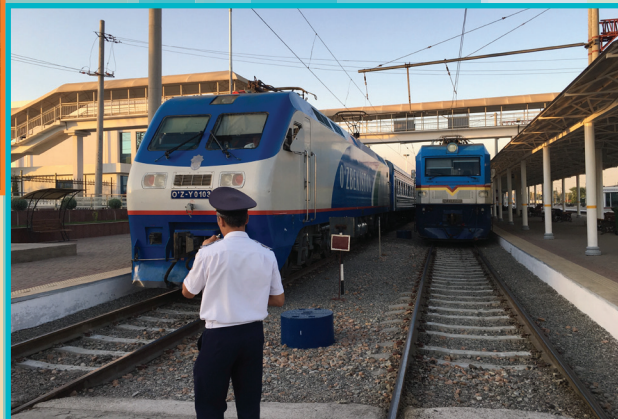




ОЦЕНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЕКТОРА ДЛЯ УЗБЕКИСТАНА

МАРТ 2021 ГОДА

ОЦЕНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЕКТОРА ДЛЯ УЗБЕКИСТАНА

МАРТ 2021 ГОДА



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): Цистерна и вагон (фото консультантов ТП), два локомотива (фото АБР) и устаревший Ташкентский путь перевалки грузов с вагона в грузовик (фото консультантов ТП).

СОДЕРЖАНИЕ

ТАБЛИЦЫ И РИСУНКИ	iv
БЛОГОДАРНОСТИ	v
СОКРАЩЕНИЯ	vi
ЭКВИВАЛЕНТЫ ВАЛЮТ	vi
1 ВВЕДЕНИЕ И КОНТЕКСТ	1
А. Введение	1
В. Железнодорожная сеть	1
С. Институциональная ответственность за железные дороги	2
D. Маршруты трансграничных и транзитных перевозок	4
Е. Актуальные коридоры ЦАРЭС	8
2 ТЕНДЕНЦИИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ	14
А. Введение	14
В. Анализ перевозок	14
С. Сценарий роста перевозок	16
3 КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ НА РЫНКЕ	18
А. Введение	18
В. Отзывы от участников рынка	18
С. Проблемы, влияющие на конкурентоспособность железных дорог	20
4 ПОКАЗАТЕЛИ ОПЕРАЦИОННОЙ И ФИНАНСОВОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	22
А. Введение	22
В. Коммерческая ориентация	22
С. Финансовые показатели	22
D. Сравнение показателей операционной деятельности	24
5 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ, КОММЕРЦИАЛИЗАЦИИ И РЕФОРМЕ	28
А. Введение	28
В. Разработка политики	28
С. Коммерциализация и реформа	29
D. Предложения для поддержки в рамках ТП «Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС»	29
1. Предварительные технико-экономические обоснования	29
2. Продукты и мероприятия в области знаний	31
Е. Основные возможности для поддержки в рамках ТП «Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС»	33
ПРИЛОЖЕНИЕ: ВЫДЕЛЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ ЦАРЭС	34
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	36

ТАБЛИЦЫ И РИСУНКИ

Таблицы

2.1	Стоимость экспорта и импорта Узбекистана	14
2.2	Экспортные, импортные и транзитные перевозки грузов Узбекистана по видам транспорта, 2015–2018 гг.	15
2.3	Данные по железнодорожным грузовым и пассажирским перевозкам, 2015–2018 гг.	16
2.4	Железнодорожные грузоперевозки по видам транспорта, 2014–2018 гг.	16
2.5	Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан до 2035 года	17
3.1	Фактическое и прогнозируемое членство Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Узбекистана	18
3.2	Отзывы участников рынка относительно конкурентоспособности железных дорог для различных типов перевозок	19
4.1	Прибыль и заимствования УТЙ, оценка за 2018 г. и прогноз на 2019 г.	23
5.1	Многообещающие возможности для Узбекистана для получения поддержки в рамках ТП «Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС»	33

Рисунки

1.1	Сеть железных дорог Узбекистана	3
1.2	Высокоскоростные пассажирские поезда Узбекистана	3
1.3	Организационная структура УТЙ	4
1.4	Региональные железнодорожные линии и порты, обслуживающие трансграничные и транзитные перевозки	5
1.5	Участки коридора ЦАРЭС 1, актуальные для Узбекистана	9
1.6	Участки Коридора ЦАРЭС 2, актуальные для Узбекистана	9
1.7	Участки коридора ЦАРЭС 3, актуальные для Узбекистана	11
1.8	Участки коридора ЦАРЭС 5, актуальные для Узбекистана	12
1.9	Участки коридора ЦАРЭС 6, актуальные для Узбекистана	13
4.1	Доходы по источникам, ожидаемые за 2018 год, и прогноз на 2019 год (млрд сумов)	23
4.2	Сравнение протяженности железных дорог и численности персонала в Узбекистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах	24
4.3	Сравнение парка железнодорожного подвижного состава в Узбекистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах	25
4.4	Сравнение годовых объемов железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок в Узбекистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах	25
4.5	Сравнение производительности железнодорожных путей и персонала в Узбекистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах	26
4.6	Сравнение производительности локомотивов и вагонов в Узбекистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах	27



БЛОГОДАРНОСТИ

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 Узбекистана была подготовлена командой консультантов ТП. Консультации и исследования на уровне страны проводили Тиррелл Данкан, руководитель команды/специалист по железнодорожному транспорту, Энди Дзе, специалист по железнодорожному рынку и логистике, и Ровшан Мамуров, специалист по транспорту. Подготовкой отчета руководил Тиррелл Данкан.

Ценные мнения и информацию предоставили «Узбекистон темир йуллари» (Узбекские железные дороги), Министерство транспорта, другие государственные ведомства, международные партнеры по развитию и представители частного сектора. Полезные комментарии были предоставлены сотрудниками АБР, среди которых Ко Сакамото.



СОКРАЩЕНИЯ

AIRCUZ	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана
TITR	Транскаспийский международный транспортный маршрут
АБР	Азиатский банк развития
АО	акционерное общество
БСС	бывший Советский Союз
ГП	государственное предприятие
ДФЭ	двадцатифутовый эквивалент
ЕАЭС	Евразийский экономический союз
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕС	Европейский союз
ЖДКК	Железнодорожная корпорация Китая
КНР	Китайская Народная Республика
КТЖ	Казахстан темир жолы (Казахские железные дороги)
МСЖД	Международный союз железных дорог
МТ	Министерство транспорта
РОТ	«Рохи охани Точикистон» (Таджикские железные дороги)
СНГ	Содружество Независимых Государств
СЧ	страна-член
СЭП	скоростные электрические поезда
ТДЕ	«Туркменистан Демирёллари» (Туркменская железная дорога)
ТП	техническая помощь
УТИ	«Узбекистон темир йуллари» (Узбекские железные дороги)
ЦАРЭС	Центральноазиатское региональное экономическое

ЭКВИВАЛЕНТЫ ВАЛЮТ

(по состоянию на 5 июня 2020 года)

Единица валюты	–	Сум (UZS)
UZS1,00	=	\$0,0001
\$1,00	=	UZS10,039

ВВЕДЕНИЕ И КОНТЕКСТ

А. 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 коротком отчете обобщены результаты оценки железнодорожного сектора Узбекистана, основанной на визите в страну в период 16–21 сентября 2019 года.

В. Железнодорожная сеть

4. Узбекистан – страна с уровнем доходов ниже среднего, которая дважды изолирована от выхода к морю, с населением 32,7 миллиона человек в 2018 году (АБР, 2019а). Она расположена в центре Центральной Азии и граничит на севере и западе с Казахстаном, на юго-западе – с Туркменистаном, на юге – с Афганистаном, на юго-востоке – с Таджикистаном, а на востоке – с Кыргызской Республикой.
5. Железные дороги изначально строились в Узбекистане Российской империей, а затем и бывшим Советским Союзом (БСС). Первая в Центральной Азии железная дорога, известная как Среднеазиатская железная дорога, была построена в 1888 году. Она простиралась от Каспийского порта Красноводск (Туркменбаши) до Ташкента через Бухару и Самарканд. В 1898 году была добавлена железнодорожная ветка до Андижана, а в 1935 году были добавлены филиалы, обслуживающие Ферганскую долину

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).

и Таджикистан. Штаб-квартира Среднеазиатской железной дороги находилась в Ташкенте.³ Второй крупной железной дорогой, построенной в 1906 году, была Транс-Аральская магистраль от Ташкента до Оренбурга (Россия) через Арысь, Туркестан и Актобе (все в Казахстане). Ориентируясь на северо-запад, эта железная дорога обеспечила первое прямое железнодорожное сообщение из Средней Азии в Россию. В период с конца Второй мировой войны и до 1980-х годов был построен дополнительный северо-западный железнодорожный коридор через Нукус и Бейнеу (Казахстан), обеспечивающий более прямой маршрут, чем Транс-Аральская железная дорога, для некоторых центральноазиатских перевозок в порт Актау на Каспийском море и обратно и части России к северу от Каспийского моря. Когда в 1991 году распался бывший Советский Союз (БСС), в Узбекистане было создано предприятие «Узбекистон темир Ёллари» (УТЙ) для управления, эксплуатации и обслуживания железнодорожной сети страны.

6. Охват железнодорожной сети в Узбекистане плотнее, чем в большинстве других стран ЦАРЭС. УТЙ также имеют сильные позиции на рынке. Это, преимущественно, грузовые железные дороги, с постоянно растущими объемами грузовых перевозок, сопровождаемыми ростом контейнеризации в связи с ростом индустриализации.

7. Сеть УТЙ полностью ширококолейная (1 520 мм). Протяженность действующей сети 4 718 км, из них электрифицировано 2 530 км (54%). УТЙ используют полуавтоматическую блочную систему сигнализации. Железнодорожные линии находятся в хорошем состоянии, а участок между Ташкентом, Самаркандом, Бухарой, Карши и Термезом способен обслуживать высокоскоростные пассажирские поезда «Тальго». После обретения независимости часть внутренних перевозок Узбекистана была вынуждена транзитом проходить через пограничные районы Таджикистана и Туркменистана, а это означало, что грузы подвергались

дополнительным пограничным проверкам и транзитным тарифам. За прошедшие годы УТЙ инвестировали в новые железнодорожные участки на территории Узбекистана, чтобы заменить участки пути, проходящие через Таджикистан и Туркменистан. В 2016 году они завершили строительство внутренней интегрированной сети. Нынешняя железнодорожная сеть показана на Рисунке 1.1.

8. По состоянию на конец 2018 года эксплуатируемый парк УТЙ насчитывал 98 магистральных электропоездов, 82 магистральных тепловоза, 21 скоростной электропоезд (СЭП) и 172 маневровых тепловоза. Срок службы многих локомотивов, находящихся в их распоряжении, истекает. Две трети магистральных тепловозов, 91% маневровых локомотивов и 35% электропоездов старше 30 лет. Они потребуют замены в ближайшие годы.

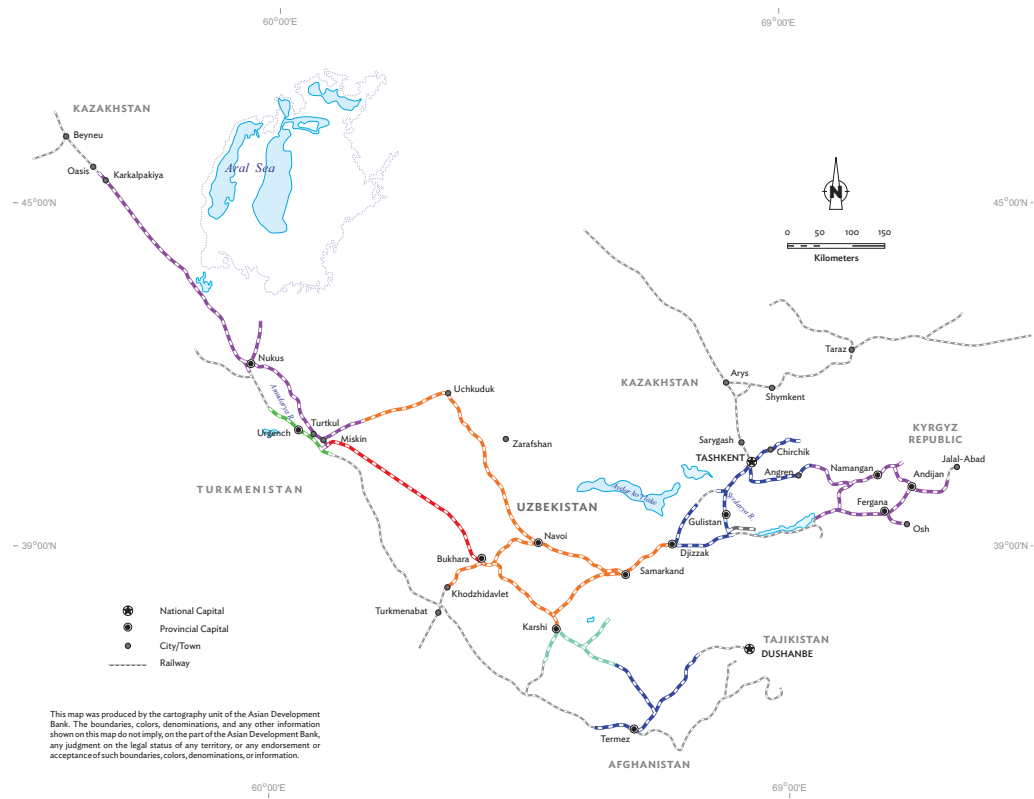
С. Институциональная ответственность за железные дороги

9. УТЙ являются государственным акционерным обществом, отвечающим за управление и техническое обслуживание железнодорожной инфраструктуры, а также за осуществление пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок. Его штат насчитывает около 70 000 человек. Количество персонала оставалось довольно постоянным на протяжении последнего десятилетия.

10. Первоначально УТЙ отвечали, как за работу железных дорог, так и за регуляторные функции. После реформы в 2001 году они стали на 100% государственным предприятием, отвечающим за железнодорожные перевозки под контролем Совета директоров с разным опытом (Рисунок 1.3).

³ Среднеазиатская железная дорога также охватывала железнодорожные пути в Таджикистане, Туркменистане, южной части Кыргызской Республики и южном Казахстане.

Рисунок 1.1: Сеть железных дорог Узбекистана



Источник: УТЙ.

Рисунок 1.2: Высокоскоростные пассажирские поезда Узбекистана



Источник: консультанты АБР.

Рисунок 1.3: Организационная структура УТИ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ							
Первый заместитель председателя	Главный менеджер – главный инженер	Заместитель председателя	Заместитель председателя	Заместитель председателя	Заместитель председателя	Заместитель председателя – начальник УП «Тошкент метрополитени»	Советник председателя 1 ед.
Управление экономического анализа и прогнозирования 15 ед.	Управление охраны труда, технической и промышленной безопасности 3 ед.	Управление организации перевозок 10 ед.	Управление привлечения инвестиций и реализации инвестиционных проектов 10 ед.	Дирекция по строительству горно- металлургического комплекса на базе месторождения «Теминбулак»	Специальная служба 7 ед.	УП «Тошкент метрополитени»	Юридическое управление 5 ед.
Управление финансов 16 ед.	Управление организации и контроля промышленной деятельности;	Полувоенноизбранная охрана Центр обслуживания Информационно- вычислительный центр Управление логистики, грузовой и коммерческой работы; Единый диспетчерский центр; Управление технического и технологического контроля; Управление статистики и учета; Центр сервисного обслуживания высокоскоростных электропоездов «Afrosiyob» Управление военизированной охраны; Информационно- вычислительный центр	Управление сельского хозяйства	АО «Узбекуголь» АО «Шаргункумир» УП «Центр логистики Пап» УП «Агропромышленный комплекс «Сардоба»»	Управление персоналом и подготовки кадров 8 ед.	Самаркандский профессиональный колледж железнодорожного транспорта Кокандский профессиональный колледж железнодорожного транспорта Медицинская служба с медицинскими учреждениями на станциях Центральная санитарно- эпидемиологическая станция с отделениями на станциях Железнодорожная противочумная станция Санаторий «Назарбек»	Секретариат при председателе правления 3 ед.
Центр «УЗЖЕЛДОРРАСЧЕТ»	Управление стратегического развития; Управление железнодорожной техники, машин и механизмов; Управление по эксплуатации локомотивов; Управление путевого хозяйства; Управление сигнализации и связи; Отдел электроснабжения; Узловая дистанция сигнализации и связи; Управление «Темирийулёнилгитаъмин»; Локомотивное депо «Узбекистан»		Дирекция капитального строительства Специализированная дирекция Специализированная путевая механизированная станция Дирекция по эксплуатации и развитию объектов Сардабинского водохранилища				Управление международного сотрудничества и внешнеэкономических связей 6 ед.
Унитарное предприятие «Завод по ремонту экскаваторов и гусеничной техники»; УП «УЗЖЕЛДОРРЕММАШ»; ДП «Литейно- механический завод»; ДП «Андижанский механический завод»; УП «Рельсоварочный поезд № 14» АО «Ташкентский завод по строительству и ремонту пассажирских вагонов»; АО «Узвагонтаъмир»; АО «Гранит»; УП «Эйвалек Махсус Темир Бетон»; АО «Ташкентский механический завод»			Департамент информационной безопасности и информационного развития Отдел информации, связей с общественностью и отраслевых газет Центральный физкультурно- спортивный клуб «Локомотив» с филиалами на станциях Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта Ташкентский профессиональный колледж железнодорожного транспорта		Представитель АО «Узбекистон темир йуллари» в Москве 1 ед.		
			УП «Узбекжеледорэкспедиция» УП «РЖУ-Ташкент» УП «РЖУ-Коканд» УП «РЖУ-Бухара» УП «РЖУ-Кунград» УП «РЖУ-Каши» УП «РЖУ-Термез» АО «Узтемирийулйулловчи» АО «Йулрефранс» АО «Узтемирийулконтэйнер»		УП «Энергомонтажный поезд № 1» УП «Специализированный строительно- монтажный поезд-40б» УП «Узтемирийулкурулиш- монтаж» УП «Трест «Куприкурилиш» УП «Угам-Чаткальский резерват»; УП «Термез махсус курулиш»		

Источник: УТИ, 2019 г.

В 2019 году ответственность за политику и регулирование была передана вновь созданному Министерству транспорта (МТ).

11. Правительство ожидает, что УТИ будут работать на основе самофинансирования, без капитальных и операционных субсидий. УТИ являются прибыльным предприятием (Глава 4) и может профинансировать большую часть инвестиций, необходимых для сохранения инфраструктуры и модернизации подвижного состава за счет собственных ресурсов.

D. Маршруты трансграничных и транзитных перевозок

12. В 2018 году на внутренние перевозки приходилось почти две трети грузооборота и объема грузов УТИ. Транзитные перевозки составили менее 10% объема грузов, но на них приходилось почти 20% грузооборота, тогда как на импорт приходилось 19% объема грузов и 13% грузооборота, а на экспорт приходилось 9% как объема грузов, так и грузооборота. Более высокий вклад транзитных перевозок в грузооборот объясняется тем, что среднее расстояние

по железной дороге в пределах Узбекистана для транзитных перевозок (540 км) более чем в два раза превышало внутренние перевозки (227 км), экспорт (258 км) и импорт (163 км).

13. Национальные границы, установленные после распада БСС, разделили надвое примерно 1 000 км северо-западного железнодорожного коридора между Бухарой и Бейнеу (Казахстан), который ранее входил в состав Транс-Аральской магистрали. В советское время это был один из главных железнодорожных маршрутов между Центральной Азией и прикаспийским портом Актау и частью России к северу от Каспийского моря. После обретения независимости почти половина коридора теперь находилась на небольшом расстоянии

через границу в Туркменистане, что затрудняло дальние перевозки. Большая часть перевозок была перенаправлена на параллельный северо-западный коридор в нескольких сотнях километров к северо-востоку в Казахстане через Арысь и Шалкар (Рисунок 1.4). С тех пор УТЙ постепенно строили новые участки железных дорог в Узбекистане, чтобы заменить участки в Туркменистане, но еще остаются некоторые узкие места, которые необходимо преодолеть. После завершения этой работы коридор может сыграть большую роль в обслуживании торговли Узбекистана с Российской Федерацией, Европой и Ближним Востоком, что значительно увеличит среднюю протяженность перевозок по узбекской железной дороге и приведет к росту грузооборота и доходов.

Рисунок 1.4: Региональные железнодорожные линии и порты, обслуживающие трансграничные и транзитные перевозки



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

Источник: консультанты ТП.

14. Два других крупных международных коридора БСС также пострадали от значительного снижения интенсивности движения, но имеют потенциал для восстановления в будущем. Во-первых, коридор из Бухары в иранский порт Бендер-Аббас через Мары (Туркменистан) обеспечивал странам Центральной Азии доступ к океанскому судоходству. В связи с экономическими санкциями против Ирана потенциал этого коридора в настоящее время не используется в полном масштабе, но, скорее всего, он вновь станет привлекательным, когда санкции в конечном итоге будут отменены. Во-вторых, в рамках БСС коридор из Бухары в Туркменбаши через Мары и Ашхабад обеспечил более короткий маршрут для транскаспийских грузовых перевозок в южные регионы Центральной Азии и обратно. По мере роста экономического сотрудничества между Узбекистаном и Туркменистаном роль данного коридора может увеличиваться в будущем.

15. Расширение транзитных перевозок является одним из приоритетов, определенных Стратегией развития УТЙ на 2015–2019 годы. УТЙ желают использовать свое стратегическое положение в Центральной Азии, обеспечив соединением с международными транзитными коридорами на севере, юге, востоке и западе. В своем бизнес-плане на 2019 год УТЙ стремились к росту основных существующих транзитных перевозок. Речь идет о транзитных перевозках между узбекско–казахстанской границей в Сарыагаше (близ Ташкента) и Афганистаном (Келес–Галаба) и Кыргызской Республикой (Келес–Бекабад), а также о перевозках между Таджикистаном и Туркменистаном (Болдыр–Кудукли) (УТЙ, 2018 г.).

16. Сегменты международного рынка грузовых перевозок, актуальные для УТЙ в среднесрочной и долгосрочной перспективе, можно обобщить следующим образом.

(i) **Российская Федерация.** Торговля с Российской Федерацией остается основной частью трансграничного железнодорожного

сообщения Узбекистана. Существует высокая конкуренция со стороны автомобильного транспорта. В настоящее время большая часть железнодорожных перевозок в Москву и обратно осуществляется через Ташкент, Сарыагаш, Арысь и Шалкар (оба в Казахстане) и соединяется с российской железнодорожной сетью в Оренбурге.⁴ Перевозки в части Российской Федерации к северу от Каспийского моря осуществляются из Шалкара через Бейнеу. В более восточных пунктах Российской Федерации перевозки могут направляться на север из Шалкара или использовать восточные участки казахстанской сети, например, через Шу и Нур-Султан или через Алматы и Актогай. Как обсуждалось выше, если пропускная способность и скорость будут улучшены в северо-западном коридоре Узбекистана, он может привлечь большую часть перевозок в Москву и другие западные части Российской Федерации и обратно, что значительно увеличит грузооборот, выручку и общие финансовые показатели УТЙ.

(ii) **КНР и Восточная Азия.** Из-за экономических санкций против Ирана Узбекистан не имеет прямого доступа к океанскому судоходству, поэтому перевозки в КНР и Восточную Азию и обратно осуществляются по сухопутным маршрутам. Эти два маршрута – Транссибирская магистраль через Российскую Федерацию, соединяющаяся с Узбекистаном через Казахстан, и Транскаспийский международный транспортный маршрут (TITR) через КНР, пересекающий из КНР в Казахстан в Хоргосе или Достыке. Оба маршрута соединяются с Узбекистаном через Сарыагаш. TITR представляет собой значительно меньшее расстояние, чем Транссибирская магистраль, но в настоящее время перевозки по этому маршруту занимают на несколько дней больше времени.

⁴ В советское время это был интенсивно используемый маршрут, известный как Трансаральская магистраль.

Небольшая часть перевозок использует автомобильный транспорт либо по коридору TITR, либо через переход между Кашгаром (КНР) и Ферганской долиной через Иркештам и Ош в Кыргызской Республике. Предлагаемая железная дорога КНР–Кыргызская Республика–Узбекистан, которая будет следовать по аналогичному маршруту от Кашгара до Ферганской долины, сократит расстояние в пути и время доставки для некоторых перевозок, поэтому она может иметь потенциал для привлечения значительных объемов транзитных перевозок.⁵

- (iii) **Европа и Ближний Восток.** Коридор TITR через Каспийское и Черное моря является наиболее распространенным маршрутом. Между Узбекистаном и Каспийским морем большая часть железнодорожных перевозок осуществляется через Казахстан через Сарыагаш, Арысь, Шалкар и Бейнеу, соединяясь с паромным сообщением между портами Актау и Баку (Азербайджан). К западу от Баку движение следует по Транскавказскому коридору через Азербайджан и Грузию для соединения с морскими перевозками в портах Грузии на Черном море. Маршрут в Турцию и из Турции вскоре после входа в Грузию поворачивает на юг на новую железную дорогу Баку–Тбилиси–Карс. В будущем на участке между Узбекистаном и Баку могут быть варианты сокращения расстояния и времени в пути в зависимости от исходного пункта движения и пункта назначения, в том числе: (а) использование северо-западного коридора УТЙ, чтобы попасть в Бейнеу,

а не параллельного коридора в Казахстане [аналогично пункту (i)], и (b) прохождение южного маршрута по коридору Лапис-Лазули через Туркменистан через Мары и Ашхабад для пересечения Каспийского моря в недавно модернизированном порту Туркменбаши.⁶ Эти альтернативные маршруты также обеспечат преимущества для транзитных перевозок между КНР и Южной Европой и Ближним Востоком, особенно, если будет построена предлагаемая железная дорога КНР–Кыргызская Республика–Узбекистан [пункт (ii)]. Несмотря на конкуренцию со стороны автомобильного транспорта, особенно в Турцию и из Турции, железная дорога может быть конкурентоспособной для многих стран происхождения и направлений при условии ее эффективной эксплуатации. Узбекистан пригласили вступить в многострановую ассоциацию «Среднего коридора», которая работает над оптимизацией и гармонизацией железнодорожных перевозок в TITR.⁷

(iv) **Иран, Афганистан и Пакистан.** Являясь страной, дважды изолированной от выхода к морю, Узбекистан придает приоритетное значение железнодорожному сообщению с Ираном и Пакистаном для получения доступа к их глубоководным портам для океанских перевозок. Это необходимо для обеспечения экономической безопасности и поддержки торговли с более удаленными рынками, включая Южную Азию, Юго-Восточную Азию и Северную Америку.

⁵ По некоторым данным, этот проект позволит сократить путь на 900 км, а время доставки – на 7–8 дней (CTI Engineering, 2012 г.).

⁶ Это тот же самый маршрут, что и Центральнаяазиатская железная дорога, которая была одной из главных железных дорог региона до распада БСС.

⁷ В состав ассоциации «Среднего коридора» входят Азербайджанское каспийское морское пароходство, АЖД, порт Актау, Бакинский порт, ГЖД, Казахстанские железные дороги, Турецкие железные дороги и Украинские железные дороги. Ассоциированными членами являются Польская ширококолейная железная дорога, порт Батуми, «Каскор-Транссервис» (Казахстан), порт Курык (Казахстан), Консорциум «Развитие Анаклии», Группа «Lianyungang Port Holdings Group» (КНР), «Grampet Group» (Румыния), «Астык Транс» (Казахстан), Национальное морское пароходство Казахстана и «Eastcomtrans» (Казахстан).

Узбекистан также надеется на расширение торговли с Ираном, Афганистаном и Пакистаном, общая численность населения которых превышает 300 миллионов человек. После отмены экономических санкций против Ирана торговля с ним должна возобновиться, и Бендер-Аббас снова может стать главным портом, используемым Узбекистаном (параграф 12). Грузы в порт и из порта будут в основном перевозиться по железной дороге через Бухару и Мары (Туркменистан), хотя возможна и конкуренция со стороны автомобильного транспорта. Узбекистан также стремится через Афганистан получить доступ к пакистанским портам Аравийского моря Карачи и Гвадар, которые, в случае необходимости, могли бы стать альтернативой Бендер-Аббасу. Что касается перевозок между Узбекистаном и Афганистаном, железная дорога сталкивается с серьезной конкуренцией со стороны автомобильного транспорта. К югу от афганской границы все грузы перенаправляются на автомобильный транспорт, так как афганская железнодорожная сеть заканчивается в Мазари-Шарифе, в 75 км к югу от границы между Узбекистаном и Афганистаном.⁸ Есть предложения по расширению железнодорожной сети Афганистана с целью формирования кольцеобразной сети, соединяющейся с соседними странами, и Пакистан планирует модернизировать свою железнодорожную сеть, но связанные с этим расстояния и затраты огромны, и развитие коридоров займет много лет.

- (v) **Другие центральноазиатские страны.** Почти вся железнодорожная торговля Узбекистана с Казахстаном пересекает границу в Сарыагаше и движется на запад и восток в Арысе. Можно ожидать, что эти маршруты будут и в дальнейшем играть важную роль. Если северо-западный коридор Узбекистана будет усовершенствован [пункт (i)], он может предложить более короткий альтернативный маршрут через Оазис и Бейнеу (Казахстан) для некоторых перевозок, обслуживающих центральную и западную части Узбекистана и/или северо-западную часть Казахстана. В случае торговых и транзитных перевозок в западные части Таджикистана и на юго-запад Кыргызской Республики и из них существующие ответвления, соединяющиеся с сетью УТЙ, вероятно, останутся основными маршрутами. На большинстве коротких маршрутов внутри Центральной Азии железные дороги также сталкиваются с конкуренцией со стороны автомобильного транспорта.

Е. Актуальные коридоры ЦАРЭС

17. Коридоры ЦАРЭС, актуальные для развития железных дорог в Узбекистане, – это Коридоры 1, 2, 3, 5 и 6.
18. **Коридор ЦАРЭС 1: Европа–Восточная Азия—Субкоридоры 101–103 (Рисунок 1.5).** Данный коридор, полностью расположенный в Казахстане и КНР, является основным маршрутом, используемым нынешними трансграничными железнодорожными перевозками Узбекистана. Перевозимые грузы попадают в коридор через узбекско–казахстанскую границу в Сарыагаше. Субкоридор 102 обеспечивает доступ к КНР, Европе и части Российской Федерации к северу от

⁸ По данным экспедиторов, большая часть железнодорожных грузов из Узбекистана в Афганистан в настоящее время переправляется на автомобильный транспорт вблизи границы в Термезе или Хайратане. Из-за высоких затрат и эксплуатационных проблем недавно построенный участок от Хайратана до железнодорожной станции в Мазари-Шарифе по-прежнему недостаточно загружен.

Рисунок 1.5: Участки коридора ЦАРЭС 1, актуальные для Узбекистана



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Рисунок 1.6: Участки Коридора ЦАРЭС 2, актуальные для Узбекистана



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Каспийского моря. Между КНР и Шалкар (Казахстан) он такой же, как ТИТР. Субкоридор 102 также соединяется с субкоридором 103, а затем с субкоридором 101 для обеспечения доступа к северному Казахстану и Российской Федерации через Шу, Мойынты, Астану и Кокшетау.

19. Коридор ЦАРЭС 2: Средиземноморье—Восточная Азия—Субкоридоры 202–203 (Рисунок 1.6). Центральный участок Коридора 2 (субкоридор 202) и южный участок (субкоридор 203) пересекают Узбекистан. Оба субкоридора играют важную роль для перевозок в центральную и южную части Центральной Азии, включая

Узбекистан, Кыргызскую Республику, Таджикистан, Туркменистан и север Афганистана. Перевозки в и из стран Центральной Азии, расположенных рядом с Каспийским морем, пересекают несколько границ – например, Туркменистан (без пересечения границы) и Узбекистан (с пересечением одной границы). Более дальние перевозки, в частности в КНР, должны пересекать несколько стран, что увеличивает затраты и время на пересечение границы. Другая проблема для перевозок в КНР заключается в том, что железнодорожное сообщение между железнодорожным терминалом КНР в Кашгаре и Кыргызской Республикой и Таджикистаном еще не построено, поэтому грузовые перевозки на этом участке пути должны перенаправляться на автомобильный транспорт.

20. Для перевозок по Коридору 2 между Восточной и Центральной Азией, Средиземноморьем и Южной Европой УТЙ являются важной частью маршрута с наикратчайшим расстоянием. Маршрут является мультимодальным маршрутом, состоящим из четырех основных частей: (i) наземные перевозки между Восточной Азией и Каспийским морем, (ii) морские перевозки по Каспийскому морю, (iii) наземные перевозки по КТК (Азербайджан и Грузия) и (iv) морские перевозки по Черному морю. Для перевозки по Каспийскому и Черному морям груз должен быть перегружен с железной дороги на паромы «ро-ро» или контейнеровозы. Субкоридор 202 проходит через Актау (Казахстан), а субкоридор 203 – через Туркменбаши (Туркменистан) для транзита по Каспийскому морю. На Черном море основные маршруты пролегают между грузинскими портами Поти или Батуми и портами Одесса (Украина), Констанца (Румыния), Варна (Болгария) и Стамбул (Турция).

21. Северный участок Коридора 2 (субкоридор 201) остается самым простым и наиболее предсказуемым маршрутом. Быстрый и надежный железнодорожный транспорт по этому маршруту уже доступен между Каспийским морем и Восточной Азией, и этот маршрут пересекает только две страны (Казахстан и КНР) по субкоридору 201. Для привлечения перевозок

к субкоридору 202 и субкоридору 203 УТЙ должны работать с межлинейными железными дорогами с целью повышения скорости, частоты перевозок и надежности работы обоих субкоридоров, а также предлагать конкурентоспособные тарифы.

22. Коридор ЦАРЭС 3: Коридор ЦАРЭС 3: Российская Федерация–Ближний Восток и Южная Азия—Субкоридор 301–302 (Рисунок 1.7).

Данный коридор соединяет Российскую Федерацию и Иран через Узбекистан. Субкоридор 301 является основным железнодорожным маршрутом, соединяющим Российскую Федерацию, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан и Иран, заканчивающимся в иранском порту Бендер-Аббас. Несмотря на то, что объем российских грузов через Бендер-Аббас невелик, этот порт пользуется большой популярностью у экспортеров и импортеров из Центральной Азии. Из-за экономических санкций большая часть перевозок по данному субкоридору перенаправляется в Коридор 2. В связи со стратегической важностью Бендер-Аббаса, ожидается, что после отмены санкций движение возобновится. Субкоридор 302 соединяет Российскую Федерацию, Казахстан, Узбекистан, Афганистан и Иран, но большая часть железнодорожной инфраструктуры в Афганистане еще не построена. Безопасность и экономическое развитие Афганистана являются ключом к будущему использованию этого субкоридора.

23. Коридор ЦАРЭС 5: Восточная Азия–Ближний Восток и Южная Азия—Субкоридор 501–503 (Рисунок 1.8).

Данный коридор соединяет КНР с Пакистаном через Кыргызскую Республику, Таджикистан и Афганистан. Его значение для Узбекистана заключается в том, что после завершения строительства он обеспечит доступ к глубоководным портам Пакистана – Карачи и Гвадар. Наличие эффективного железнодорожного сообщения с портами Пакистана повысило бы экономическую безопасность и конкурентоспособность Узбекистана. Транспортный маршрут Узбекистана будет соединяться с субкоридором 503 через Термез или Душанбе и двигаться на юг к портам, или

Рисунок 1.7: Участки коридора ЦАРЭС 3, актуальные для Узбекистана



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

соединится с субкоридором 501 до Карачи, или с субкоридорами 502 или 503 до Гвадара. Субкоридор 501 – это существующая железная дорога Пакистана с севера на юг. Потенциал для грузовых перевозок у данного субкоридора низкий, хотя Пакистан и КНР рассматривают возможность реализации крупного проекта по реабилитации в рамках предлагаемого Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК). Большая часть субкоридора 502, расположенного в Пакистане, и весь субкоридор 503, расположенный в Афганистане и Пакистане, еще не построены.

Поскольку в Афганистане и Пакистане отсутствуют крупные недостающие участки, а строительство будет трудным и дорогостоящим, может потребоваться длительный период времени для строительства данного коридора.

24. Коридор ЦАРЭС 6: Европа–Ближний Восток и Южная Азия—Субкоридор 605 (Рисунок 1.9). Данный коридор соединяет Европу с Ираном и Пакистаном. Его значение для Узбекистана заключается в том, что он обеспечит доступ к глубоководным портам Бендер-Аббас в Иране (и, возможно, Чабахар)⁹ и Карачи и

⁹ Индия в настоящее время оказывает Ирану помощь в модернизации порта Чабахар (Hindu Business Line, 2019 г.).

Рисунок 1.8: Участки коридора ЦАРЭС 5, актуальные для Узбекистана



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Гвадар в Пакистане, тем самым повышая экономическую безопасность и конкурентоспособность. Поток перевозок Узбекистана будет соединяться с субкоридором 605 через Мары или Ашхабад (оба в Туркменистане) и идти по маршруту против часовой стрелки в Бендер-Аббас через субкоридор 603 с

возможным дальнейшим соединением с портами Пакистана по субкоридору 604 или по часовой стрелке через западный Афганистан по субкоридорам 605 и 604 в Гвадар и Карачи. Более прямое железнодорожное сообщение внутри Ирана с Бендер-Аббасом также доступно через Сара и Мешхед.

Рисунок 1.9: Участки коридора ЦАРЭС 6, актуальные для Узбекистана



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

25. Актуальные участки субкоридоров 601–604 завершены. Таким образом, как только нынешние экономические санкции против Ирана будут отменены, у Узбекистана появятся перспективы для расширения использования Бендер-Аббаса. Сообщается, что иранская железнодорожная сеть имеет ограниченную грузоподъемность, поэтому могут потребоваться дополнительные инвестиции для перевозки больших дополнительных объемов грузов.¹⁰

На участках субкоридора 605 в Афганистане и Пакистане все еще отсутствуют связующие участки. Поскольку инвестиционные затраты будут высокими, и ни одна из стран еще не определила эти связующие участки в качестве приоритетных для инвестиций, вероятно, сроки их строительства будут более долгосрочными.

¹⁰ Существующая пропускная способность железных дорог Ирана ограничена относительно низкими осевыми нагрузками и приоритетом пассажирских перевозок. Его фрахтовые тарифы являются одними из самых высоких в регионе (Harrell Winner Thompson Sharp Klein 2013 г.).

ТЕНДЕНЦИИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

А. Введение

26. Исторически Узбекистан играл важную роль в транспортном сообщении между Центральной Азией и Россией, а железная дорога была основным видом транспорта. Железнодорожные перевозки после распада БСС сократились, но в последние годы, по мере роста экономики и торговли, их объемы значительно восстановилось.

27. В 2018 году перевозки УТЙ составили 68,4 миллиона тонн груза и 22,1 миллиона пассажиров. Грузооборот УТЙ составил 22,9 миллиарда тонно-км и пассажирооборот составил 4,3 миллиарда пассажиро-км (Государственный комитет по статистике, 2019а). Около 58% объема грузов пришлось на внутренние перевозки, а 42% – на импортные, экспортные и транзитные перевозки.

28. По мере того, как усилия по расширению регионального экономического сотрудничества и интеграции набирают темпы, объемы торговли между Азией и Европой увеличиваются, и страны занимаются устранением серьезных «узких мест» на региональных транзитных маршрутах. Ожидается, что это приведет к новым и расширенным транспортным возможностям для УТЙ, в том числе для перевозки сыпучих и контейнерных грузов.

В. Анализ перевозок

29. КНР является крупнейшим торговым партнером Узбекистана, за ней следуют Российская Федерация, Казахстан и Турция. Торговля с европейскими странами (например, с Польшей, странами Балтии) неуклонно растет (Государственный комитет по статистике, 2019а).¹¹ В Таблице 2.1 показан устойчивый рост экспорта и импорта, при этом импорт резко возрос с начала реформы в 2016 году.

Таблица 2.1: Стоимость экспорта и импорта Узбекистана (миллион \$)

	2014	2015	2016	2017	2018
Экспорт	13 546	12 508	12 095	12 554	13 991
Импорт	13 984	12 417	12 138	14 012	19 439
Всего	27 530	24 924	24 232	26 566	33 430

Источник: Государственный комитет по статистике, 2019а.

¹¹ КНР обогнала Российскую Федерацию как ведущее направление экспорта Узбекистана в 2015 году и как крупнейший источник импорта в 2017 году (Государственный комитет по статистике, 2019а).

Таблица 2.2: Экспортные, импортные и транзитные перевозки грузов Узбекистана по видам транспорта, 2015–2018 гг.

	Объем груза (тыс. тонн)				Доли видов транспорта (%)			
	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
Экспорт								
Железнодорожный	2 581	3 023	8 816	3 590	0,77	0,74	0,86	0,66
Автомобильный	758	1 087	1 461	1 880	0,23	0,26	0,14	0,34
Импорт								
Железнодорожный	11 287	11 210	11 967	17 882	0,92	0,92	0,90	0,85
Автомобильный	919	1 008	1 266	3 148	0,08	0,08	0,10	0,15
Транзит								
Железнодорожный	7 546	7 977	7 675	7 280	0,94	0,95	0,95	0,92
Автомобильный	494	459	397	621	0,06	0,05	0,05	0,08
ИТОГО								
Железнодорожный	21 414	22 210	28 458	28 752	0,91	0,90	0,90	0,84
Автомобильный	2 171	2 554	3 124	5 649	0,09	0,10	0,10	0,16

Источник: Государственный комитет по статистике, 2019b.

30. Железнодорожный и автомобильный транспорт являются двумя ведущими видами транспорта для экспорта и импорта. Железнодорожный транспорт, как правило, является наименее затратным видом транспорта для большинства грузов, перевозимых на большие расстояния. Автомобильный транспорт имеет преимущества для более коротких перевозок, более гибок и пользуется преимуществами усовершенствований дорожной сети за последние два десятилетия, которые снизили затраты пользователей дорог. В 2018 году железная дорога привлекла 66% объема экспортных грузов, 85% объема импортных грузов и 92% объема транзитных грузов (Таблица 2.2). Хотя железная дорога остается доминирующим видом перевозки товаров, доля автомобильного транспорта в 2015–2018 годах неуклонно росла, особенно для экспортных грузов.

31. С 2014 по 2018 год общий объем грузовых перевозок УТЙ увеличивался примерно на 1% в год, однако грузооборот не изменился, что свидетельствует о сокращении протяженности перевозок. За тот же период объем пассажирских перевозок увеличивался в среднем на 3,7% в год, а пассажирооборот вырос на 3,3% (Таблица 2.3).

32. Как видно из Таблицы 2.4, нефть, уголь, металлические руды, цемент, строительные материалы, химикаты, удобрения и производственные ресурсы являются ведущими товарами, перевозимыми по железной дороге. Эти насыпные и штучные грузы традиционно предпочитают железнодорожные перевозки.

Таблица 2.3: Данные по железнодорожным грузовым и пассажирским перевозкам, 2015–2018 гг.

	2014	2015	2016	2017	2018
Объем грузов (млн тонн)	65,7	67,2	67,6	67,9	68,4
Грузооборот (млрд тонн-км)	22,9	22,9	22,9	22,9	22,9
Объем пассажирских перевозок (млн пассажиров)	19,1	20,1	20,5	21,1	22,1
Пассажирооборот (млрд пассажиро-км)	3,8	3,8	4,0	4,3	4,3

км = километр.

Источник: Государственный комитет по статистике, 2019а.

Таблица 2.4: Железнодорожные грузоперевозки по видам транспорта, 2014–2018 гг. (млн тонн)

	2014	2015	2016	2017	2018
Уголь	4,6	4,0	3,7	4,4	5,6
Нефтегруз	10,6	10,8	10,7	11,0	6,8
Металлические руды	4,8	4,9	4,9	5,0	5,3
Химические продукты и сода	1,7	1,8	2,2	2,1	1,8
Черные металлы, в том числе лом черных металлов	1,5	1,7	1,6	0,8	1,1
Химические и минеральные удобрения	4,4	4,3	4,4	4,0	3,5
Строительные материалы	11,7	11,3	10,0	9,2	5,5
Цемент	5,3	5,3	5,5	4,8	4,9
Древесные грузы	0,1	0,1	0,0	0,0	0,03
Зерно и продукты шлифования	1,3	1,3	1,2	1,7	1,7
Хлопок (сырье и волокно)	0,7	0,6	0,5	0,4	0,2
Другие грузы	19,0	21,1	22,9	24,5	32,0
Всего	65,7	67,2	67,6	67,9	68,4

Источник: Государственный комитет по статистике, 2019а.

33. В будущем Узбекистан ожидает увеличения внутренней переработки своей продукции перед экспортом (например, прядение хлопка-сырца в пряжу) и роста спроса на потребительские товары. Эти тенденции, вероятно, приведут к изменениям в характеристиках грузовых перевозок железнодорожным транспортом: (i) уменьшение размеров грузов, (ii) снижение плотности грузов, (iii) рост спроса со стороны клиентов на услуги сквозных перевозок по принципу «от двери до двери» и (iv) дальнейшее увеличение контейнеризации грузов. Поэтому для УТЙ важно предлагать комплексные логистические решения, чтобы охватить большую долю будущих перемещений товаров.

С. Сценарий роста перевозок

34. В ближайшие годы ожидается, что более высокие темпы экономического роста приведут к значительному росту спроса на перевозки, в том числе как на железнодорожные, так и на автомобильные. В Таблице 2.5 обобщены ожидания МТ в отношении роста объемов перевозок и будущего развития железных и автомобильных дорог для обеспечения более высоких объемов перевозок. Ключевыми приоритетами являются повышение скорости, улучшение качества подвижного состава и расширение сети железных дорог.

Таблица 2.5: Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан до 2035 года

Индикатор	Единица	Годы		
		2018	2025	2035
1. Ввод в эксплуатацию новых государственных железнодорожных линий ^а	Км	129,2	429,2	525,2
2. Ввод в эксплуатацию государственных дорог ^а	Км	130	621	756
3. Ввод в эксплуатацию высокоскоростных транспортных сообщений ^а				
Экспресс-железнодорожные линии		–	648	859,5
Высокоскоростные железнодорожные линии	Км	–	300	96
Автомобильные магистрали категории I		234	980	1 778
4. Годовая мощность обработки грузов логистическими центрами ^а	Млн тонн	3	5,3	13,8
5. Средняя коммерческая скорость движения товаров по видам транспорта				
Железнодорожный	Км в день	76,9	120	200
Автомобильный		300	400	450
6. Доля контейнерных перевозок в общем объеме грузовых перевозок				
Железнодорожный	%	2,5	6,2	8,4
Автомобильный		0,07	0,1	0,15
7. Скорость доставки по железной дороге				
Грузовые перевозки	Км в день	76,9	120	200
Контейнеры		76	110	150
8. Средний возраст грузовых транспортных средств				
Вагоны	Годы	32	24	15
Локомотивы		28	26	23
9. Объем груза	Млн тонн	1 137	1 496	2 214
10. Объем пассажирских перевозок	Млн пассажиров	5 818	6 963	9 001
11. Грузооборот	Млн тонно-км	36 917	37 437	38 193
12. Пассажирооборот	Млн пассажиро-км	134 427	233 387	513 273
13. Перевозка транзитных грузов				
Железнодорожный	Млн тонн	7,2	7,9	8,5
Железнодорожные контейнеры	Тыс. ДФЭ	7,8	8,4	8,8
Автомобильный транспорт	Млн тонн	0,6	0,8	1,3
Индекс эффективности логистики	Международный рейтинг	99	75	50

км = километр, ДФЭ = двадцатифутовый эквивалент.

^а В совокупности с 2018 г.

Источник: Проект стратегии развития транспортной системы Узбекистана до 2035 года, разрабатываемый МТ (все еще находится на рассмотрении Правительства).

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ НА РЫНКЕ

А. Введение

35. Рынок грузовых перевозок Узбекистана очень конкурентоспособен для перевозок как на дальние, такие ближние расстояния. Хотя в прошлом в грузовых перевозках доминировал железнодорожный транспорт, уровень конкуренции со стороны автомобильного транспорта значительно увеличился. Автотранспортные компании сталкиваются с небольшим количеством препятствий для входа на рынок, а регулирование тарифов отсутствует, поэтому существует большое число операторов грузовых автотранспортных средств и сильная конкуренция. Результатом реформ, проводимых в Узбекистане с 2016 года, стала политика, стимулирующая рост отрасли грузовых автотранспортных перевозок, в том числе приобретение автотранспортных средств с регулируемой температурой для поддержки экспорта сельскохозяйственных товаров. Стимулы включают освобождение от налогов (например, от таможенных пошлин на импорт грузовых автотранспортных средств), низкие процентные ставки и упрощение процесса получения лицензий, разрешений и сертификатов.

36. Средняя протяженность грузовых автомобильных перевозок в Узбекистане составляет всего 20 км. Это указывает на то, что грузовые автомобильные перевозки являются внутренними перевозками. Быстро развиваются и международные автомобильные перевозки. По мере улучшения автодорожной и пограничной инфраструктуры все больше узбекских грузовиков выходит на рынок международных перевозок.

Таблица 3.1: Фактическое и прогнозируемое членство Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Узбекистана

Год	Количество членов	Количество грузовиков
2016	228	2 000
2017	280	2 800
2018	385	3 700
2019 (на 11 янв. 2019 г.)	540	7 000
Прогноз на 2020 год		15 000+
Прогноз на 2025 год		20 000+
Прогноз на 2030 год		25 000+

Источник: AIRCUZ.

В Таблице 3.1 показан резкий рост количества автотранспортных компаний, входящих в Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков Узбекистана (AIRCUZ), и количества грузовых автотранспортных средств в их автопарках. Ожидается, что эта тенденция роста сохранится и в будущем.

В. Отзывы от участников рынка

37. Были проведены интервью более чем с десятком грузоотправителей/грузополучателей, грузовых посредников, автотранспортных компаний и торговых ассоциаций, чтобы понять восприятие рынка и требования к использованию железных дорог. Результаты обобщены в Таблице 3.2.

Таблица 3.2: Отзывы участников рынка относительно конкурентоспособности железных дорог для различных типов перевозок

Конкурентоспособность	Тип перевозок	Примеры	Объяснение конкурентоспособности железных дорог
Железные конкурентоспособны	Грузы для проектов, негабаритные грузы	Оборудование для производства электричества, горнодобывающее оборудование	У ж/д есть преимущества для перевозки сверхтяжелых, негабаритных грузов.
	Полезные ископаемые	От местных и иностранных горнодобывающих шахт	Ж/д эффективны для обработки насыпных грузов, которые зачастую требуют использования специализированного оборудования
	Сырая нефть и продукты нефтепереработки	От нефтяных месторождений до нефтеперерабатывающих заводов и от нефтеперерабатывающих заводов до распределительных центров	По причинам стоимости, безопасности и надежности ж/д являются предпочтительным видом транспорта для нефтепродуктов и сырой нефти по маршрутам, не обслуживаемым трубопроводом
	Химические вещества	Ядовитые, легковоспламеняющиеся коррозионные грузы; удобрения и химикаты, использующие природный газ в качестве исходного сырья	У ж/д есть преимущества для обеспечения безопасности, которые являются главными соображениями
	Грузы в места назначения, в которых сложно привлечь обратные грузы	Грузы в Монголию и некоторые страны Центральной Азии	Более конкурентоспособны для получателей, имеющих ж/д подъездные пути и оборудование для погрузки/разгрузки. Большая часть контейнерных грузов перегружается в порту, поскольку морские перевозчики не желают предоставлять контейнеры в отдаленные внутренние пункты назначения, имеющие низкие шансы привлечь обратные грузы. Отправителю/получателю и экспедитору не нужно управлять порожними контейнерами при использовании железнодорожных вагонов
	Контейнерные перевозки	Контейнеры между Восточной Азией и Центральной Азией	Маршрутные поезда КНР – Центральная Азия предлагают быстрые, надежные и безопасные перевозки
Железные дороги не конкурентоспособны	Грузы, чувствительные к срокам доставки	Экспонаты для торговых выставок	Если не успеть к дате проведения выставки, то возникнут высокие убытки/ущерб
	Грузы с высокой стоимостью	Электроника, модная одежда от дизайнеров	Водители грузовиков лучше защищают груз от кражи.
	Потребительские товары	Грузы небольшого и среднего размера для большого числа разных получателей	Автотранспорт обычно дешевле, быстрее и проще с точки зрения организации. Автотранспорт особенно конкурентоспособен по цене для перевозок на короткие расстояния (например, 100–300 км) и для пунктов отправления и назначения, расположенных далеко от железных дорог.
	Скоропортящиеся товары	Куры из США, бананы из Латинской Америки, привозимые морским транспортом	Автоперевозки быстрее, надежнее (в том числе отслеживание и прослеживание в режиме реального времени) и способны лучше устранять такие проблемы, как механические неисправности рефрижераторов

км = километр, КНР = Китайская Народная Республика, США = Соединенные Штаты Америки.

Источник: консультанты ТП.

38. Исходя из этого, в настоящее время железные дороги конкурентоспособны для перевозки насыпных грузов, которые сложно перевозить грузовыми автотранспортными средствами, и для перевозки грузов, требующих более высокого уровня безопасности, включая опасные грузы. Потенциально они могут быть конкурентоспособны для контейнерных перевозок после завершения модернизации объектов и терминалов, расположенных на маршруте. Однако в целом они неконкурентоспособны для перевозки скоропортящихся товаров, грузов, чувствительных к срокам, и товаров с высокой стоимостью.

39. Решения по мультимодальным перевозкам могут повысить конкурентоспособность железных дорог по сравнению с автомобильными перевозками. УТЙ сотрудничают с частными инвесторами с целью расширения и модернизации своих мультимодальных терминалов и повышения их операционной эффективности. Ожидается, что это приведет к дальнейшему росту железнодорожных контейнерных перевозок.

С. Проблемы, влияющие на конкурентоспособность железных дорог

40. Были получены отзывы по некоторым из основных проблем, которые в настоящее время ограничивают конкурентоспособность железнодорожных перевозок. Эти проблемы обсуждаются ниже.

41. **Автомобильные перевозки динамично развиваются и весьма конкурентоспособны.** Имеется много грузовых автотранспортных средств, а автомобильные перевозки – дешевые, быстрые и гибкие. Грузоотправители могут использовать грузовые автотранспортные средства для обслуживания гораздо большего числа пунктов отправления и назначения.

Порожние пробеги представляют собой меньшую проблему для грузовых АТС, так как автомобильные перевозчики быстро реагируют на сезонные и другие изменения спроса, гибки в отношении ценообразования и могут осуществлять триангуляцию для обеспечения загруженных прибыльных рейсов в оба конца, например, из Ташкента в Москву, из Москвы в Вильнюс, из Вильнюса в Ташкент.

42. **Скоростные пассажирские поезда УТЙ замедляют движение грузовых поездов.**

Высокоскоростные пассажирские поезда УТЙ следуют по имеющему высокий потенциал северо-западному коридору из Ташкента через Самарканд, Бухару до границы с Казахстаном. Однако грузоотправители и экспедиторы отметили, что из-за узких мест в пропускной способности и приоритета высокоскоростных пассажирских поездов на этом коридоре среднее время в пути между Ташкентом и Бейнеу (Казахстан) составляет 10–12 дней по сравнению с 2–3 днями в случае использования установленного железнодорожного коридора TITR, пролегающего через Арысь, Шалкар и Бейнеу (все – в Казахстане) или в случае автомобильных перевозок.

43. **Доступность и качество вагонов – постоянные проблемы.** УТЙ не хватает вагонов, чтобы удовлетворить потребности грузоотправителей, используя собственный вагонный парк. Многие из вагонов старые (параграф 8) и не принимаются к эксплуатации в Российской Федерации. Сочетание типов вагонов УТЙ также не соответствует потребностям рынка (например, недостаточно вагонов-платформ для перевозки контейнеров). Чтобы решить эти проблемы, УТЙ вынуждены брать вагоны у межлинейных железных дорог для удовлетворения своих потребностей, но зачастую это приводит к задержкам в предоставлении вагонов для клиентов.

44. **УТЙ не в полной мере используют корректировку цен и повышение качества услуг в качестве инструментов для повышения конкурентоспособности.** Автомобильные перевозчики оперативно корректируют свои цены в

соответствии с рыночными условиями, что приводит к перенаправлению перевозок с железнодорожного транспорта на автомобильный. УТЙ необходимо изучить свою клиентскую базу, чтобы знать, какие клиенты могут позволить оплачивать более высокий тариф из-за особых преимуществ, которые они получают от использования железных дорог, и каких потенциальных клиентов можно будет привлечь к железнодорожным перевозкам, если им будут предложены скидки или улучшенные услуги.

45. УТЙ имеют лишь ограниченный контроль над ценой за сквозные перевозки («от двери до двери») для международных перевозок на длинные расстояния. Тариф УТЙ – это всего лишь один компонент общего ценообразования на грузовые перевозки. В совокупности, другие международные железные дороги могут перевозить груз на значительно большие расстояния, чем УТЙ. Таким образом, на ценовую конкурентоспособность УТЙ серьезно влияют тарифы других межлинейных железных дорог.

46. Малым и средним клиентам сложно организовать трансграничные перевозки через УТЙ. Хотя автомобильные перевозчики могут незамедлительно предоставить расценки на трансграничные перевозки, сбор расценок от различных сторон, участвующих в организации трансграничных сквозных железнодорожных перевозок («от двери до двери»), занимает гораздо больше времени. Кроме того, УТЙ продолжают использовать устаревший советский протокол для получения разрешения железной дороги назначения на прием вагонов до их отправки, что может задержать отправку более чем на неделю.

47. Канал продаж и взаимодействие с клиентами у УТЙ неэффективны. УТЙ заключают контракты примерно с 5–6 главными экспедиторами для резервирования пропускной способности грузовых поездов («железнодорожные коды») для перевозки большинства экспортных и импортных товаров. Другие экспедиторы и грузоотправители/получатели должны покупать такие коды у этой небольшой группы посредников. Такая договоренность подвергает клиентов монополистической практике и снижает размер прибыли УТЙ и ограничивает ее взаимодействие с клиентами. Если такой механизм сохранится в будущем, то УТЙ могут потерять связь с рынком. Например, во время одного полевого интервью один очень крупный пользователь железных дорог сообщил, что никогда не имел прямых контактов с УТЙ по вопросам продаж. Еще одна проблема клиентов заключается в том, что процедуры оплаты и сбора грузов неэффективны и устарели. Это включает введение различных дополнительных сборов и штрафов, которые еще больше снижают конкурентоспособность железной дороги.

48. УТЙ ведет капиталоемкий бизнес в условиях низкой маржи. Жесткая конкуренция между автотранспортными операторами, включая широко распространенную практику снижения цен, снизила маржу прибыли автотранспортных компаний примерно до 3%–5%. Чтобы конкурировать с автомобильными перевозчиками, УТЙ пришлось пойти на сопоставимое снижение собственной чистой прибыли. Это уменьшает финансирование, которое УТЙ могут генерировать для инвестиций в обновление инфраструктуры и другие долгосрочные активы, такие как локомотивы и вагоны.

ПОКАЗАТЕЛИ ОПЕРАЦИОННОЙ И ФИНАНСОВОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

А. Введение

49. В этой главе кратко рассматривается коммерческая ориентация УТЙ, их операционные и финансовые показатели.

В. Коммерческая ориентация

50. УТЙ считаются одним из наиболее дееспособных и эффективных государственных предприятий (ГП) Узбекистана. Это также одна из наиболее коммерчески ориентированных железных дорог в регионе ЦАРЭС. Она имеет организационно-правовую форму акционерного общества, правительство требует, чтобы она работала на основе самофинансирования, в ней созданы отдельные бизнес подразделения, которые несут ответственность за основные направления ее деятельности, учет ведется в соответствии с Международными стандартами бухгалтерского учета и Международными стандартами финансовой отчетности, она предусматривает реалистичные резервы на амортизацию и ее деятельность подлежит внешнему аудиту (АРБ, 2019b). В соответствии с передовой практикой в годовом бизнес-плане УТЙ отражается переоценка ее операционных и финансовых показателей, а также анализируются бизнес-риски и необходимые меры по их снижению (УТЙ, 2018 г.).

51. Основные ограничения УТЙ с точки зрения коммерческой ориентации заключаются в том, что (i) размер их штата относительно велик по сравнению с размером ее железнодорожного бизнеса (Рисунки 4.1 и 4.4); (ii) скорость и надежность грузовых перевозок снизилась за счет приоритетности пассажирских перевозок на некоторых маршрутах (например, из Ташкента в Самарканд и Бухару); (iii) железнодорожные грузовые перевозки рассматриваются как естественная монополия, и тарифы на грузовые перевозки по-прежнему устанавливаются государством, а не посредством рыночной конкуренции, при этом грузоотправители и экспедиторы отмечают, что повышение тарифов и перекрестное субсидирование некоторых товаров привело к снижению ценовой конкурентоспособности по сравнению с автомобильным транспортом; (iv) отдел продаж и маркетинга УТЙ, включая их взаимодействие с клиентами, недостаточно развит; (v) он продолжает осуществлять широкий спектр неосновной деятельности.

С. Финансовые показатели

52. Согласно оценкам УТЙ за 2018 год и прогнозам на 2019 год (Таблица 4.1), деятельность УТЙ является прибыльной. Рост железнодорожных перевозок в результате роста экономики и торговли должен обеспечить основу для сохранения прибыльности в ближайшем будущем.

Таблица 4.1: Прибыль и заимствования УТЙ, оценка за 2018 г. и прогноз на 2019 г.
(млрд сумов)

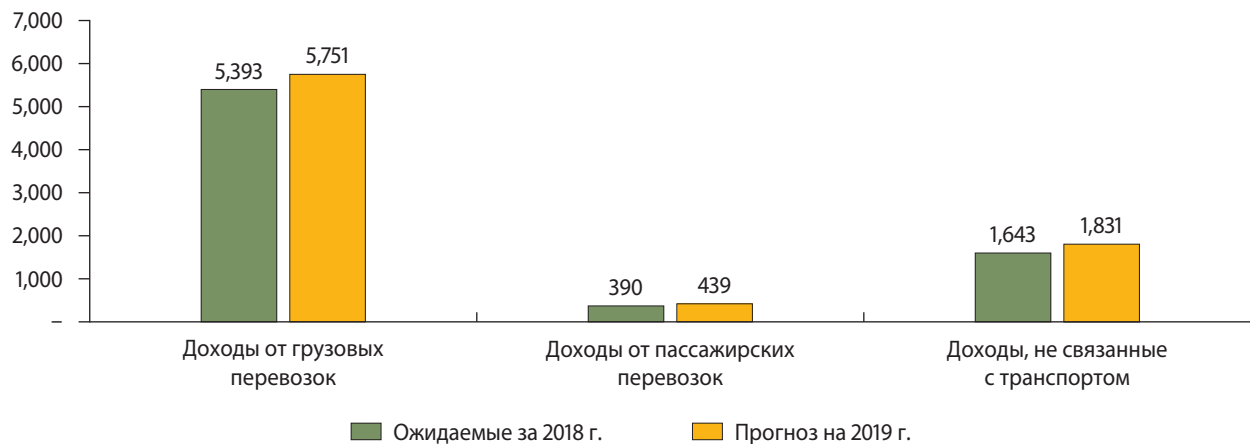
	Оценка за 2018 г.	Прогноз на 2019 г.
Доходы — груз	5 393	5 751
Доходы — пассажиры	390	439
Доходы — другое	1 643	1 831
Операционные расходы	(4 591)	(5 233)
Амортизация	(1 149)	(1 599)
Социальные расходы	(197)	(240)
Чистые доходы от финансовой деятельности	(508)	(508)
Прибыль до налогообложения	981	441
Подходный налог	(108)	(28)
Прибыль после налогообложения	873	413

Источник: УТЙ, 2018 г.

53. Доходы от грузовых перевозок являются основным источником доходов УТЙ. Как показано на Рисунке 4.1, в 2018 году грузовые перевозки обеспечили 73% доходов, пассажирские перевозки – 5%, а нетранспортные доходы – оставшиеся 22% (УТЙ, 2018 г.).

54. Снижение стоимости сума повлияло на операционные затраты и расходы на обслуживание внешнего долга УТЙ. С 2019 года сум обесценился примерно на 70% по сравнению с долларом США. Это привело к тому, что коэффициент долга УТЙ к собственному капиталу увеличился до более чем 1,0, хотя ожидается, что в будущем он снизится в результате прогнозируемого роста доходов.

Рисунок 4.1: Доходы по источникам, ожидаемые за 2018 год, и прогноз на 2019 год (млрд сумов)



Источник: УТЙ, 2018 г.

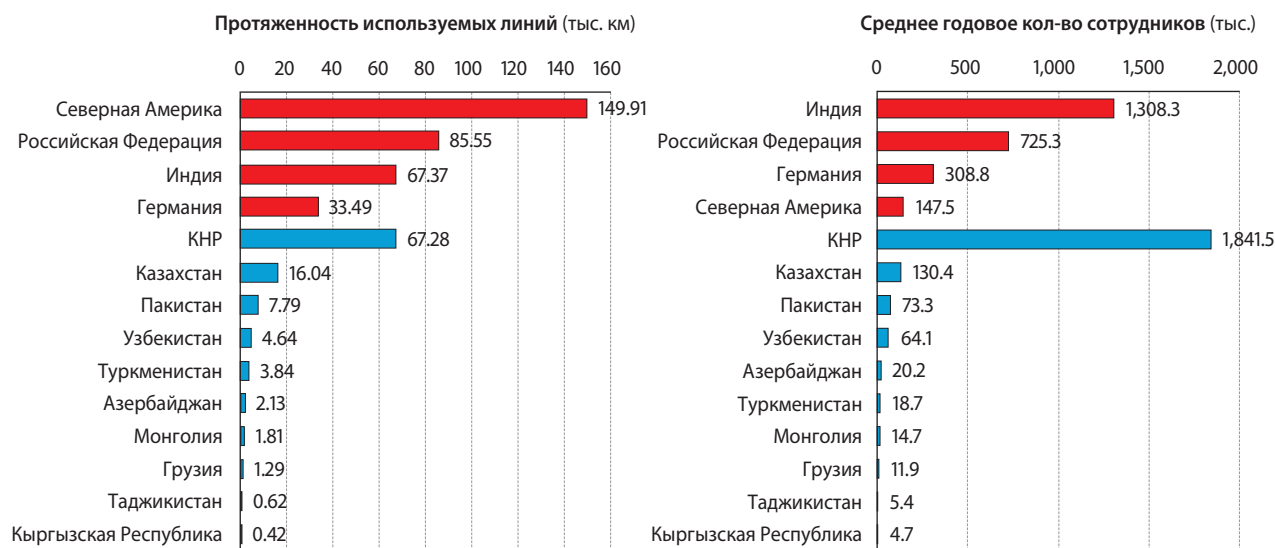
D. Сравнение показателей операционной деятельности

55. Опираясь на операционные данные железных дорог, полученные от Международного союза железных дорог (МСЖД),¹² показатели эффективности операционной деятельности РОТ были сопоставлены с другими железными дорогами ЦАРЭС (кроме Афганистана)¹³ и ведущими железными дорогами из других регионов (Германия, Индия, Российская Федерация и Северная Америка).¹⁴ В большинстве случаев данные относятся к операционной деятельности в 2017 году. В других случаях они относятся к самому последнему году, за который имеются данные.

56. По размеру сети железных дорог и численности персонала УТЙ являются четвертой по величине железной дорогой в регионе ЦАРЭС (крупнейшей является Железнодорожная корпорация КНР). Ее железнодорожная сеть и штат сотрудников в несколько раз меньше, чем у железных дорог КНР и Казахстана, но эти показатели также схожи по величине протяженности сети и численности персонала с показателями пяти самых маленьких железных дорог ЦАРЭС, вместе взятых. Это показано на Рисунке 4.2.

57. Среди стран-компараторов УТЙ также занимают третье место по количеству собственных вагонов и тепловозов и четвертое место по количеству тепловозов. Это в целом соответствует размеру сети железных дорог и объему перевозок. Это показано на Рисунке 4.3.

Рисунок 4.2: Сравнение протяженности железных дорог и численности персонала в Узбекистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах



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

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

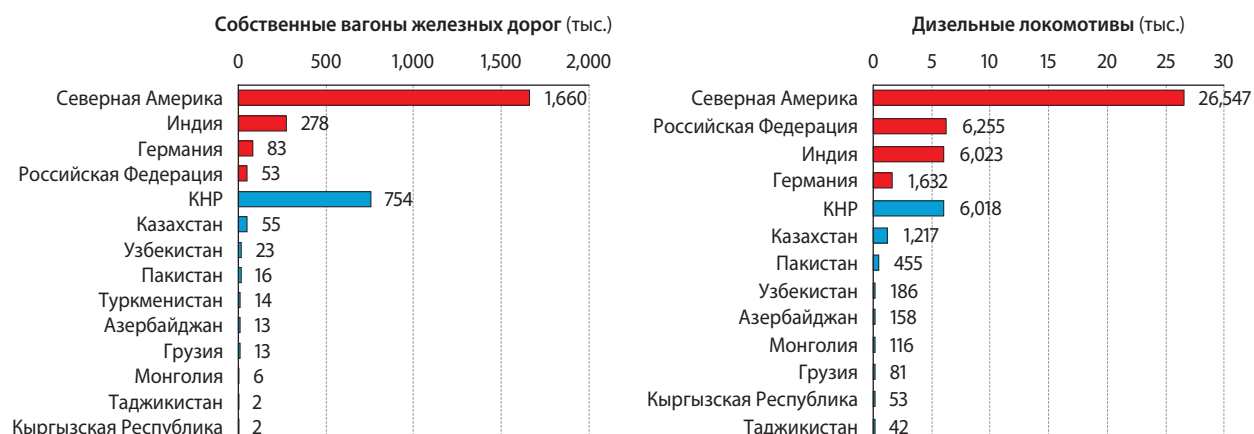
Источник: МСЖД, 2019 г.

¹² База данных МСЖД состоит из данных, представляемых отдельными железнодорожными организациями.

¹³ База данных МСЖД пока еще не включает данные по Афганистану, поэтому он не включен в сравнительный анализ показателей.

¹⁴ 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 4.3: Сравнение парка железнодорожного подвижного состава в Узбекистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах



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

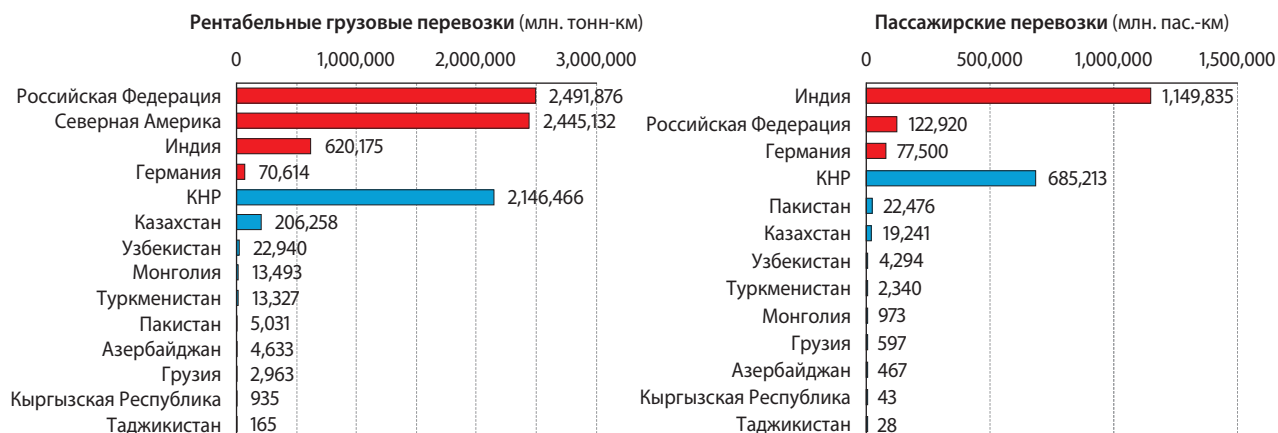
Примечание: страны-члены ЦАРЭС обозначены синим цветом, компараторы из других регионов – красным.

Источник: МСЖД, 2019 г.

58. Аналогичным образом, УТЙ занимают третье место по годовому грузообороту среди стран-компараторов (после КНР и Казахстана). Это примерно половина совокупного грузооборота семи стран ЦАРЭС с самыми низкими показателями,

но при этом только 11% от объема второй по величине страны – Казахстана. Что касается пассажирских перевозок, то УТЙ занимают четвертое место по пассажирообороту (после КНР, Казахстана и Пакистана). Это показано на Рисунке 4.4.

Рисунок 4.4: Сравнение годовых объемов железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок в Узбекистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах



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

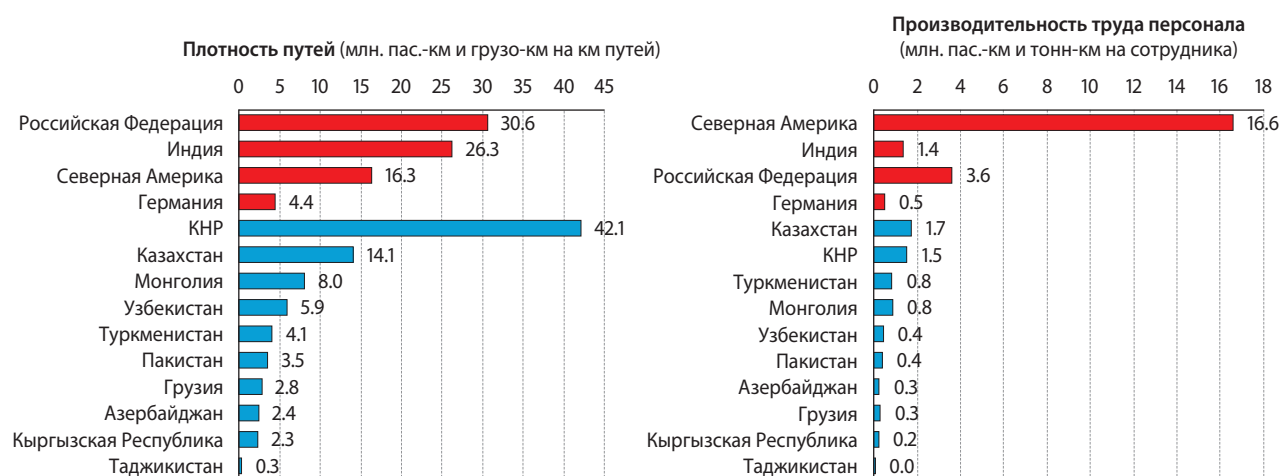
Примечание: страны-члены ЦАРЭС обозначены синим цветом, компараторы из других регионов – красным.

Источник: МСЖД, 2019 г.

59. Плотность путей измеряет интенсивность использования путей с точки зрения объема грузовых перевозок на километр железной дороги. По плотности сети путей УТЙ занимают четвертое место среди стран-компараторов (самый высокий показатель в КНР). В то время как некоторые участки сети, например, между Ташкентом и границей Сарыагаш и участок железной дороги, соединяющий Ферганскую долину с Ташкентом, имеют относительно высокую плотность путей, другие участки могут иметь значительно меньшую плотность.

Большая часть международных перевозок проходит через Сарыагаш, что способствует высокому обороту на казахстанской железной дороге вместо узбекской железной дороги. Производительность труда персонала может быть измерена показателем объема перевозок на одного сотрудника. По показателю производительности персонала УТЙ занимают пятое место среди стран-компараторов и по величине показателя ближе к наименее производительным железным дорогам ЦАРЭС, чем к наиболее производительным. Это показано на Рисунке 4.5.

Рисунок 4.5: Сравнение производительности железнодорожных путей и персонала в Узбекистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах



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

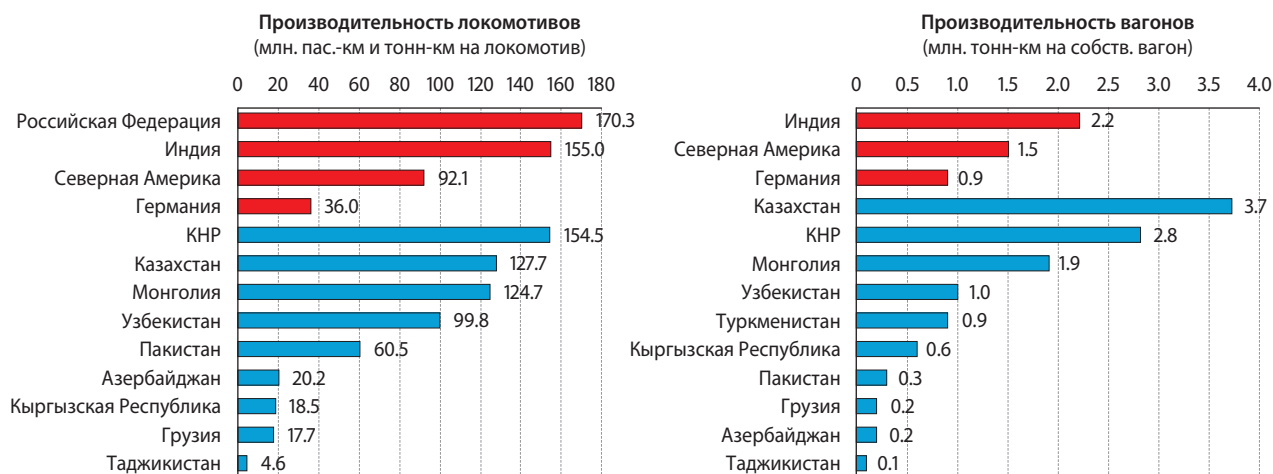
Примечание: страны-члены ЦАРЭС обозначены синим цветом, компараторы из других регионов – красным.

Источник: МСЖД, 2019 г.

60. Дальнейший набор показателей производительности относится к использованию активов подвижного состава. Производительность локомотива измеряет годовой объем перевозок на локомотив. По показателю производительности локомотивов УТЙ занимают четвертое место среди СЧ ЦАРЭС. Некоторые страны с более высокой производительностью, особенно Кыргызская Республика и Грузия, сталкиваются с нехваткой локомотивов. Это говорит о том, что УТЙ инвестировали недостаточно средств в приобретение локомотивов (в частности, многие из существующих локомотивов старые и требуют частого ремонта).

Производительность вагонов измеряет годовой объем грузовых перевозок на собственный вагон. По производительности вагонов УТЙ занимают пятое место среди СЧ ЦАРЭС, но этот показатель завышает производительность, которая была бы ниже, если бы также учитывалось широкое использование вагонов, принадлежащих другим странам. Это показано на Рисунке 4.6. Можно отметить, что более высокий уровень производительности локомотивов и вагонов в некоторых СЧ ЦАРЭС частично является показателем дефицита подвижного состава из-за отсутствия инвестиций для замены устаревших средств, унаследованных от БСС.

Рисунок 4.6: Сравнение производительности локомотивов и вагонов в Узбекистане, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах



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

Примечание: (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.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ, КОММЕРЦИАЛИЗАЦИИ И РЕФОРМЕ

А. Введение

61. Опираясь на предыдущие главы, в этой последней главе рассматриваются возможности для развития железнодорожного сектора в Узбекистане и определены многообещающие предложения, которые необходимо рассмотреть для получения поддержки по подготовке предварительных технико-экономических обоснований и помощи в области развития потенциала и знаний в рамках текущей ТП «Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС».

В. Разработка политики

62. С 2016 года правительство разработало широкую программу экономических реформ и модернизации, чтобы перейти от экономики с централизованным планированием к рыночной экономике, движимой частным сектором, которая может способствовать улучшению уровня жизни и расширению экономических возможностей. Ключевые элементы этой программы включают открытие страны для торговли и инвестиций, поощрение роли частного сектора и реформирование ГП. Особое внимание уделяется укреплению отношений и экономического сотрудничества с соседними странами, включая Афганистан, Казахстан, Кыргызскую Республику, Таджикистан и Туркменистан, а также с основными потенциальными экспортными рынками, включая КНР и ЕС.¹⁵

63. В транспортном секторе недавно было создано Министерство транспорта (МТ) для разработки и контроля комплексной политики, охватывающей все виды транспорта. Чтобы предоставлять конкурентоспособные услуги грузовых перевозок для промышленности и сельского хозяйства, правительство поощряет частный сектор к расширению автопарка, который, как отмечалось, вырос с 3 000 до 11 000 автотранспортных средств за последние два года и его планируется увеличить до 30 000 автотранспортных средств в 2022 году (также см. Таблицу 3.1). В секторе гражданской авиации, который имеет важное значение для роста туризма и экспорта, имеющего высокую стоимость, вертикально интегрированная отраслевая монополия была реструктурирована посредством разделения операций авиакомпаний, управления аэропортами и управления воздушным движением, а также разделения функций разработки отраслевой политики, технического регулирования и операционной деятельности. Это привело к быстрому развитию частных авиакомпаний, что способствовало усилению конкуренции и снижению цен на авиабилеты (САРА, 2019 г.).

64. Программа реформ привела к быстрому росту рынка перевозок и усилению конкуренции между видами транспорта и поставщиками транспортных услуг. Пока еще Правительство не объявило о реформах железных дорог, таких как реструктуризация и увеличение участия частного сектора, хотя они могут быть рассмотрены в будущем.

¹⁵ В своем ежегодном обращении к Парламенту Президент определил пять основных задач для реформ на 2019–2022 годы: (i) поддержание макроэкономической стабильности, (ii) ускорение перехода от экономики, управляемой государством, к рыночной системе, (iii) улучшение социальных услуг, (iv) усиление роли государства в рыночной экономике, (v) сохранение экологической устойчивости (Мирзиёев, 2018 г.).

При этом Президент Узбекистана поручил УТЙ «создать современные логистические маршруты для экспорта товаров» (Мирзиёев, 2018 г.). Это потребует от УТЙ устранения узких мест на международных железнодорожных коридорах и предоставления комплексных транспортных и логистических услуг. Также реформируются и упрощаются таможенные процедуры, чтобы способствовать развитию экспорта.

С. Коммерциализация и реформа

65. МТ признает, что реформы в железнодорожном секторе необходимы для того, чтобы Узбекистан мог в полной мере реализовать потенциал железных дорог. К задачам реформы относятся: (i) отделение железнодорожной инфраструктуры от железнодорожных операций, чтобы создать основу для конкуренции; (ii) тарифная реформа для повышения ценовой конкурентоспособности, позволяющая тарифам реагировать на рыночные условия, и устранение перекрестного субсидирования; (iii) устранение конфликтов интересов и усиление прозрачности (МТ, 2020 г.).

66. Как обсуждалось в главах 1 и 4, УТЙ признаны одним из ведущих ГП Узбекистана и уже осуществило различные усовершенствования для внедрения коммерческих подходов в своей деятельности. Некоторые аспекты, заслуживающие дальнейшего внимания, включают: (i) дальнейшее усиление ориентации УТЙ на клиентов; (ii) внедрение новых железнодорожных технологий и передовой практики; (iii) решение вопросов, связанных с текущей зависимостью от подвижного состава, принадлежащего иностранным собственникам; (iv) в сотрудничестве с грузовыми компаниями – разработка стратегий по расширению контейнеризации; и (v) повышение эффективности региональных инициатив с целью развития, продвижения и управления транзитными коридорами.

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

67. Следующие предложения были обсуждены с консультантами ТП во время проведения странового визита в Узбекистан.

1. Предварительные технико-экономические обоснования

68. **Железная дорога КНР–Кыргызская Республика–Узбекистан.** Как обсуждалось в главе 1, этот проект станет частью субкоридора ЦАРЭС 202, обеспечивая прямое железнодорожное сообщение между КНР и Ферганской долиной Узбекистана через Кыргызскую Республику. Благодаря сокращению расстояний и экономии времени, маршрут привлечет значительный объем перевозок, особенно из КНР в Узбекистан, на Ближний Восток и в Южную Европу; а также из Ферганской долины Узбекистана в КНР. Строительство будет сложным и дорогостоящим из-за горного рельефа. В предыдущем исследовании, подготовленном КНР, отмечалось, что длина новой железной дороги составит 268 км (48 туннелей и 95 мостов), но в более позднем исследовании Кыргызской Республики было предложено проложить северную трассу, длина которой составляет 380 км (Левина, 2018 г.).

69. Кыргызская Республика, КНР и Узбекистан все еще рассматривают вопрос, как продолжить работу по этому проекту. К вопросам, требующим внимания, относятся (i) выбор трассы, (ii) технические характеристики, (iii) механизмы деятельности, (iv) структура собственности; (v) финансирование инвестиций и (vi) тарифы. Поскольку АБР является надежным партнером по развитию для каждой из стран, реализующих проект, он имеет уникальную позицию, чтобы действовать в качестве честного

брокера при проведении предварительного технико-экономического обоснования, чтобы рекомендовать оптимальный подход к проекту, который может согласовать интересы трех стран.

70. Северо-Западный международный грузовой коридор. Во времена БСС этот коридор от Бухары до Бейнеу (Казахстан) выполнял роль важного связующего звена между портом Актау на Каспийском море и частями Российской Федерации. У него есть потенциал снова стать крупным международным грузовым коридором, если будут устранены узкие места для обеспечения уровня обслуживания, конкурентоспособного с существующими маршрутами (включая параллельный коридор через Казахстан). Перенаправление движения на этот коридор значительно увеличит среднее расстояние перевозки экспортных и импортных грузов по узбекской железнодорожной сети, что улучшит грузооборот и прибыльность УТЙ. В настоящее время показатели средней скорости движения грузов по этому коридору на существующих маршрутах намного ниже. Это отражает ограничения потенциала инфраструктуры и производственных мощностей, а также недавно принятое решение о приоритизации пассажирских перевозок для поддержки туризма. Необходимо подготовить предварительное технико-экономическое обоснование для изучения существующего уровня обслуживания коридора и планируемых улучшений,¹⁶ а также определения пакета поэтапных улучшений для достижения конкурентоспособного уровня обслуживания грузовых перевозок с учетом наличия железнодорожной инфраструктуры, локомотивного парка, подвижного состава и контейнеров, системы сигнализации, тарифов и других соответствующих аспектов.

71. Контейнерные маршрутные поезда Узбекистан–Туркменбаши и связывающее паромное сообщение. Еще один важный железнодорожный коридор во времена БСС пролегал между Бухарой и туркменским портом Туркменбаши на Каспийском море через Мары и Ашхабад (оба в Туркменистане). Этот маршрут обслуживал перевозки в Европу и Ближний Восток через Баку. Он все еще действует, и Туркменистан недавно осуществил инвестиции в расширение порта Туркменбаши. Тем не менее, потоки в Узбекистан и из Узбекистана остаются низкими, а регулярные контейнерные паромные перевозки между Туркменбаши и Баку отсутствуют. В качестве первого шага к возрождению этого маршрута УТЙ и Туркменские железные дороги могут совместно наладить регулярное сообщение контейнерных маршрутных поездов между Узбекистаном и Туркменбаши. За счет создания гарантированной базы контейнерных перевозок открываются перспективы привлечения плановых контейнерных паромных перевозок между Туркменбаши и Баку. Для подтверждения жизнеспособности этого предложения необходимо подготовить предварительное технико-экономическое обоснование. Исследование будет включать изучение рынка, который будет обслуживаться, определение уровня обслуживания, необходимого для потенциальных пользователей (в том числе для пересечения границы, движения маршрутных поездов, а также портовых и паромных операций), определение инвестиций, необходимых для достижения требуемого уровня обслуживания, и разработку предложения по совместным механизмам управления коридором и его мониторинга, а также подготовку общих протоколов по ключевым техническим аспектам, которые необходимо согласовать между правительствами двух стран, прежде чем приступить к реализации.

¹⁶ АБР осуществляет подготовку новой финансовой операции для оказания поддержки электрификации участка коридора Бухара-Мискин-Ургенч-Хива.

2. Продукты и мероприятия в области знаний

72. **Изучение предложения вагонов по региональным коридорам.** Хотя УТЙ сталкиваются с нехваткой железнодорожных вагонов, в том числе контейнерных платформ, она успешно справляется с этой ситуацией, используя вагоны из других стран, особенно частные вагоны из Беларуси, Казахстана, Российской Федерации и Украины. Этому способствовало преобладание импортных перевозок над экспортными, что привело к избытку порожних иностранных вагонов в Узбекистане. Однако это также означало, что иностранные, а не узбекские владельцы вагонов, получали прибыль от аренды вагонов, что могло привести к тому, что грузоотправителям приходилось платить относительно высокие сборы за использование вагонов. В связи с ожидаемым увеличением объемов экспорта и сокращением дисбалансов между импортом и экспортом ситуация, вероятно, изменится и может привести к тому, что дефицит вагонов станет узким местом в будущем. В предлагаемом исследовании будут рассмотрены сценарии железнодорожных перевозок экспорта и импорта, проанализированы существующие подходы к поставке вагонов и управлению ими (включая позиционирование, использование и отслеживание), изучены существующие сборы за вагоны и сопоставлены с такими сборами в странах-компараторах, а также определены варианты обеспечения адекватных, эффективных и экономичных поставок вагонов и управление ими в будущем, включая возможную частную собственность на вагоны.

73. **Передовые практики улучшения ориентации на обслуживание клиентов железных дорог.** По словам экспедиторов, взаимодействовать с УТЙ для получения услуг железнодорожных перевозок не так просто. Проблемы могут включать трудности с размещением заказов на железнодорожные вагоны для перевозок грузов; задержки и дополнительные расходы при получении товаров по прибытии, включая все еще существующие бумажные процедуры оформления

и оплаты; отсутствие услуг по отслеживанию грузов; и отсутствие доставки «последней мили». Поскольку внутренние и региональные рынки грузовых перевозок становятся все более конкурентными, УТЙ необходимо будет усилить ориентацию на обслуживание клиентов в будущем.

74. В рамках предлагаемой поддержки в области знаний будут мобилизованы международные эксперты, обладающие передовым опытом улучшения ориентации на клиентов железных дорог. Они проведут короткие исследования в Узбекистане и других заинтересованных СЧ, чтобы провести сравнение ориентации на клиентов железных дорог с ведущими международными и региональными железнодорожными организациями. Затем эксперты определят передовой международный опыт, который соответствующие страны могли бы использовать для улучшения своей ориентации на клиентов. Будут проведены страновые семинары для обмена результатами сравнительных исследований и предложениями по внедрению передовых практических подходов. В зависимости от интересов страны затем могут быть предоставлены эксперты, оказывающие практическую поддержку, чтобы помочь с внедрением подходов передовой практики.

75. **Совместный диалог с грузовыми компаниями с целью продвижения эффективной контейнеризации.** Центральная Азия отстает от развитых стран по уровню контейнеризации грузов. Для железных дорог это делает мультимодальные перевозки менее эффективными, поскольку вагоны либо необходимо транспортировать из пункта отправления в пункт назначения, либо разгружать и загружать при каждой смене видов транспорта. Некоторые из основных причин низкой контейнеризации: низкие объемы торговли и дисбаланс из-за того, что входящие объемы превышают исходящие, что приводит к накоплению порожних контейнеров. Однако в последние годы торговля в Центральной Азии быстро растет. Принятие экспортно-ориентированной политики Узбекистаном, крупнейшей экономикой региона, потенциально является важной вехой.

В прошлом году оборот контейнеров крупнейшего контейнерного терминала УТЙ в Ташкенте увеличился на 40%.

76. Некоторые ведущие международные компании по контейнерным перевозкам теперь разрешают более широкое использование своих контейнеров в Центральной Азии в ожидании быстрого роста контейнеризации в ближайшее десятилетие. Это обнадеживающее событие как для Узбекистана, так и для УТЙ. Увеличение контейнеризации грузов повысит конкурентоспособность железнодорожных перевозок по сравнению с другими видами транспорта, особенно когда объемы грузовых перевозок станут достаточными для движения регулярных контейнерных маршрутных поездов. Чтобы полностью реализовать потенциал контейнеризации, УТЙ и другим железным дорогам ЦАРЭС необходимо тесно сотрудничать с грузовыми компаниями, например, для внедрения дополнительных подходов к продвижению контейнерных услуг для клиентов, планирования расширения охвата контейнерных терминалов, внедрения современных методов отслеживания контейнеров, создания систем для позиционирования контейнеров и контейнерных вагонов-платформ в тех местах, где они необходимы, и внедрения современных методов управления рефрижераторными контейнерами. В рамках предлагаемой поддержки в области знаний будет инициирован совместный диалог между УТЙ и другими заинтересованными железными дорогами ЦАРЭС и несколькими международными контейнерными грузовыми компаниями. Эта работа может быть основана на одном или нескольких коридорах.

77. Передовые практики участия частного сектора в эксплуатации терминалов и станций.

УТЙ недавно начали поощрять частный сектор инвестировать в грузовые терминалы в Ташкенте и планирует применить аналогичный подход в других частях страны. Это положительный шаг, который может способствовать использованию ориентации частного сектора на клиента и его способностей в области ведения бизнеса в дополнение к опыту УТЙ по эксплуатации железных дорог. Также может существовать аналогичный потенциал для привлечения частного сектора к эксплуатации железнодорожных станций, имеющих значительную грузовую пропускную способность. Во всем мире накоплен широкий спектр различного опыта участия частного сектора в эксплуатации железнодорожных терминалов и станций. В рамках предлагаемой поддержки в области знаний УТЙ и другим заинтересованным железным дорогам ЦАРЭС будут предоставлены рекомендации по подходам передовой практики, применимым к их текущей ситуации и будущим планам, а также доступ к международным экспертам, которые окажут помощь в применении таких подходов на практике.

78. Инструменты сбора открытых данных для отслеживания железнодорожных перевозок и показателей операционной эффективности.

Развивая свою всеобъемлющую роль для управления транспортным сектором, МТ заинтересовано в использовании новейших технологий для сбора данных о железнодорожных перевозках и операционной эффективности. В рамках предлагаемой поддержки в области знаний будет получена информация об инструментах сбора открытых данных, используемых для этой цели в других странах, и предоставлены рекомендации о том, как внедрить такие подходы в Узбекистане.

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

79. Основываясь на предыдущих главах, наиболее многообещающие возможности для возможной поддержки в рамках текущей ТП кратко обобщены в Таблице 5.1.

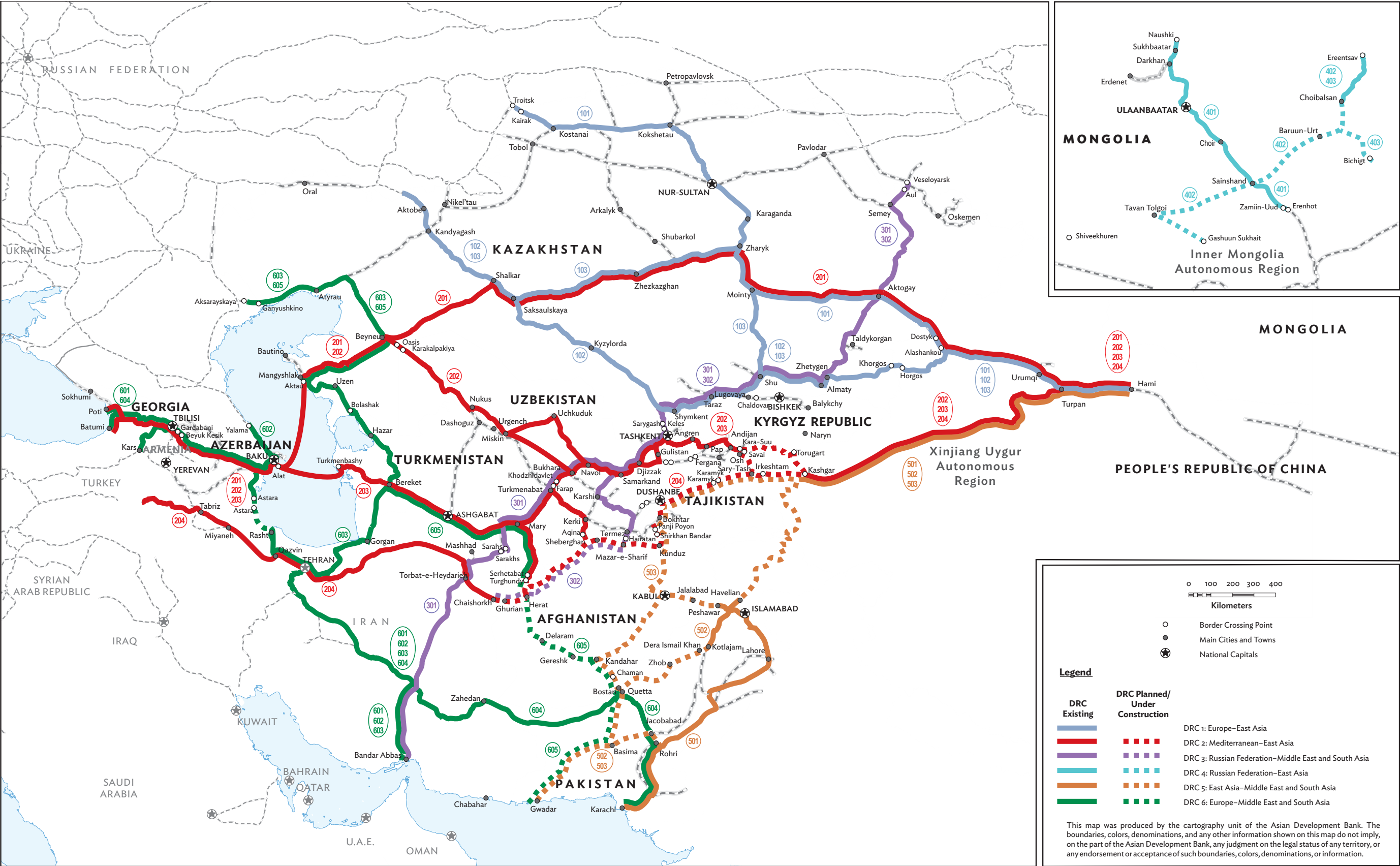
Таблица 5.1: Многообещающие возможности для Узбекистана для получения поддержки в рамках ТП «Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС»

Тип	Поддержки
Предварительное технико-экономическое обоснование	Железная дорога КНР–Кыргызская Республика–Узбекистан
	Северо-западный международный железнодорожный коридор
	Транскаспийское сообщение контейнерных маршрутных поездов между Узбекистаном и Туркменбаши
Продукты и мероприятия в области знаний	Исследование по предложению вагонов на региональных коридорах
	Передовые практики для улучшения ориентации на клиентов железной дороги
	Совместный семинар с грузовыми компаниями по эффективному использованию контейнеров
	Передовые практики в области участия частного сектора в операционной деятельности станций и терминалов
	Инструменты сбора открытых данных для отслеживания железнодорожных перевозок и показателей операционной эффективности

Примечание: Выбор предварительных технико-экономических обоснований, поддержки развития потенциала, продуктов и мероприятий в области знаний основывается на установленных шаблонах подачи заявок и критериях отбора и рассматривается Рабочей группой по железнодорожному транспорту.

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.

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

———. 2019b. *Отчет и рекомендация Президента Совету директоров: Предлагаемый кредит «Республика Узбекистан: Проект повышения эффективности железных дорог».* АБР: Манила.

SAPA. 2019. SWOT-анализ «Узбекские авиалинии»: возможности и вызовы после реформ. Получено из <https://centreforaviation.com/analysis/reports/uzbekistan-airways-swot-opportunities-and-challenges-after-reforms-451610>

CTI Engineering. 2012. *Генеральный план по развитию автодорожного и транспортного сектора (2010–2025 гг.).* Грант АБР 0123-KGZ.

Европейский банк развития (ЕБР). 2018. *Транспортные коридоры Шелкового пути: оценка потенциала роста грузовых перевозок через ЕАЭС.* Евразийский банк развития, Отчет 49, Санкт-Петербург.

Harral Winner Thompson Sharp Klein. 2012. *План развития железных дорог—Афганистан: коридоры ресурсного роста.* Исследование Всемирного банка и Австралийской помощи.

Hindu Business Line. 2019. *США предоставляет письменные заверения Индии в отношении придания большого импульса Плану по порту Чабахар.* 25 декабря.

<https://www.thehindubusinessline.com/economy/logistics/us-gives-written-assurances-to-india-in-a-big-push-to-chabahar-port-plan/article30393995.ece>

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

Левина, М. 2018. Железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан. Мировоззрение. <https://worldview.stratfor.com/article/china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-improve-attractiveness-central-asia>

«Узбекистон темир йуллари» (Узбекские железные дороги). 2017. Годовой отчет за 2015 год. УТЙ: Ташкент.

———. 2018. *Бизнес план: Акционерное общество «Узбекистон темир йуллари».* УТЙ: Ташкент.

———. 2019. Организационная структура «Узбекистон темир йуллари». http://railway.uz/en/gazhk/struktura_kompanii/organizatsionnaya_struktura/

Мирзиёев, С. 2018. *Послание Президента Республики Узбекистан Олий Мажлису.* 28 декабря 2018 года. Официальный сайт Президента Узбекистана. Получено из <https://president.uz/en/lists/view/2221>

Министерство транспорта. 2020. *Отзыв на Отчет консультантов АБР по Проекту технической помощи № 52137 «Развитие железнодорожных сетей в странах ЦАРЭС», февраль 2020 г. Оценка железнодорожного сектора: Узбекистан.* Письмо в АБР, декабрь.

Государственный комитет по статистике. 2019а. Открытые данные. <https://stat.uz/en/open-data>

———. 2019b. *Транспорт и связь в Узбекистане 2015–2018 гг.* Статистический обзор.

Оценка железнодорожного сектора для Узбекистана

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 коротком отчете обобщены результаты оценки железнодорожного сектора Узбекистана, основанной на посещении страны 16–21 сентября 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.