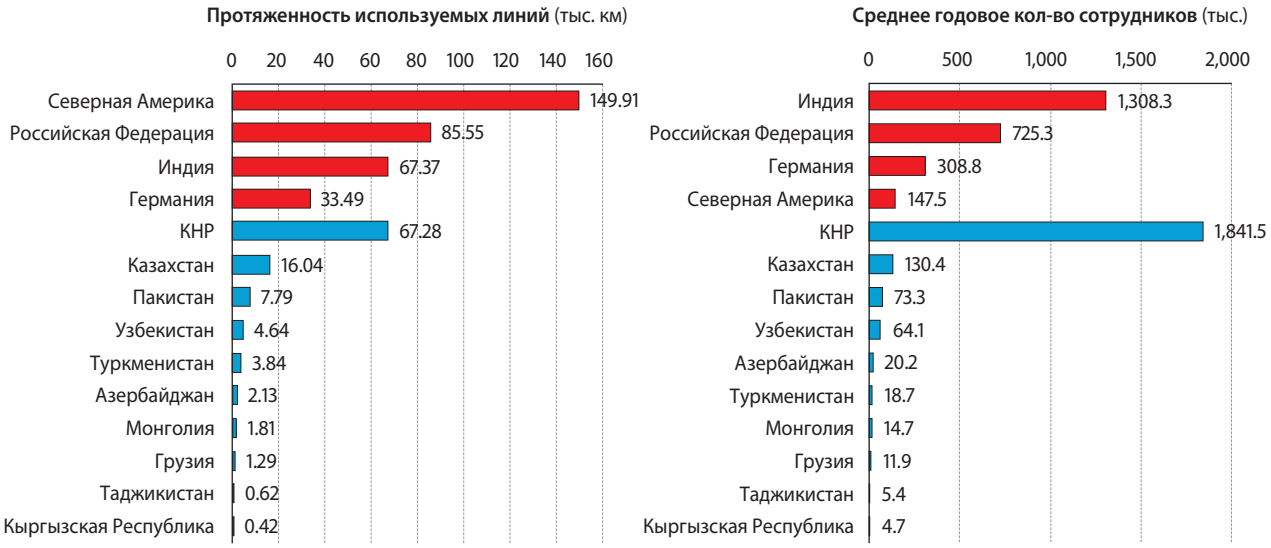
73. Необходимо подготовить тщательную оценку отчетов РОТ, чтобы получить достоверное представление о финансовых результатах работы предприятия. Это будет необходимо, если правительство желает получить внешнее финансирование, чтобы помочь РОТ приступить к реализации программы коммерциализации, реформы, сопровождаемой приоритетными инвестициями, приносящими доход.

D. Сравнение показателей операционной деятельности

74. Опираясь на операционные данные железных дорог, полученные от Международного союза железных дорог (МСЖД),[35] показатели эффективности операционной деятельности РОТ были сопоставлены с другими железными дорогами ЦАРЭС (кроме Афганистана)[36] и ведущими железными дорогами из других регионов (Германия, Индия, Российская Федерация и Северная Америка).[37] В большинстве случаев они относятся к самому последнему году, за который имеются данные.

[35] База данных МСЖД состоит из данных, представляемых отдельными железнодорожными организациями.
[36] База данных МСЖД пока еще не включает данные по Афганистану, поэтому он не включен в сравнительный анализ показателей.
[37] В дополнение к национальным железным дорогам стран ЦАРЭС, выборка включает «Индийские железные дороги» (Индия), «Deutsche Bahn AG» (Германия), «Российские железные дороги» и «Ассоциацию американских железных дорог» (Северная Америка), представляющую основные грузовые железные дороги Канады, Мексики и США.

Рисунок 4.1: Сравнение длины железных дорог и численности персонала в Таджикистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах



ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, КНР = Китайская Народная Республика.
Примечание: Страны-члены ЦАРЭС обозначены синим цветом, компараторы из других регионов – красным.
Источник: База данных МСЖД.

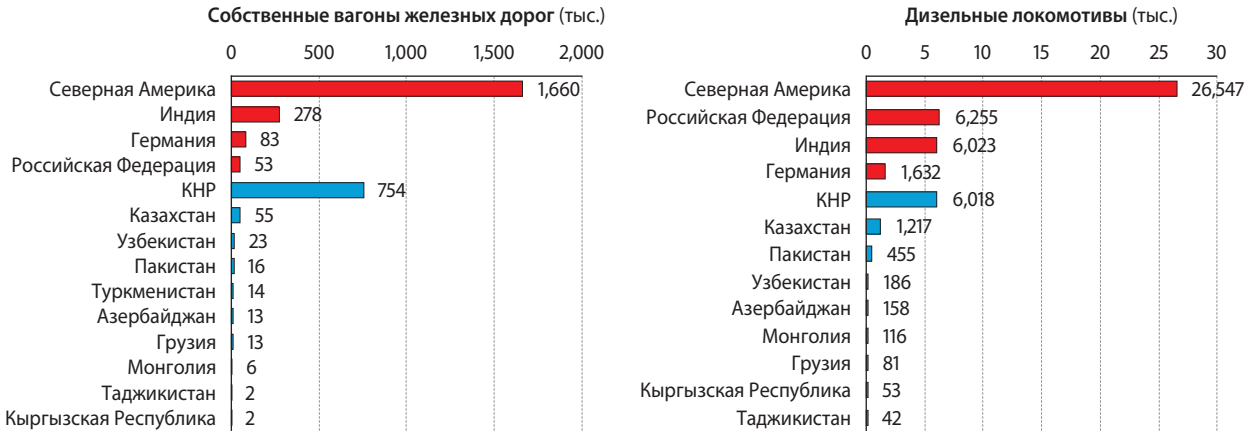
75. С точки зрения размера сети железных дорог и количества персонала, РОТ являются одной из самых маленьких железных дорог в регионе ЦАРЭС и очень маленькой по сравнению с ведущими железными дорогами в других регионах. Это показано на Рисунке 4.1.

76. Среди стран-компараторов у РОТ наименьшее количество вагонов и тепловозов. Как правило, это соответствует небольшому размеру железной дороги. Однако, поскольку большая часть подвижного состава РОТ была приобретена еще в советское время, их фактический парк подвижного состава может быть еще меньше. Это показано на Рисунке 4.2.

77. Аналогичным образом, РОТ имеют самый низкий годовой грузооборот и пассажирооборот среди стран-компараторов. В случае грузовых перевозок, которые являются основным источником доходов РОТ, годовой объем перевозок значительно ниже, чем в других странах-членах (СЧ) ЦАРЭС. Это отражает совокупное влияние небольшого тоннажа перевозок и очень малых средних расстояний в сети РОТ, которая первоначально была разработана как железнодорожные ответвления на короткие расстояния основных железнодорожных коридоров, которые в настоящее время находятся в Узбекистане и Казахстане. Это показано на Рисунке 4.3.

78. Плотность путей измеряет интенсивность использования путей с точки зрения объема движения на километр железной дороги. Как показано на Рисунке 4.4, плотность путей РОТ является самой низкой среди стран-компараторов. Производительность труда персонала может быть измерена как объем перевозок на одного сотрудника. Показатель производительности персонала РОТ является самым низким среди стран-компараторов и составляет лишь небольшую долю от уровня производительности в пяти СЧ ЦАРЭС, имеющих более высокую производительность. Это является еще одним свидетельством того, что РОТ имеют слишком чрезмерное число персонала для своего текущего уровня операционной деятельности.

Рисунок 4.2: Сравнение парка железнодорожного подвижного состава в Таджикистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах

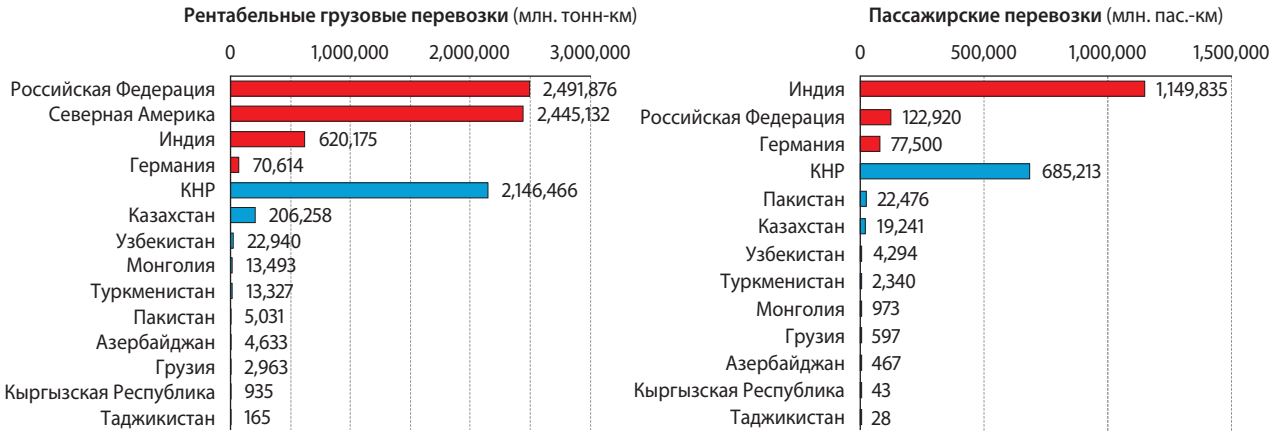


ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, КНР = Китайская Народная Республика.

Примечание: Страны-члены ЦАРЭС обозначены синим цветом, компараторы из других регионов – красным.

Источник: МСЖД, 2019 г.

Рисунок 4.3: Сравнение годовых объемов железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок в Таджикистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах



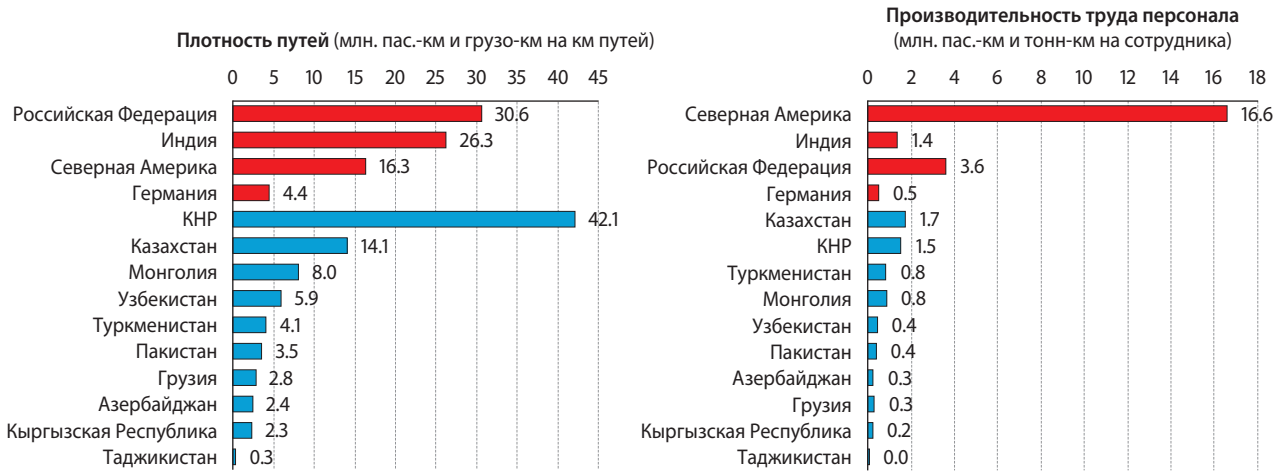
ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, КНР = Китайская Народная Республика.

Примечание: Страны-члены ЦАРЭС обозначены синим цветом, компараторы из других регионов – красным.

Источник: МСЖД, 2019 г.

79. Дальнейший набор показателей производительности относится к использованию активов подвижного состава. Производительность локомотива измеряет годовой объем перевозок на локомотив. Производительность локомотивов РОТ является самой низкой среди СЧ ЦАРЭС, что говорит о том, что у них гораздо больше локомотивов, чем требуется для их операционной деятельности. Производительность вагонов измеряет годовой объем перевозок на собственный вагон. Производительность вагонов РОТ снова самая низкая среди СЧ ЦАРЭС, что отражает большое количество избыточных вагонов. Это показано на Рисунке 4.5.

Рисунок 4.4: Сравнение производительности железнодорожный путей и персонала в Таджикистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах

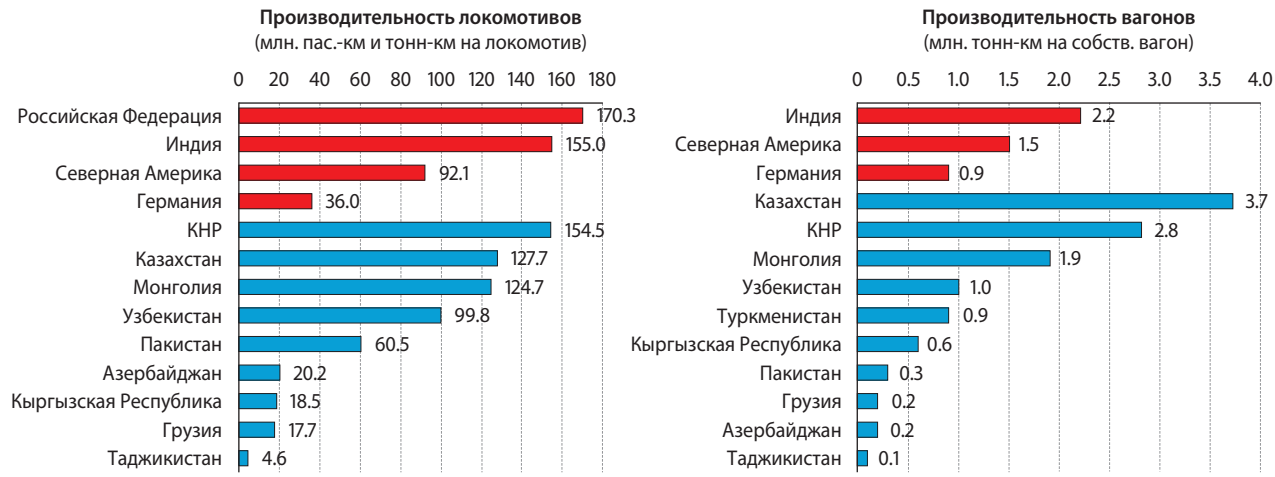


ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, КНР = Китайская Народная Республика.

Примечание: Страны-члены ЦАРЭС обозначены синим цветом, компараторы из других регионов обозначены красным цветом.

Источник: МСЖД, 2019 г.

Рисунок 4.5: Сравнение производительности локомотивов и вагонов в Таджикистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах



ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, КНР = Китайская Народная Республика.

Примечания: (1): страны-члены ЦАРЭС обозначены синим цветом, компараторы из других регионов – красным; (2) расчеты производительности менее точны для стран с более высоким уровнем использования арендованных локомотивов или вагонов, таких как Казахстан.

Источник: МСЖД, 2019 г.

5 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ, КОММЕРЦИАЛИЗАЦИИ И РЕФОРМЕ

A. Введение

80. Опираясь на предыдущие главы, в этой последней главе рассматриваются возможности для развития железнодорожного сектора в Таджикистане, исходя из последних предложений по инвестициям в железные дороги, коммерциализации и реформе. В заключение в ней определены некоторые перспективные возможности для получения поддержки в подготовке технико-экономических обоснований, развития потенциала и помощи, связанной со знаниями, в рамках текущей ТП «Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС».

B. Разработка политики

81. Правительство хотело бы, чтобы железные дороги играли каталитическую роль в обеспечении национального экономического роста, и заинтересовано рассмотреть новые железнодорожные инвестиционные проекты, если можно будет продемонстрировать их осуществимость и определить подходящее распределение финансовых обязанностей и рисков. Любые инвестиции должны быть направлены на решение проблем, которые привели к снижению доли рынка, включая отсутствие коммерческой ориентации, а также низкое качество и эффективность услуг. До сих пор правительство полагалось на РОТ для решения этих вопросов. РОТ осознают необходимость проведения реформы, но пока еще не сформулировали план реформы. Поскольку РОТ являются одним из крупнейших работодателей в стране, вполне вероятно, что план реформирования будет политически чувствительным.

82. Несколько факторов могут побудить правительство уделять больше внимания коммерциализации и реформированию железных дорог в будущем. Если не решить эти вопросы, то проблема изношенных активов будет усугубляться (особенно для подвижного состава), что приведет к дальнейшему ухудшению качества обслуживания и снижению объемов перевозок. Правительству также известно, что финансисты вряд ли будут рассматривать значительные инвестиции в железные дороги, пока ГУП «РОТ» не будет реформировано. Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что Правительство может быть заинтересовано в рассмотрении предложений, предусматривающих сочетание реформ, направленных на изменение эффективности работы железных дорог, и на приоритетные инвестиции для устранения очень важных «узких мест».

83. Предыдущие попытки коммерциализации РОТ дали неутешительные результаты. Два года назад РОТ продали некоторые объекты частному сектору, не гарантируя доступа и возможности связанности для клиентов. Это включало некоторые из самых загруженных мультимодальных терминалов (например, Душанбе 2). Сегодня грузоотправители/получатели контейнеров должны платить владельцу нового частного мультимодального терминала 800–900 сомони за контейнер для погрузки/выгрузки из вагонов РОТ, что более чем в два раза превышает плату, взимаемую РОТ ранее. Приватизация железнодорожных ответвлений также вызвала значительные проблемы с доступом и связанностью для клиентов. Экспедитор сообщил, что для доставки вагона на завод «Coca Cola» рядом с Душанбе теперь необходимо, чтобы вагон

совершил объезд протяженностью 4 км по путям, принадлежащим трем разным предприятиям: «Газпрому», «Сомон Тахминот» и «Гидромонтажу». Это создало дополнительную административную работу для учета этих перемещений и осуществления оплаты каждому владельцу. Если один из владельцев пути не сможет обеспечить техническое содержание своего участка железнодорожной линии или запретит проезд, то завод «Coca Cola» потеряет доступ к железнодорожному сообщению. С учетом этого опыта, будущие предложения по коммерциализации должны быть тщательно изучены, особенно те, которые связаны с приватизацией.

C. Коммерциализация и реформа

84. Не существует единой модели наилучшей практики для коммерциализации и реформирования железных дорог, но возможной отправной точкой может быть (i) юридическая регистрация РОТ в форме акционерного общества; (ii) реорганизация их функций, системы управления и учета в соответствии с основными направлениями бизнес деятельности; (iii) подготовка и реализация рыночной стратегии финансового оздоровления, включая бизнес-план, пересмотренный тариф и программу малых инвестиций для устранения критически важных «узких мест» с целью быстрого расширения железнодорожного бизнеса и улучшения их финансовых показателей; и (iv) подготовка долгосрочного инвестиционного генерального плана с фокусом на проекты, которые, как ожидается, будут экономически и финансово жизнеспособными.

85. В рамках этого подхода ключевые элементы коммерциализации будут включать создание функции продаж и маркетинга, более глубокое понимание стоимости предлагаемых услуг, внедрение более гибкого подхода к ценообразованию[38] с целью привлечения большего объема перевозок и оптимизации доходов, а также работу с межлинейными железными дорогами и таможенными органами, чтобы предлагать более надежные и конкурентоспособные трансграничные железнодорожные перевозки.[39] Также необходимо будет решить проблему чрезмерного количества персонала и повышения квалификации персонала. Такой подход можно назвать «Программой модернизации и роста железных дорог». Поскольку РОТ не имеют опыта реализации такой программы, это потребует сильного руководства со стороны правительства и существенной поддержки в рамках технической помощи со стороны партнеров по развитию.

86. Ряд небольших инвестиций для решения критических важных вопросов может включать (i) развитие мультимодальных терминалов и железнодорожных подъездных путей, где были определены возможности для немедленного роста объема перевозок, (ii) создание современных логистических центров, обслуживаемых железнодорожными дорогами, предлагающих обработку с добавленной стоимостью, (iii) возрождение промышленных объектов, прилегающих к железнодорожным подъездным путям, чтобы генерировать дополнительные перевозки, (iv) модернизацию ИКТ, (v) создание современной системы бухучета для железных дорог, которая может отслеживать и отчитываться о прибыльности каждого из основных направлений бизнес деятельности РОТ,

[38] Например, внедрение улучшенных методологий установления тарифов и исключение требования, чтобы Антимонопольная комиссия утверждала изменение тарифов.

[39] Первоначальный приоритет также должен включать привлечение большего количества клиентов, которые будут обслуживаться непосредственно посредством железнодорожных подъездных путей. РОТ могли бы рассмотреть вопрос о создании отдела индустриального развития, чтобы проводить работу с Министерством экономики и местными органами власти с целью привлечения большего числа предприятий для работы в помещениях, обслуживаемых железными дорогами. Это обычная практика в железнодорожных компаниях Европы и Северной Америки, и она является эффективным способом увеличения объема грузовых перевозок.

(vi) меры по повышению эффективности операционной деятельности и качества услуг, и (vii) внедрение хороших практик управления активами.

87. У АБР может быть возможность предоставить механизм финансирования небольших расходов (SEFF), чтобы помочь подготовить и реализовать план коммерциализации и реформы, а также профинансировать небольшие инвестиции для привлечения дополнительного объема перевозок и доходов. За этим может последовать более крупный инвестиционный проект в будущем, как только будет улучшено финансовое положение, и будет определена схема роста перевозок и чистой прибыли.

D. Предложения для поддержки в рамках ТП «Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС»

1. Предварительные технико-экономические обоснования

88. **Современный мультимодальный терминал в Кулябе.** Хорошую возможность для РОТ с целью наращивания объемов железнодорожных перевозок и увеличения доходов от железнодорожных перевозок может предоставить создание современного мультимодального терминала в Кулябе. Железнодорожная сеть заканчивается в Кулябе, который расположен на Памирском шоссе, соединяющем границу КНР на перевале Кульма с Душанбе (Рисунок 1.1). Куляб – это региональный центр Хатлонской области, имеющий богатые сельскохозяйственные ресурсы. Мультимодальный терминал, обеспечивающий эффективную перевалку грузов между железной дорогой и автомобильным транспортом, особенно для контейнерных перевозок, увеличит объем трансграничных перевозок по железной дороге к западу от Куляба. Такой мультимодальный подход поможет РОТ расширить свою роль в качестве транзитной железной дороги, соединяющей КНР с Узбекистаном, Западным Казахстаном, Туркменистаном, Ираном, Турцией и Европой. Это будет способствовать расширению торговых связей и экономической интеграции между Таджикистаном и КНР (Синьцзян). Эффективные мультимодальные контейнерные перевозки также будут способствовать дальнейшему развитию сельского хозяйства в Хатлонской области и будут способствовать повышению доходов сельского населения.

89. **Логистические центры с добавленной стоимостью, связанные с важными узлами в сети РОТ.** Еще одна возможность для РОТ наращивать свои перевозки – посредством развития современных логистических центров с добавленной стоимостью, расположенных в местах стыковки железнодорожных/автомобильных сообщений с высокой интенсивностью движения вблизи важных населенных пунктов, производственных центров или пограничных переходов. В дополнение к регулярной логистической деятельности, такой как обработка грузов и складирование, такие центры могут предоставлять дополнительные услуги по инспектированию, маркировке и небольшим усовершенствованиям продуктов. Эффективные логистические центры с добавленной стоимостью могут привлечь отрасли промышленности и стимулировать их расположение поблизости и продвигать развитие экономической агломерации, которая обеспечит дополнительные грузы для транспортировки РОТ.

90. **Возрождение заброшенных промышленных объектов на железнодорожных подъездных путях РОТ.** Как и другие СЧ, которые были частью БСС, Таджикистан имеет много промышленных объектов, которые оказались заброшенными после распада плановой экономики БСС. Некоторые могут быть перепрофилированы или отремонтированы с целью возобновления их продуктивного использования. В Душанбе два года назад был перестроен заброшенный советский завод для производства цемента.

РОТ необходимо провести исследование для выявления заброшенных промышленных объектов на своих железнодорожных путях и провести работу с соответствующими государственными министерствами и застройщиками, чтобы восстановить их для продуктивного использования. При наличии воображения и решимости, некоторые из них могут превратиться в новые производственные или перерабатывающие объекты, которые обеспечат новые источники грузов для РОТ.

91. **Железная дорога Джалолиддини Балхи – Джейхун – Нижний Пяндж.** Предлагаемая 51-км железная дорога Джалолиддини Балхи – Джейхун – Нижний Пяндж является крупным инвестиционным проектом, который расширит железнодорожную сеть Таджикистана до пограничного пункта пропуска с Афганистаном в Нижнем Пяндже. Линия протяженностью 51 км будет проходить в окрестностях Колхозабада в Таджикистане и будет следовать на юг до границы. Она исключила бы необходимость перевалки грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный (параграф 20). Из Нижнего Пянджа движение будет осуществляться через реку Пяндж в порт Шерхан Бандар в Афганистане. Это показано на Рисунке 5.1. Дальнейшее расширение железной дороги на 65 км до Кундуза и Мазари-Шарифа (оба в Афганистане) станет частью предлагаемого железнодорожного коридора Туркменистан-Афганистан-Таджикистан. Эта линия позволит осуществлять железнодорожные перевозки из Туркменистана в Таджикистан без транзита через Узбекистан. Хотя в прошлом были подготовлены предварительные исследования, в которых стоимость проекта оценивалась в $128,58 миллиона, пока все еще необходимо обосновать осуществимость проекта, особенно после недавно осуществленных мер либерализации торговли и повторного открытия границ в Узбекистане. МТ выразило заинтересованность в получении помощи АБР для подготовки технико-экономического обоснования и будет готово взять на себя часть расходов.

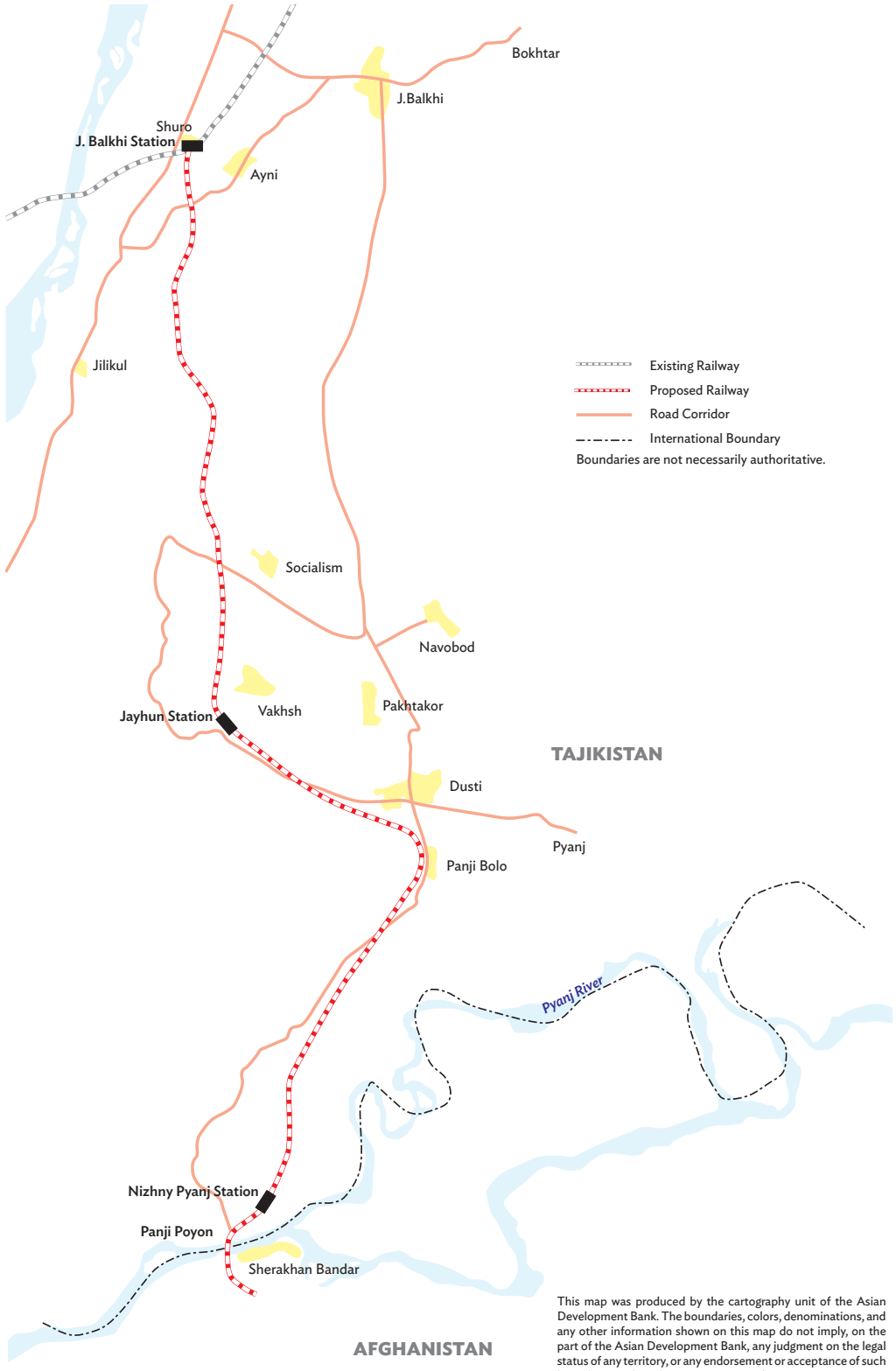
92. **Рентгеновские аппараты для таджикской таможни.** Таджикская таможня отметила, что у нее нет рентгеновских аппаратов, чтобы способствовать проведению досмотра на границах. Следовательно, время, требуемое для оформления на границе более длительное, чем в большинстве других СЧ ЦАРЭС. Поскольку стоимость таких аппаратов значительно снизилась, необходимо рассмотреть вопрос приобретения таких аппаратов для крупных пограничных пунктов пропуска.

93. Среди этих предложений по технико-экономическим обоснованиям, те, которые охватывают мультимодальные терминалы в Кулябе, логистические центры с добавленной стоимостью, восстановление железнодорожных подъездных путей и рентгеновские аппараты, потребуют лишь относительно небольших инвестиций и имеют потенциал, чтобы способствовать росту объема железнодорожных перевозок и доходов на начальном этапе. Поэтому некоторые из них, возможно, заслуживают рассмотрения среди кандидатов для инвестиций, чтобы включить их в программу коммерциализации, реформирования и инвестиций (параграф 86). В случае более крупных и дорогостоящих инвестиционных проектов, в том числе предлагаемой железной дороги Джалолиддини Балхи – Джейхун – Нижний Пяндж, РОТ сначала необходимо усилить свою коммерческую ориентацию, чтобы привлечь трафик. Поэтому было бы более целесообразно изучить такие инвестиционные проекты после успешного осуществления коммерциализации и реформы РОТ.

2. Продукты и мероприятия в области знаний

94. **Развитие логистического потенциала для официальных лиц правительства среднего звена и руководства отрасли.** Знания, полученные во время этого визита и предыдущих визитов, указывают на настоятельную необходимость развития логистического потенциала в Таджикистане.

Рисунок 5.1: Предлагаемая железная дорога Джалолиддини Балхи – Джейхун – Нижний Пяндж



Источник: МТ.

Короткий курс, охватывающий управление цепочками поставок, современные системы логистики, принципы управления качеством, управление логистикой холодильных цепей и мультимодальные перевозки, будет очень полезным. Его можно организовать за скромную сумму и провести совместно с соответствующим таджикским университетом.

95. **Обучение навыкам привлечения финансирования для инвестиций в соответствии с международными стандартами.** МТ и РОТ признают, что их сотрудники не имеют достаточных знаний и опыта в аспектах подготовки проектов, необходимых для привлечения инвестиционного финансирования от международных финансовых институтов, и были бы заинтересованы в получении поддержки для проведения соответствующих корпоративных тренингов и семинаров.

E. Основные возможности для поддержки в рамках ТП «Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС»

96. Исходя из предыдущих глав, наиболее перспективные возможности для потенциальной поддержки в рамках текущей ТП кратко представлены в Таблице 5.1.

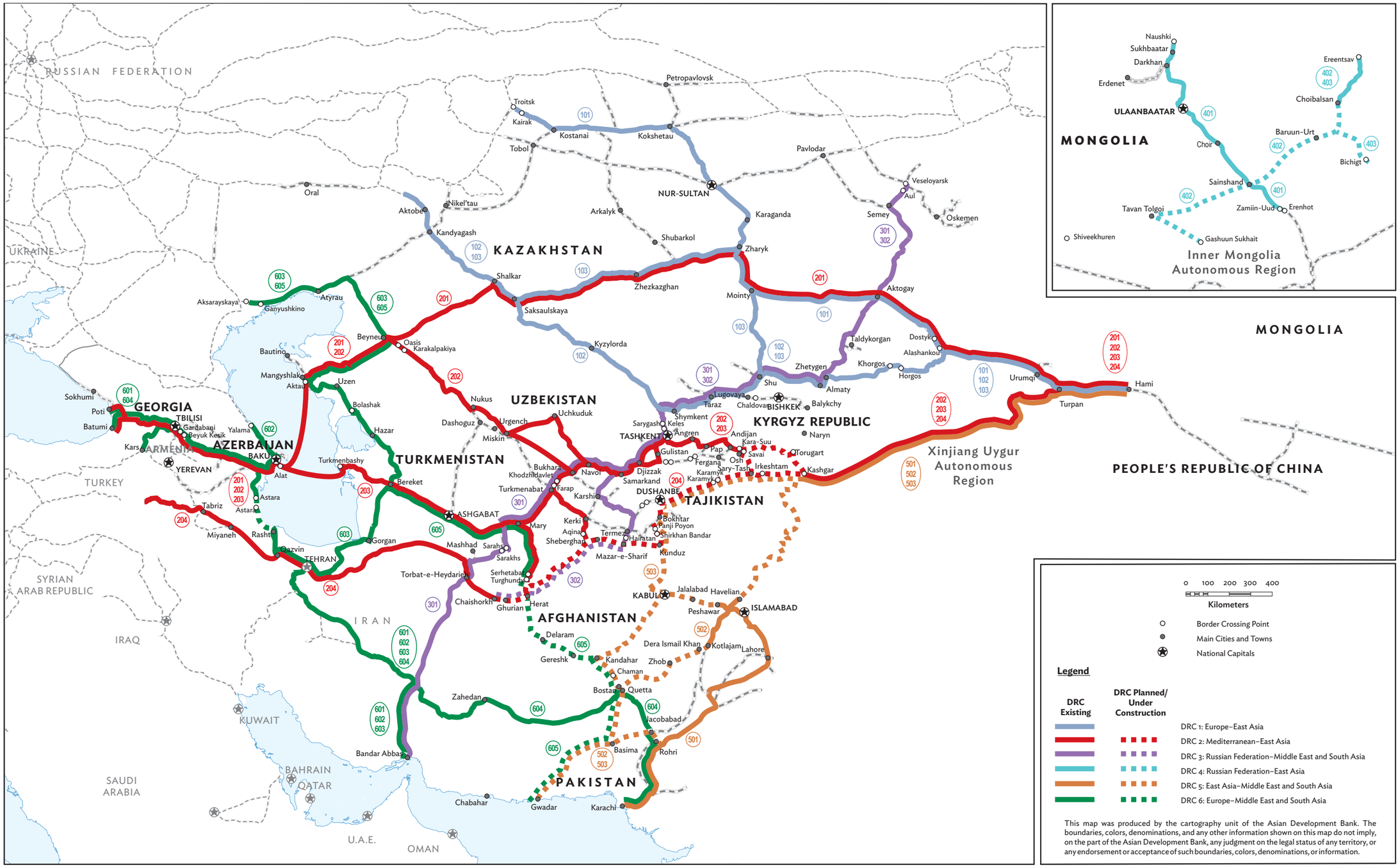
Таблица 5.1: Более перспективные возможности для Таджикистана для потенциальной поддержки в рамках ТП «Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС»

Тип поддержки	Тема
Всеобъемлющая возможность	Поддержка для подготовки программы по коммерциализации, реформированию и инвестициям («Программа модернизации и роста железных дорог»)
Технико-экономическое обоснование	Модернизация мультимодального терминала в Кулябе
	Логистические центры с добавленной стоимостью
	Восстановление заброшенных промышленных объектов на подъездных путях РОТ
	Железная дорога Джалолиддини Балхи – Джейхун – Нижний Пяндж
	Рентген аппараты для таджикской таможни
Развитие потенциала	Развитие потенциала в области логистики для официальных лиц правительства среднего звена и руководства отрасли
	Обучение навыкам по привлечению финансирования для инвестиций
Продукты и мероприятия в области знаний	Функция продаж и маркетинга железных дорог
	Коммерческие подходы к железнодорожным тарифам
	Меры для повышения операционной эффективности и качества услуг
	Современные системы бухучета для железных дорог
	Хорошие практики управления активами

Примечание: Выбор технико-экономических обоснований, поддержки развития потенциала, а также продуктов и событий в области знаний осуществляется на основе разработанных шаблонов для представления предложений и критериев отбора, и контролируется Рабочей группой по железным дорогам.

Источник: консультанты ТП.

ПРИЛОЖЕНИЕ | ВЫДЕЛЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ ЦАРЭС



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Азиатский банк развития (АБР). 2017. *Раскрывая потенциал железных дорог: Стратегия железнодорожного транспорта для ЦАРЭС, 2017–2030 гг.* АБР: Манила.

———. 2018. *Развитие железнодорожного сектора в странах Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества.* Отчет по технической помощи. АБР: Манила.

———. 2019. *Основная статистика, 2019.* АБР: Манила.

Правительство Таджикистана. 2016. *Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года.* Душанбе.

Harral Winner Thompson Sharp Klein. 2012. *План развития железных дорог – Афганистан: Коридоры для ресурсного роста.* Исследование для Всемирного банка и Австралийского агентства «Australian Aid».

Hindu Business Line. 2019. *США предоставляет письменные заверения Индии в отношении придания большого импульса Плану по порту Чабахар (US Gives Written Assurances to India in a Big Push to Chabahar Port Plan)*. 25 декабря 2019 года. https://www.thehindubusinessline.com/economy/logistics/us-gives-written-assurances-to-india-in-a-big-push-to-chabahar-port-plan/article30393995.ece

Международный транспортный форум (МТФ). 2019. Усиление связанности и расширение грузоперевозок в Центральной Азии (Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia). *Документы по политике Международного транспортного форума.* No. 71. OECD Publishing: Paris.

Международный союз железных дорог (МСЖД). 2019. *Статистика МСЖД.* https://uic.org/support-activities/statistics/

Министерство транспорта (МТ) Таджикистан. 2019. Строительство новой железнодорожной линии: Джалолиддини Балхи – Джайхун – Нижний Пяндж. Проектный институт РОТ.

Обсерватория экономической сложности. 2019. *Страновая характеристика Таджикистана.* https://oec.world/en/profile/country/taj/

Ojala, L., A. Kitain и B. Touboul. 2004. *Диагностическое исследование по торговле Таджикистана, Исследование по транспорту и содействию торговле.* Заключительный проект.

Статистическое агентство Республики Таджикистан. 2019. *Таджикистан в цифрах, 2018.*

ЭСКАТО ООН. 2014. *Регулятивные и процедурные барьеры для торговли в Таджикистане: Оценка потребностей.*

Всемирный банк. 2018. *Связанность по сухопутным коридорам Инициативы «Пояс-путь».*

Оценка железнодорожного сектора для Таджикистана

В рамках проекта технической помощи по развитию железнодорожного сектора Азиатский банк развития помогает странам-членам региона Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) усилить роль и эффективность железных дорог. В этом кратком отчете описаны результаты оценки железнодорожного сектора для Таджикистана, основанной на посещении страны 1–8 августа 2019 года. В нем рассматриваются контекст, характеристики, эффективность деятельности и потенциал железных дорог, а также определены возможности для будущих инвестиций, коммерциализации и реформ.

О Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) представляет собой партнерство 11 стран и партнеров по развитию, совместно работающих над продвижением развития через сотрудничество в целях ускорения экономического роста и сокращения бедности. Она руководствуется всеобъемлющим видением: «Хорошие соседи, хорошие партнеры и хорошие перспективы». Членами ЦАРЭС являются следующие страны: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.