



ОЦЕНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЕКТОРА ДЛЯ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

МАРТ 2021 ГОДА

ОЦЕНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЕКТОРА ДЛЯ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

МАРТ 2021 ГОДА



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

Дизайн обложки: Эдит Креус.

Фотографии на обложке (слева направо): поезд с цистернами «Кыргыз темир жолу» (Кыргызские железные дороги). Интермодальный терминал «Кыргыз темир жолу» (Кыргызские железные дороги) недалеко от Балыкчи. Пассажирский поезд «Кыргыз темир жолу» (Кыргызские железные дороги) (фотографии консультантов ТП).

Карта: 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.

СОДЕРЖАНИЕ

ТАБЛИЦЫ И РИСУНКИ	iv
БЛАГОДАРНОСТИ	v
СОКРАЩЕНИЯ	vi
ЭКВИВАЛЕНТЫ ВАЛЮТ	vi
1 ВВЕДЕНИЕ И КОНТЕКСТ	1
А. Введение	1
В. Сеть железных дорог	1
С. Институциональная ответственность за железные дороги	5
D. Трансграничные и транзитные маршруты	6
E. Актуальные коридоры ЦАРЭС	8
2 ТЕНДЕНЦИИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ	11
А. Введение	11
В. Анализ перевозок	11
С. Контейнеризация	13
D. Сценарий роста объема перевозок	13
3 КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ НА РЫНКЕ	14
А. Введение	14
В. Отзывы участников рынка	14
С. Проблемы, влияющие на конкурентоспособность железных дорог	16
4 ПОКАЗАТЕЛИ ОПЕРАЦИОННОЙ И ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	18
А. Введение	18
В. Коммерческая ориентация	18
С. Финансовые показатели	18
D. Сравнение показателей операционной деятельности	20
5 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ, КОММЕРЦИАЛИЗАЦИИ И РЕФОРМЕ	24
А. Введение	24
В. Разработка политики	24
С. Коммерциализация и реформа	24
D. Инвестиционные предложения	26
1. Новые железнодорожные ветки	26
2. Другие возможные инвестиции	27
E. Основные возможности для поддержки в рамках ТП Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС	29
ПРИЛОЖЕНИЕ: ВЫДЕЛЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ ЦАРЭС	30
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	32

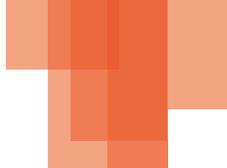
ТАБЛИЦЫ И РИСУНКИ

ТАБЛИЦЫ

2.1	Грузовые и пассажирские перевозки «Кыргыз темир жолу», 2014–2018 гг.	11
2.2	Объем трансграничных перевозок, 2014–2018 гг.	12
2.3	Внутренние грузовые перевозки	12
2.4	Тенденции контейнерных железнодорожных перевозок, 2008–2018 гг.	13
2.5	Базовый сценарий объема перевозок, 2019–2020 гг.	13
3.1	Отзывы участников рынка о конкурентоспособности железных дорог для различных типов перевозок	14
3.2	Рейтинг качества услуг логистики по оценке местных специалистов по логистике	16
4.1	Представленные данные по операционным доходам и расходам КТЖ	19
5.1	Более перспективные возможности для Кыргызской Республики для потенциальной поддержки в рамках ТП «Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС»	29

РИСУНКИ

1.1	Туркестано-Сибирская железная дорога с веткой Луговая- Балыкчи, 1931 г.	2
1.2	Железнодорожная сеть Кыргызской Республики, 2019 г.	3
1.3	Мультимодальный контейнерный терминал «Аламедин», Бишкек	4
1.4	Административная структура «Кыргыз темир жолу»	5
1.5	Региональные железнодорожные ветки и порты, обслуживающие трансграничные и транзитные перевозки	7
1.6	Участки Коридора ЦАРЭС 1, актуальные для Кыргызской Республики	8
1.7	Объемы перевозок по железнодорожным коридорам ЦАРЭС, 2015 г.	9
1.8	Участки Коридора ЦАРЭС 2, актуальные для Кыргызской Республики	10
4.1	Сравнение длины железных дорог и численности персонала в Кыргызской Республике, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах	20
4.2	Сравнение парка железнодорожного подвижного состава в Кыргызской Республике, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах	21
4.3	Сравнение годовых уровней железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок в Кыргызской Республике, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах	21
4.4	Сравнение производительности железнодорожных путей и персонала в Кыргызской Республике, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах	22
4.5	Сравнение производительности локомотивов и вагонов в Кыргызской Республике, других странах-членах ЦАРЭС и других ведущих железнодорожных странах	23
5.1	Предлагаемые новые железнодорожные ветки	26
5.2	Мультимодальный терминал Балыкчи	28



БЛАГОДАРНОСТИ

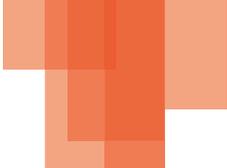
Данная оценка железнодорожного сектора страны является частью проекта технической помощи (ТП) Азиатского банка развития (АБР) «Развитие железнодорожного сектора в странах Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества» (ЦАРЭС). Проект помогает странам-членам ЦАРЭС определить перспективные 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 Кыргызской Республики была подготовлена командой консультантов ТП. Консультации и исследования на уровне страны проводили Тиррелл Данкан, руководитель команды/специалист по железнодорожному транспорту, Удо Сауэрбрей, специалист по реформе и реструктуризации железных дорог, Энди Дзе, специалист по железнодорожному рынку и логистике, Лен Джонстон, специалист по транспортному моделированию, и Бекжан Рысмендеев, специалист по транспорту. Подготовкой отчета руководил Тиррелл Данкан.

Ценные мнения и информация были предоставлены Кыргызскими железными дорогами, Министерством транспорта и дорог, Министерством экономики, другими государственными ведомствами, международными партнерами по развитию и представителями частного сектора. Полезные комментарии были предоставлены сотрудниками АБР, включая Эрдене Оюнчимег, Стива Льюиса-Уоркмана и Мирдина Эшеналиева.



СОКРАЩЕНИЯ

ТТН	Транскаспийский международный транспортный маршрут
АБР	Азиатский банк развития
БСС	бывший Советский Союз
ГП	государственное предприятие
ЕАЭС	Евразийский экономический союз
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ИКТ	информационно-коммуникационные технологии
КАЗТЖ	«Казахстан темир жолы» (Казахские железные дороги)
КНР	Китайская Народная Республика
КТЖ	«Кыргыз темир жолу» (Кыргызские железные дороги)
МСЖД	Международный союз железных дорог
МТД	Министерство транспорта и дорог
МТФ	Международный транспортный форум
СЧ	страна-член
ТП	техническая помощь
УТЙ	«Озбекистон темир йоллари» (Узбекские железные дороги)
ЦАРЭС	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество

ЭКВИВАЛЕНТЫ ВАЛЮТ

(по состоянию на 22 мая 2020 года)

Единица валюты	—	сом (сом)
Сом 1,00	=	\$0,014
\$1,00	=	сом 73,65

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 долларов США 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, определению и подготовке проектов, обмену знаниями и подготовке практических действий по коммерциализации и реформам в СЧ.

3. Во время реализации первой части 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 Кыргызской Республики, основанной на посещении страны 17–22 июня 2019 года.

В. Сеть железных дорог

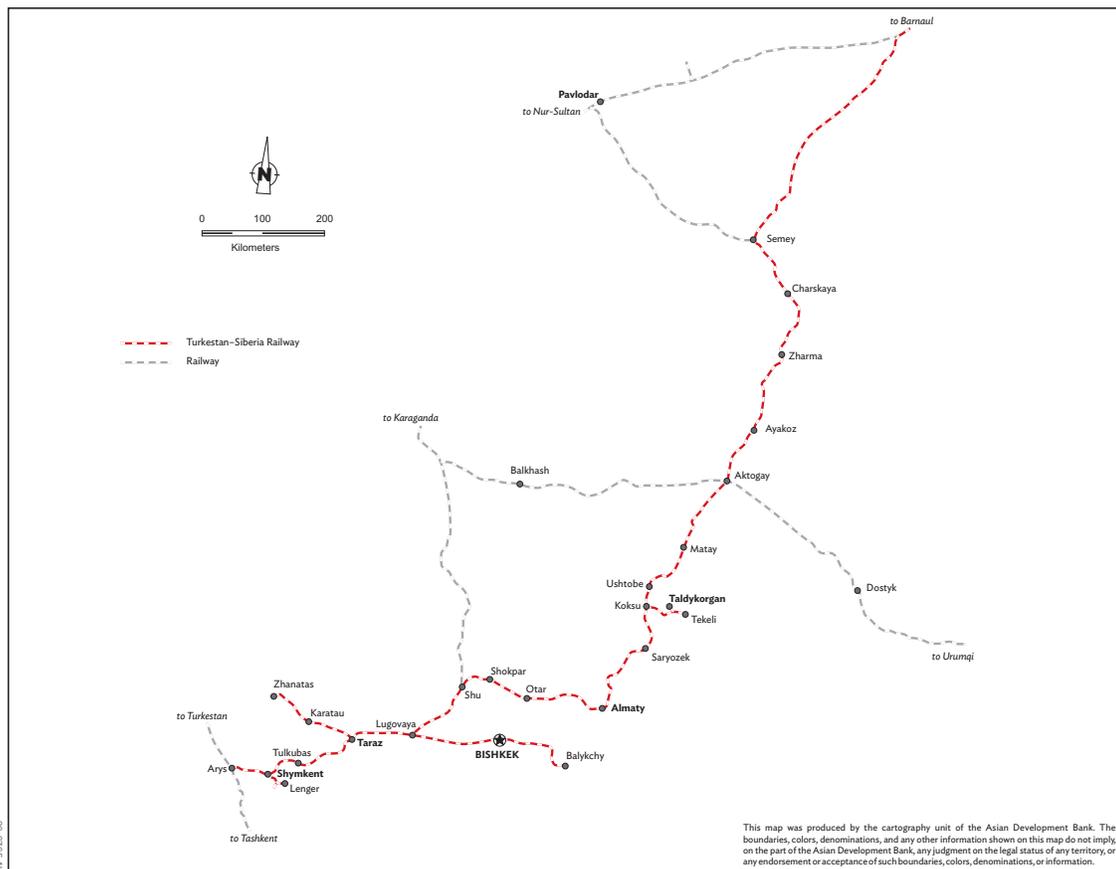
4. Кыргызская Республика – это горная страна, не имеющая выхода к морю, с уровнем доходов ниже среднего и с населением 6,3 миллиона человек в 2018 году (АБР, 2019 г.). Она имеет общие границы с Казахстаном, Узбекистаном, Таджикистаном и Китайской Народной Республикой (КНР). Горный хребет разделяет северную и южную части страны и разделяет экономику на две части.

5. Кыргызская железнодорожная сеть развивалась в 1920-х и 1930-х годах как неотъемлемая часть железнодорожной сети бывшего Советского Союза (БСС). Она состоит из двух частей, включающих однопутную неэлектрифицированную ширококолейную (1520 мм) железную дорогу. На севере 323-километровый участок между Луговой (Казахстан), Кара-Балтой, Бишкеком и Балыкчы представлял собой самую южную ветку Туркестано-Сибирской железной дороги БСС, которая связывала Среднюю Азию с Сибирью через современный Казахстан. Управление железной дорогой осуществлялось из Алматы

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 со-финансируется 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).

Рисунок 1.1: Туркестано-Сибирская железная дорога с веткой Луговая - Балыкчи, 1931 г.



Примечания: Туркестано-Сибирская железная дорога обозначена красным цветом.

Источник: АБР, консультанты ТП.

(Казахстан). Железная дорога показана на Рисунке 1.1. На юге было построено 101 км пути для четырех коротких ответвлений в Оше, Джалал-Абаде, Кызыл-Кие и Таш-Комуре. Они соединялись с Трансаральской железной дорогой БСС, следующей из Ташкента в Оренбург (Россия), которая соединяла Среднюю Азию с европейской частью России, а также состыковывалась с Туркестано-Сибирской железной дорогой в Арысе в Казахстане. Управление железнодорожными

ответвлениями осуществлялось из Ташкента (Узбекистан).³

6. Когда в 1991 году БСС распался, Кыргызская Республика унаследовала железную дорогу, а также 2 500 грузовых вагонов, 450 пассажирских вагонов и 50 локомотивов. Было создано новое государственное железнодорожное предприятие «Кыргыз темир жолу» (КТЖ), чтобы взять на себя эксплуатацию и управление железной дорогой от советских железнодорожных центров в Алматы и Ташкенте.⁴ Поезда теперь должны

³ Узкоколейная железнодорожная ветка из Исфаны в Таджикистан ранее использовалась для перевозки угля Министерством горнодобывающей промышленности, но ее эксплуатация была прекращена в начале 1990-х годов.

⁴ В нескольких приграничных районах короткие участки кыргызской железной дороги эксплуатируются железной дорогой соседней страны. Например, на севере 17-км двухпутным участком в Таласской области управляют Казахские железные дороги «Казахстан темир жолы». На юге 1-км участком около Уч-Кургана управляют Узбекские железные дороги «Узбекистон темир йоллари».

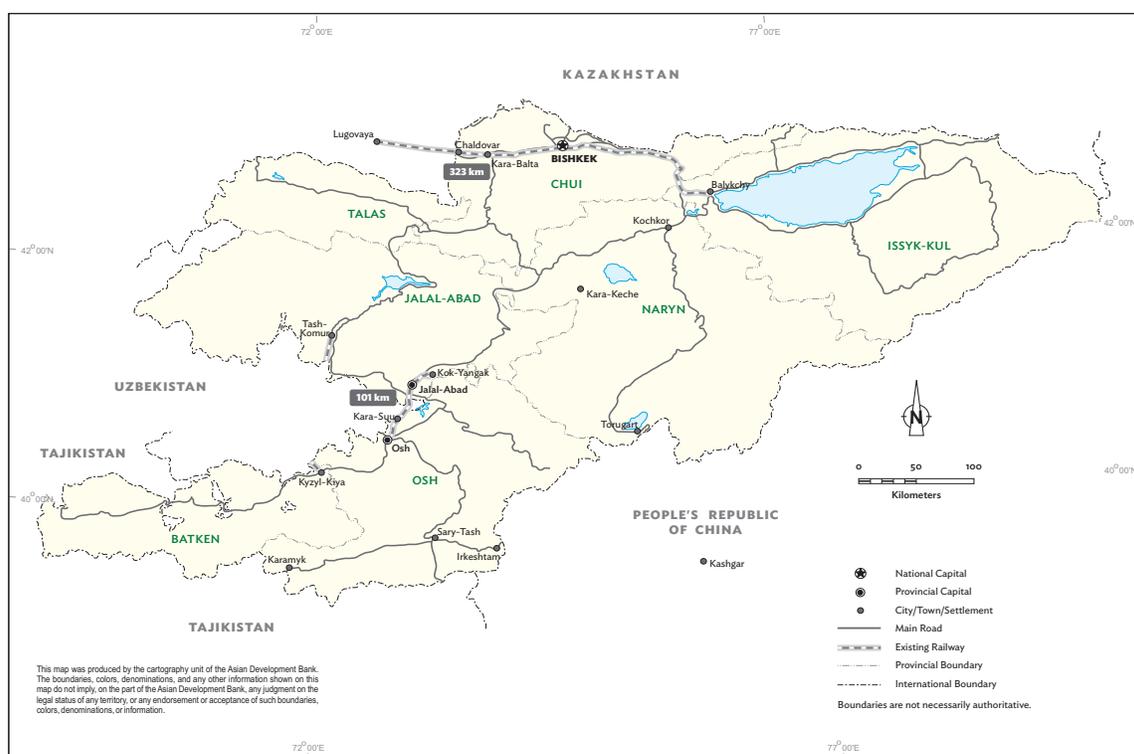
были пересекать международные границы, чтобы соединиться с основными линиями в Казахстане и Узбекистане.⁵ Любые перевозки между северным и южным участками железной дороги Кыргызстана теперь должны были осуществляться через железнодорожные сети Узбекистана и Казахстана.

7. Несмотря на то, что перевозки сохранились, их объем резко сократился по сравнению с советским периодом. Многие предприятия с централизованным планированием, расположенные в Ташкенте, Алматы и городах Российской Федерации, не смогли пережить переход к рыночной экономике. Кыргызские производители, которые поставляли материалы для этих предприятий, также потерпели крах. Сегодня большинство железнодорожных подъездных путей к промышленным объектам в Бишкеке и Балыкчи уже не используются.

8. С советских времен в сети железных дорог не произошло значительных изменений (Рисунок 1.2). Сеть все также представляет собой неэлектрифицированную однопутную железную дорогу с обгонными путями. Используется ручная система регулирования движения поездов, за исключением участка от Луговой до станции Бишкек 1, на котором используется автоматическая система регулирования движения поездов.

9. На северный участок от Луговой до Балыкчи все еще приходится большая часть грузовых перевозок, осуществляемых КТЖ, а также ограниченный объем пассажирских перевозок. На нем расположены 17 пассажирских станций, две основные станции в Бишкеке и два основных грузовых терминала, включая мультимодальный контейнерный терминал «Аламедин» в Бишкеке. В среднем в день отправляется 4–5 пар грузовых

Рисунок 1.2: Железнодорожная сеть Кыргызской Республики, 2019 г.



Источник: консультанты ТП.

⁵ На ответвлениях в южном направлении поезда, проходящие через Узбекистан, подвергались длительному таможенному и пограничному контролю, на прохождение которого зачастую уходило один день или больше. Из-за пограничного спора железнодорожная ветка на Кызыл-Кию была закрыта в 2010 году, а затем вновь открыта в 2018 году.

поездов, а также одна пара международных и четыре пары междугородних пассажирских поездов. По южным железнодорожным веткам перевозятся небольшие объемы полезных ископаемых и другие грузы для дальнейшей перевозки по узбекской железнодорожной сети. В среднем они обслуживают 10 пар грузовых поездов в неделю.

10. Станция КТЖ в Луговой находится в Казахстане. Поезда, следующие между Бишкеком и Луговой, проходят пограничные формальности в пограничном пункте пропуска на кыргызской стороне. Обмен вагонов и контейнеров осуществляется на станции Луговая, где Казахские железные дороги (КазТЖ) доставляют вагоны КТЖ блоками. После получения блока КТЖ обычно требуется около трех часов, чтобы организовать поезд в восточном направлении.

11. Существующие пути КТЖ нуждаются в обновлении. Вследствие этого на большей части линии Луговая-Бишкек-Балычки действуют ограничения скорости от 25 до 60 км в час. Основная проблема заключается в том, что многие деревянные шпалы изношены. КТЖ реализует программу по обновлению путей с заменой старых шпал на железобетонные и деревянные шпалы. В среднем ежегодно обновляется

около 25 км пути.⁶ Другая проблема состоит в том, что 17% рельсов на эксплуатируемых путях (168 км) превысили свою грузоподъемность и нуждаются в замене, а срок эксплуатации некоторых мостов подходит к концу (Guenet, 2019 г.).

12. Также в замене нуждается большая часть подвижного состава КТЖ. По оценкам КТЖ, 80% грузовых вагонов и почти 60% пассажирских вагонов уже непригодны к эксплуатации, и все локомотивы нуждаются в замене, за исключением шести недавно приобретенных тепловозов. Существующие ремонтные мастерские КТЖ оборудованы для технического обслуживания устаревшего подвижного состава, но недостаточны для обслуживания тех типов современного подвижного состава, которые потребуются в будущем, особенно локомотивов.

13. Контейнерный терминал «Аламедин» в Бишкеке (Рисунок 1.3) представляет собой небольшое сооружение, расположенное в густонаселенной городской местности. В настоящее время он обрабатывает всего несколько коротких контейнерных поездов в день. Сооружение соответствует существующим объемам перевозок и может поддерживать рост в обозримом будущем.

Рисунок 1.3: Мультиmodalный контейнерный терминал «Аламедин», Бишкек



Источник: консультанты ТП.

⁶ С 2011 года КТЖ уложило 326 300 железобетонных шпал на 199,3 км пути (КЖТ, 2019 г.).

14. Правительство давно заинтересовано в том, чтобы соединить северную и южную части железной дороги, чтобы сформировать единую национальную сеть. Это потребует строительства новых железнодорожных участков в центральной части страны, которая представляет собой гористую местность с низкой плотностью населения, поэтому затраты на строительство будут высокими.

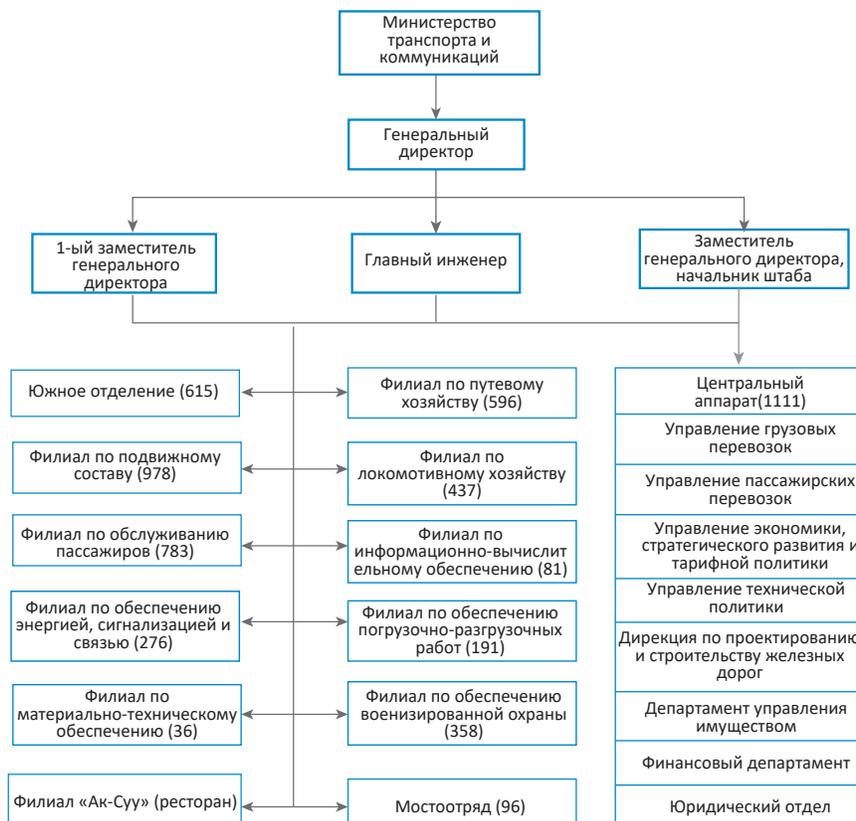
С. Институциональная ответственность за железные дороги

15. Министерство транспорта и дорог (МТД) отвечает за политику и надзор за железнодорожным, автомобильным и другими видами транспорта. КТЖ отвечает за железнодорожные перевозки. Это вертикально интегрированное железнодорожное предприятие, которое

является владельцем и обслуживает железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав, а также управляет движением поездов. В 2018 году средняя численность его сотрудников составила 4 817 человек. Административная структура КТЖ показана на Рисунке 1.4.

16. Правительство ожидает, что КТЖ будет работать на основе самофинансирования, без привлечения капитала или субсидий на операционную деятельность. Как и другие государственные предприятия (ГП), КТЖ также должно выплачивать государству 50% чистой прибыли в качестве взноса в государственный бюджет. Это способствовало возникновению ситуации, когда КТЖ не хватает финансовых ресурсов, необходимых для крупных инвестиций, и вместо этого оно фокусирует внимание на небольших интервенциях с целью поддержания своих стареющих железнодорожных активов, чтобы продолжать осуществлять железнодорожные перевозки (CTI Engineering, 2012 г.).

Рисунок 1.4: Административная структура «Кыргыз темир жолу»



Источник: CTI Engineering, 2012 г.

17. МТД отвечает за утверждение тарифов на основании рекомендации КТЖ. За последние семь лет тариф не менялся. В результате присоединения к Евразийскому экономическому союзу (ЕАЭС) в 2015 году Кыргызская Республика согласилась разделить инфраструктуру и другие элементы своих тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, чтобы позволить другим операторам использовать железнодорожную инфраструктуру, начиная с 2025 года.⁷

D. Трансграничные и транзитные маршруты

18. Потенциал железных дорог для перевозки трансграничных грузов зависит от существующей и будущей структуры торговли страны, конкурентоспособности железных дорог по сравнению с другими видами транспорта и возможности введения новых железнодорожных транзитных маршрутов, привлекательных для других стран региона.

19. В настоящее время основными торговыми партнерами Кыргызской Республики являются КНР, Российская Федерация и Казахстан, а также Турция. В 2017 году 45% импорта (в стоимостном выражении) поступило из КНР, 23% - из Российской Федерации и 9% - из Казахстана. Лидерующими статьями импорта были нефть, одежда, обувь и продовольственные товары из пшеницы. Около 37% экспорта составили золото и драгоценные металлы, продаваемые в основном в страны Европы. Другими основными статьями экспорта были металлические руды, продукты нефтепереработки, сушеные бобы и овощи, сельскохозяйственные товары и различные промышленные товары. Основными рынками для этого экспорта были Казахстан (20% от общего объема экспорта), Российская Федерация (14%) и Турция (8%) (Обсерватория экономической сложности, 2020 г.). После

недавно проведенных реформ в Узбекистане, включая принятие политики поощрения торговли с соседними странами, вероятно, Узбекистан станет более важным торговым партнером в будущем.

20. Как обсуждалось в Главах 2 и 3, существующие трансграничные грузовые перевозки КТЖ в основном ограничиваются бестарными товарами. Если КТЖ сможет улучшить свою коммерческую ориентацию и расширить использование железнодорожных контейнеров, потенциально оно также может привлечь большую долю ненасыпного импорта и экспорта.

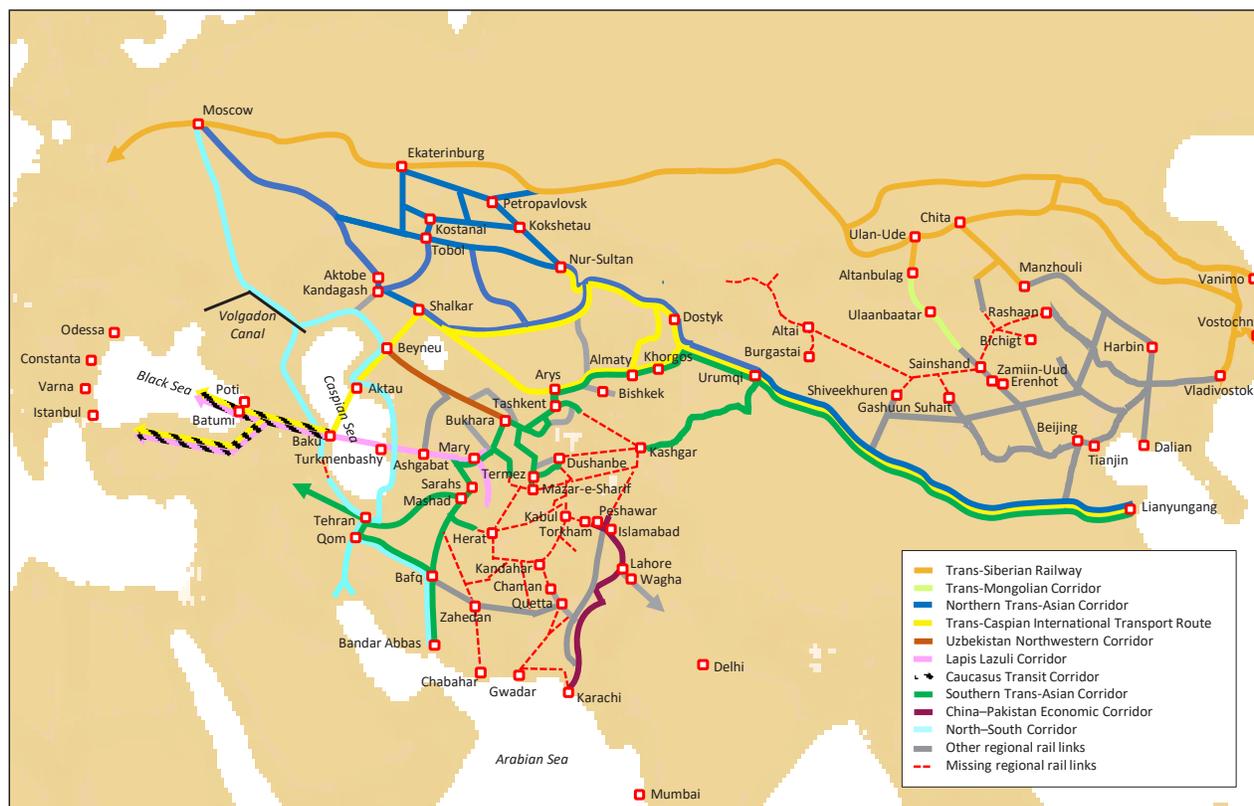
21. Основываясь на существующей структуре торговли, наиболее важными трансграничными железнодорожными маршрутами для Кыргызской Республики являются Транскаспийский международный транспортный маршрут (TITR)⁸ и Северная Трансазиатская железная дорога (АО «Самрук-Казына», 2017 г.) (Рисунок 1.5). Северный участок КТЖ пересекает TITR в Луговой. Оттуда TITR предлагает соединения в восточном направлении в КНР и в западном направлении в Казахстан, на Кавказ и в Европу. Одним из преимуществ TITR является то, что маршрут от границы КНР до Каспийского моря остается в пределах одной страны – Казахстана. TITR также соединяется в северном направлении с Северной Трансазиатской железной дорогой и Транссибирской магистралью для дальнейших перевозок через Казахстан в Российскую Федерацию, другие страны ЕАЭС и северную Европу.

22. В будущем, по мере роста экономики Узбекистана и расширения торговли, субрегиональные связи с Узбекистаном, вероятно, станут более важными. В настоящее время железнодорожное сообщение между северным участком КТЖ и Узбекистаном проходит по TITR между Луговой и Арыс (Казахстан), где маршрут следует в южном направлении в Ташкент и другие части Узбекистана. Этот маршрут также используется

⁷ Членами ЕАЭС являются Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация.

⁸ На сегодняшний день членами Ассоциации TITR являются 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).

Рисунок 1.5: 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.

для транзитных железнодорожных перевозок между КНР и Узбекистаном. Движение с южного участка КТЖ осуществляется напрямую в Узбекистан. Как обсуждалось в Главе V, может существовать потенциал для строительства новой железной дороги от Кашгара (КНР) через Кыргызскую Республику до Ферганской долины Узбекистана. Она будет обслуживать транзитные перевозки между КНР и Узбекистаном, Афганистаном и Ираном, а также обеспечивать более качественное железнодорожное сообщение между Ошем и Джалал-Абадом в Кыргызской Республике, а также между КНР и Узбекистаном.

23. В зависимости от того, как экономика и торговля Кыргызстана будут развиваться в будущем, субрегиональные железнодорожные маршруты для доступа к морским перевозкам через порты Персидского залива в Иране и Пакистане также могут стать более важными в будущем. Маршруты через Узбекистан и Туркменистан в иранские порты Бендер-Аббас и порт Чабахар в Иране уже существуют или разрабатываются. Афганистан и Пакистан также планируют развивать железнодорожное сообщение с портами Карачи и Гвадар в Пакистане. Однако в настоящее время многие железнодорожные ветки через Афганистан и Пакистан еще не построены, так что может пройти много лет, прежде чем такие маршруты станут доступными.

Рисунок 1.6: Участки Коридора ЦАРЭС 1, актуальные для Кыргызской Республики



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Е. Актуальные коридоры ЦАРЭС

24. Коридоры ЦАРЭС, которые наиболее актуальны для развития железных дорог в Кыргызской Республике, - это Коридоры 1 и 2.

25. **Коридор ЦАРЭС 1: Европа – Восточная Азия – субкоридор 102.** Этот коридор аналогичен TITR от КНР до Шалкара. Северный кыргызский железнодорожный участок от Луговой до Балыкчи соединяется с участком Алматы-Шымкент Коридора 1 (субкоридор 102), который ранее был частью Туркестано-Сибирской железной дороги БСС. Смена колеи не требуется. Параллельно северному участку железной дороги проходит качественная автомагистраль, обеспечивая конкуренцию со стороны автомобильного транспорта.⁹

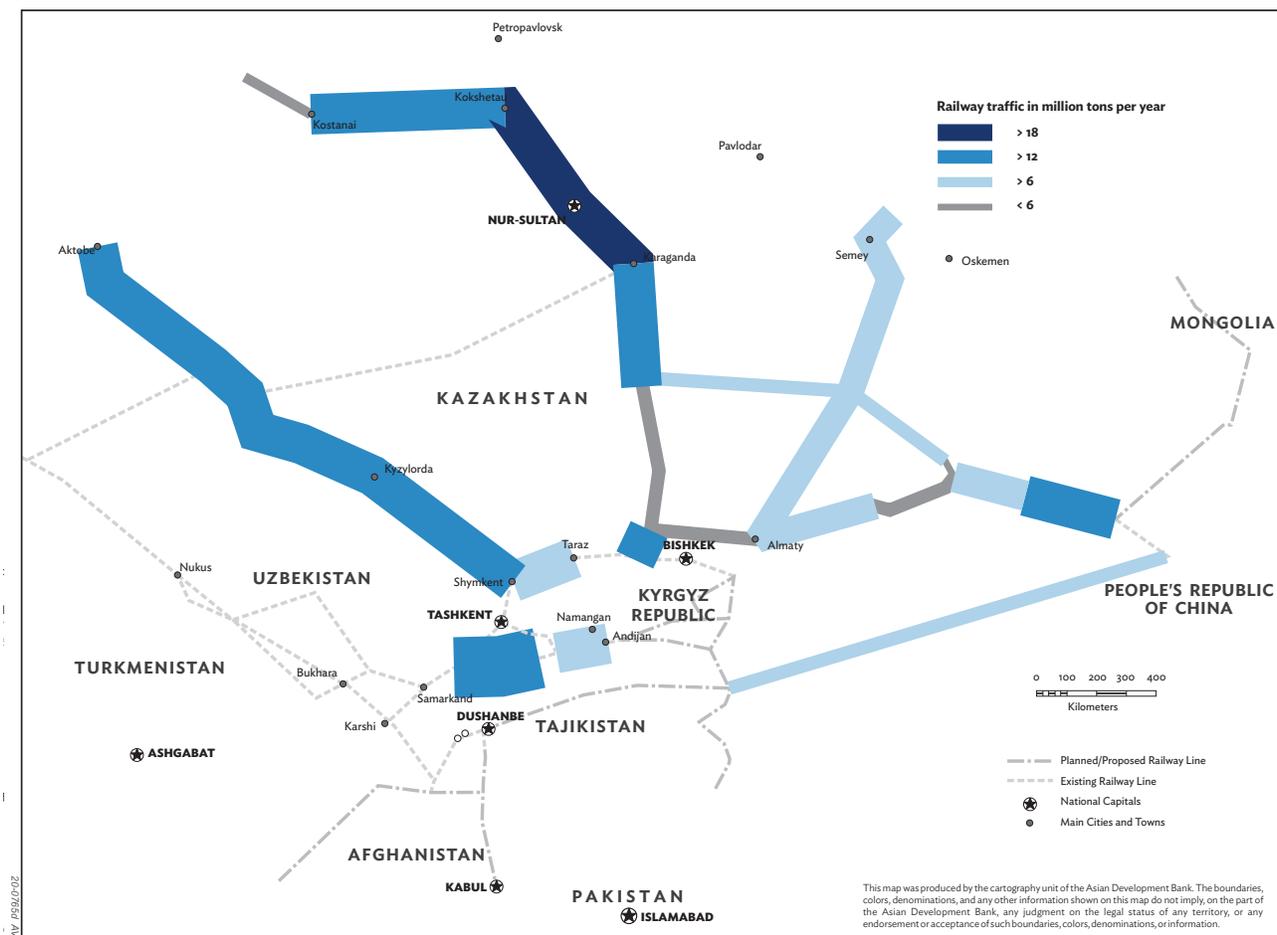
26. Значительное количество грузовиков КНР, перевозящих товары, предназначенные для рынков Казахстана и Российской Федерации, въезжают в Кыргызскую Республику через пункт пропуска Торугарт и следуют на север через Кочкор, чтобы далее следовать по субкоридору 102 в Балыкчи.¹⁰ Часть этого объема перевозок может быть перенаправлена с автомобильного на железнодорожный транспорт, если в Балыкчи будет создан терминал, предлагающий эффективную перевалку грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт.

27. **Коридор ЦАРЭС 1: Европа – Восточная Азия – субкоридоры 101 и 103.** Эти субкоридоры аналогичны Северной Трансазиатской железной дороге (Рисунок 1.6), которая связывает TITR с северным Казахстаном и Российской Федерацией. Смена колеи не требуется.

⁹ Автодорога между Бишкеком и Балыкчи недавно была модернизирована при поддержке АБР.

¹⁰ Исследование 2012 года показало, что границу в Торугарте ежедневно пересекали 195 грузовиков, в основном направляющиеся в пункты назначения в Казахстане и на севере Кыргызской Республики (СТИ Engineering, 2012 г.).

Рисунок 1.7: Объемы перевозок по железнодорожным коридорам ЦАРЭС, 2015 г.



Источник: МТФ, 2019 г.

28. Коридор ЦАРЭС 1 был интенсивно используемым грузовым маршрутом в советское время и продолжает оставаться важным, имея потенциал для обслуживания маршрутных поездов. Исследование Международного транспортного форума (МТФ) показывает, что объемы железнодорожных грузоперевозок на этом маршруте одни из самых высоких в Центральной Азии (МТФ, 2019 г.).

29. **Коридор ЦАРЭС 2: Средиземноморье – Восточная Азия – субкоридор 202 (Рисунок 1.8).**

Для перевозок с востока на запад этот субкоридор предлагает более южную альтернативу TITR, через Кашгар (КНР), Кыргызскую Республику и Узбекистан, а затем присоединяется к TITR в Бейнеу (Казахстан). Он предлагает стыковки в восточном направлении в КНР и в западном

направлении до Каспийского моря, Кавказа и Турции. Участок Кашгар – Торугарт – Савай от КНР до Узбекистана через Кыргызскую Республику является недостающим звеном (параграф 22).

30. Разработка предлагаемого участка Кашгар – Торугарт – Савай субкоридора 202 привлекла значительный интерес со стороны КНР, Узбекистана и Кыргызской Республики, но правительства трех стран еще не смогли договориться об основе для продолжения работы. В Кыргызской Республике этот проект называется «железная дорога Восток-Запад»; она также известна как железная дорога КНР – Кыргызская Республика – Узбекистан. Для некоторых перевозок между КНР и Ближним Востоком и Южной Европой эта железная

Рисунок 1.8: Участки Коридора ЦАРЭС 2, актуальные для Кыргызской Республики



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

дорога сократит расстояние в пути и время доставки, так что она может иметь потенциал для привлечения значительных объемов транзитных грузов.¹¹ Она также будет обслуживать сообщение между КНР и Ферганской долиной Узбекистана и Ошской областью Кыргызской Республики.

31. Существующие южные железнодорожные ответвления КТЖ в окрестностях Оша и Джалал-Абада также являются частью субкоридора 202. Так как в этом районе осуществляется значительная деятельность по добыче полезных ископаемых и сельскохозяйственное производство, есть потенциал для дальнейшего расширения железнодорожного сообщения за счет обеспечения улучшенных мультимодальных терминалов.

32. **Коридор ЦАРЭС 2: Средиземноморье – Восточная Азия – субкоридор 204.** Участки этого

субкоридора от Кашгара (КНР) до Кыргызской Республики, Таджикистана и Афганистана еще предстоит разработать. Предлагаемый участок субкоридора между Кашгаром (КНР), Иркештамом, Сары-Ташем, Карамыком и Душанбе (Таджикистан) будет в основном обслуживать транзитные перевозки между КНР, Таджикистаном и Афганистаном. Предлагаемый кыргызский участок проходит через гористую местность в Ошской, Баткенской и Нарынской областях. По этому маршруту осуществляются автомобильные перевозки.

33. Коридор ЦАРЭС 2 также включает дальнейшее предлагаемое соединение на территории Кыргызской Республики от Сары-Таша на субкоридоре 204 до Савая на субкоридоре 202. Маловероятно, что это произойдет, если не будут построены недостающие участки субкоридора 204.

¹¹ По некоторым данным, этот проект позволит сократить расстояние в пути на 900 км, а сроки доставки – на 7-8 дней (CTI Engineering, 2012 г.).

ТЕНДЕНЦИИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

А. Введение

34. Распад централизованной плановой экономики БСС привел к значительному снижению объему перевозок по кыргызской железной дороге. В настоящее время железнодорожные перевозки в основном ограничиваются бестарными грузами, которые трудно перевозить автомобильным транспортом.

В. Анализ перевозок

35. В период с 2014 по 2018 годы общей тенденции роста железнодорожных перевозок не наблюдалось. Грузооборот снизился с 1 010 до 949 млн. тонн-км. Грузовой тоннаж сократился с 7,4 млн. тонн в 2014 году до 6 млн. тонн в 2016 году, а затем восстановился до 7,5 млн. тонн в 2018 году. Годовой пассажирооборот оставался на уровне от 40,8 до 43,4 млн. пассажиро-км в 2014-2017 годах, но упал до 35 млн. пассажиро-км в 2018 году. Число пассажиров сократилось с 318 000 в 2014 году до 284 000

в 2016 году, но восстановилось до 326 000 в 2018 году. Это показано в Таблице 2.1.

36. Общий грузооборот железнодорожного транспорта в тонно-километрах невелик. Это связано с тем, что (i) железные дороги неконкурентоспособны по сравнению с автомобильным транспортом для многих типов товаров, и (ii) существующие железнодорожные грузоперевозки осуществляются только на короткие расстояния (в среднем около 130 км) в пределах Кыргызской Республики, поскольку протяженность существующей сети мала.

37. Так как железнодорожная сеть изначально создавалась как железнодорожная ветка и короткие ответвления более крупных региональных железных дорог, в настоящее время она не может предложить маршрута, способного привлечь транзитные железнодорожные перевозки, и зависит исключительно от импорта, экспорта и внутренних перевозок. После распада БСС отмечалось медленное появление новых видов экспортной продукции, перевозимой железнодорожным транспортом.

Таблица 2.1: Грузовые и пассажирские перевозки «Кыргыз темир жолу», 2014-2018 гг.

Индикаторы	Ед. измерения	2014	2015	2016	2017	2018
Грузооборот	млн. тонн-км	1 010	918	807	935	949
Перевезено грузов	тыс. тонн	7 384	6 616	6 031	7 157	7 526
Среднее расстояние грузовых перевозок	км	137	139	134	131	126
Обработка грузов	тыс. тонн	1 494	1 279	1 670	1 936	2 258
Повторная обработка грузов	тыс. тонн	6 600	6 030	5 363	6 373	6 422
Пассажирооборот	млн. пас.-км	43	41	41	43	35
Перевезено пассажиров	тыс. чел.	318	287	284	314	326

Источник: КТЖ.

38. Объем пассажирских перевозок очень невелик, так как большинство пассажиров предпочитают автомобильный транспорт. Железнодорожные пассажирские перевозки ограничены северным участком КТЖ, в основном обслуживая пассажиров, следующих в и из Бишкека из Кара-Балты и Токмока. В летнее время осуществляются перевозки между Бишкеком и Балыкчи, чтобы доставить посетителей на озеро Иссык-Куль.¹² За последние пять лет количество перевезенных пассажиров мало изменилось, но общий показатель пассажиро-километров сократился почти на 20%, так как большая часть пассажиров выбирала более короткие маршруты (в основном в Бишкек и обратно).

39. В 2017 и 2018 годах доля трансграничных перевозок составила 83% от общего объема грузов, а доля внутренних перевозок – 17%. Анализ трансграничных перевозок по видам товаров (Таблица 2.2) показывает, что на уголь и нефтепродукты пришлось 55% трансграничных перевозок в 2018 году. Остальные трансграничные товары в основном представляют собой другие виды бестарного импорта.

40. Анализ внутренних грузовых перевозок по видам товаров в Таблице 2.3 показывает, что уголь, нефтепродукты и сахарная свекла являются ведущими товарами, на которые в совокупности приходилось 95%

Таблица 2.2: Объем трансграничных перевозок, 2014-2018 гг.
(тыс. тонн)

Виды товаров	2014	2015	2016	2017	2018
Уголь	1 435	1 688	1 195	1 405	1 627
Нефтепродукты	1 561	1 487	1 429	1 753	1 847
Черные металлы	329	310	298	346	361
Строительные материалы	226	144	112	110	134
Цемент	114	61	150	289	310
Сахар	251	172	160	101	87
Сырье (для промышленного применения)	152	133	117	185	160
Лесоматериалы	366	285	53	198	226
Зерно, мука, крупы	538	449	340	291	207
Сахарная свекла	14	5	49	71	98
Продукты питания	272	214	129	153	150
Другое	1 309	963	924	1 069	1 072
TOTAL	6 566	5 872	4 954	5 970	6 280

Источник: КТЖ.

Таблица 2.3: Внутренние грузовые перевозки
(тыс. тонн)

Виды товаров	2014	2015	2016	2017	2018
Уголь	341	339	565	367	538
Нефтепродукты	141	139	155	217	223
Цемент ^а	122	96	34	2	0
Сахарная свекла	101	110	260	505	430
Другое	113	60	64	97	57
ИТОГО	818	744	1 077	1 188	1 247

^а Внутренние перевозки цемента за этот период снизились, поскольку импортный цемент из Казахстана стал более конкурентоспособным после снижения обменного курса казахстанского тенге.

Источник: КТЖ.

¹² Также есть 20-часовой поезд из Ташкента в Балыкчи для узбекских туристов, приезжающих на озеро Иссык-Куль.

внутренних грузовых перевозок в 2018 году. Одним из обнадеживающих событий стал недавно отмеченный рост объема перевозок сахарной свеклы. Эти перевозки обслуживают производителей, расположенных в Чуйской и Таласской областях, недалеко от северной железнодорожной линии КТЖ, которые отправляют сахарную свеклу на перерабатывающий завод рядом с Бишкеком.

С. Контейнеризация

41. Уровень контейнеризации железнодорожных грузов низкий. Большинство товаров, перевозимых по железной дороге, отправляется в железнодорожных вагонах. Это – уголь, сырая нефть, удобрения, строительные материалы, зерно, сахарная свекла и металлолом. Контейнеры используются для импорта потребительских товаров, оборудования и автомобильных товаров.

42. В 2018 году было ввезено 6 662 контейнеров и вывезено 290 контейнеров. Дисбаланс между ввозимыми

и вывозимым контейнерами привел к необходимости перевозки большого количества порожних контейнеров.

43. Количество контейнеров сократилось более чем на две трети с 2014 года, когда было ввезено 22 637 и вывезено 1 770 контейнеров. Резкое снижение произошло из-за изменений в правилах импорта после присоединения Кыргызской Республики к ЕАЭС, в частности, повышения импортных пошлин на подержанные автотранспортные средства, на которые приходится значительная часть импорта в контейнерах. Это показано в Таблице 2.4.

Д. Сценарий роста объема перевозок

44. Прогноз объема перевозок КТЖ на 2019-2030 годы представлен ниже в качестве базового сценария объема перевозок. Он предполагает незначительные изменения в объемах перевозок за указанный период. Грузооборот и тоннаж железнодорожных грузов, а также пассажирооборот увеличиваются в среднем на 0,7% в год в течение этого периода.

Таблица 2.4: Тенденции контейнерных железнодорожных перевозок, 2008-2018 гг.
(ДФЭ)

Наименование	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Груженные контейнеры – ввоз	13 584	22 637	6 350	5 817	6 764	6 662
Груженные контейнеры – вывоз	3 484	1 779	560	322	331	290
ИТОГО	17 068	24 416	6 910	6 139	7 095	6 952
включая: северный участок	15 218	23 512	6 632	6 092	7 017	6 783
включая: южный участок	1 850	904	278	47	78	169

Источник: КТЖ.

Таблица 2.5: Базовый сценарий объема перевозок, 2019-2020 гг.

Индикаторы	Ед. измерения	2018	2019	2020	2025	2030
Грузооборот	млн. тонн-км	949	960	966	1 001	1 037
Пассажирооборот	млн. пас.-км	35	35	35	37	38
Перевезено грузов	тыс. тонн	7 526	7 575	7 628	7 899	8 179
Обработка грузов	тыс. тонн	2 258	2 280	2 296	2 378	2 417
Повторная обработка грузов	тыс. тонн	6 422	6 460	6 505	6 736	6 975
Перевезено пассажиров	тыс. чел.	326	336	338	350	362

км = километр.

Источник: КТЖ.

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ НА РЫНКЕ

А. Введение

45. На рынке грузовых перевозок, на котором работает КТЖ, существует высокая конкуренция. За последние два десятилетия Кыргызская Республика и соседние страны осуществили большие инвестиции в улучшение дорожной инфраструктуры, но гораздо меньше потратили на железнодорожную инфраструктуру. Это снизило стоимость автомобильных перевозок по сравнению с железнодорожными. По сравнению с другими странами Центральной Азии, Кыргызская Республика имеет относительно большое количество операторов грузовых автотранспортных средств, многие из которых имеют опыт работы на протяженных международных маршрутах.

Конкуренция между компаниями, занимающимися грузовыми перевозками, вынудила снизить ставки и повысить качество услуг, что создает трудности для обеспечения конкурентоспособности железных дорог.

В. Отзывы участников рынка

46. Были проведены интервью с 15 грузоотправителями/грузополучателями, грузовыми посредниками, автотранспортными компаниями и торговыми ассоциациями, чтобы понять восприятие участников рынка и требования для использования железнодорожных перевозок. Результаты кратко описаны в Таблице 3.1.

Таблица 3.1: Отзывы участников рынка о конкурентоспособности железных дорог для различных типов перевозок

Конкурентоспособность	Тип перевозок	Примеры	Пояснение конкурентоспособности железных дорог
Железные дороги являются конкурентными	Уголь – внутренние	От района Балыкчи до Бишкекской теплоэлектростанции	Для масштабных перевозок насыпных грузов железные дороги имеют преимущества с точки зрения эффективности, стоимости, безопасности и защиты окружающей среды при наличии необходимых типов подвижного состава, терминалов и погрузочно-разгрузочного оборудования
	Уголь – экспорт	Из района Оша в Узбекистан, Беларусь, Российскую Федерацию, Украину	
	Дизельное топливо – импорт	Для масштабной горнодобывающей деятельности	
	Сырая нефть	Импорт на перерабатывающий завод в Кара-Балте	
	Химические вещества	Цианид, каустическая сода и нитрат аммония для горнодобывающих предприятий	
	Фасоль, бобовые, нут	Необработанный импорт, обработанный экспорт на Ближний Восток, Кавказ	Компания имеет железнодорожные подъездные пути и оборудование для погрузки/разгрузки. Предпочитает железнодорожные перевозки, но это зависит от маршрута и цены

continued on next page

Table 3.1 *continued*

Конкурентоспособность	Тип перевозок	Примеры	Пояснение конкурентоспособности железных дорог
Железные дороги являются неконкурентными	Товары общего назначения/потребительские продукты	Грузоотправления небольшого и среднего размера, например, меньше 60 тонн	Автомобильные перевозки в целом дешевле, быстрее и проще в организации и обеспечивают сквозную доставку по принципу «от двери до двери». Чтобы избежать обратных порожних пробегов, автоперевозчики предлагают большие скидки на некоторых маршрутах Автомобильные перевозки особенно конкурентоспособны по ценам для более коротких поездок (например, 100–300 км), а также для пунктов отправления и назначения, не расположенных на железнодорожной линии
	Товары в и из стран, не являющихся членами ЕАЭС	Большинство типов внешнеторговых товаров	Автомобильные перевозки более надежны и удобны для перевозок на большие расстояния по маршрутам, пересекающим несколько таможенных зон. Более высокий тариф ЕАЭС на транзитные перевозки еще больше снижает конкурентоспособность железнодорожных перевозок
	Скоропортящиеся товары	Экспорт яблок из КНР в ЕС, кур в Российскую Федерацию (через Торугарт)	Автомобильные перевозки быстрее, надежнее (включая отслеживание и прослеживание в режиме реального времени) и более адаптируемые. Железные дороги испытывают нехватку рефрижераторных вагонов
	Производители, расположенные рядом с южным участком	Экспортеры строительных материалов, хлопка	Железнодорожные перевозки неконкурентоспособны по причине отсутствия у КТЖ ориентации на клиентов, нехватки полувагонов и крытых вагонов, а также использования устаревших локомотивов и порталных кранов

ЕАЭС=Евразийский экономический союз, ЕС=Европейский Союз, КНР=Китайская Народная Республика.

Источник: консультанты ТП.

47. Согласно отзывам участников рынка, в настоящее время железные дороги являются конкурентоспособными для перевозки насыпных грузов, которые трудно перевозить автомобильным транспортом, и имеют нишу для перевозки опасных грузов. Они имеют преимущества с точки зрения безопасности и надежности грузовых отправок, а таможенный контроль при железнодорожных перевозках зачастую осуществляется быстрее и проще, чем при автомобильных перевозках,¹³ поэтому они могли бы быть привлекательным для некоторых других типов перевозок, если бы были обеспечены соответствующие вагоны, терминалы, погрузочно-разгрузочное оборудование и подъездные пути. Однако

для большинства других типов грузов предпочтение отдается автомобильным перевозкам. Они быстрее, зачастую дешевле, и автомобильные перевозчики берут на себя больше ответственности за управление рисками и решение проблем, возникающих на маршруте.

48. Эти отзывы от участников рынка созвучны с прошлыми оценками качества логистических услуг, проведенными местными специалистами по логистике (Таблица 3.2). Согласно МТФ, качество логистических услуг железных дорог оценивается значительно ниже, чем автомобильного транспорта, и намного ниже, чем в Казахстане и Узбекистане.

¹³ Иногда процедуры пограничного контроля меняются без заблаговременного информирования. Недавно Комитет по доходам Казахстана ввел процедуры досмотра грузов, отнимающие много времени, которые могут задерживать сроки транзитных перевозок на неделю или больше.

Таблица 3.2: Рейтинг качества услуг логистики по оценке местных специалистов по логистике (%)

Страна	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 уровнем дохода ниже среднего	21	4	23	47	19	13
Страны с уровнем дохода выше среднего	20	5	21	38	21	11
Страны с высоким уровнем дохода	55	26	62	70	52	43

Примечание: Расчеты МТФ основаны на агрегированных годовых данных из Индекса эффективности логистики, 2010-2018 гг.

Источник: МТФ, 2019 г.

С. Проблемы, влияющие на конкурентоспособность железных дорог

49. Также были получены отзывы о некоторых основных проблемах, ограничивающих конкурентоспособность железнодорожных перевозок. Они рассматриваются ниже.

50. **Автомобильные перевозки динамичны и очень конкурентоспособны.** Имеется очень большое количество грузовых автотранспортных средств, которые осуществляют быстрые, дешевые и гибкие перевозки. Грузоотправители могут использовать грузовики для обслуживания гораздо большего числа пунктов отправления и назначения. Порожнее перемещение представляет собой меньшую проблему для грузовиков, так как автомобильные перевозчики быстро реагируют на сезонные и другие изменения спроса, гибко подходят к ценообразованию и могут осуществлять триангуляцию для достижения загруженных, прибыльных рейсов в оба конца, например, из Бишкека в Москву, из Москвы в Стамбул и из Стамбула в Бишкек.

51. **Клиентам малого и среднего размера сложно вести бизнес с КТЖ.** Процесс получения предложения по ценам и предоставления вагона под погрузку у КТЖ занимает намного больше времени по сравнению с использованием автоперевозчика. КТЖ не предлагает гибких условий кредитования, состояние железнодорожного подвижного состава и оборудования зачастую плохое, отслеживание и прослеживание слабое, а иногда возникают дополнительные задержки или сборы перед тем, как будет предоставлен вагон.

52. **Нехватка вагонов – постоянно возникающая проблема.** Вагонный парк КТЖ старый, многие вагоны вышли из строя, а ассортимент вагонов разных типов не соответствует потребностям рынка. Отмечается сезонная нехватка вагонов (например, больше вагонов используется для перевозки угля зимой) и нехватка определенных типов вагонов, таких как полувагоны.

53. **КТЖ не осуществляет корректировку цен с целью расширения своего бизнеса.** В то время как автомобильные перевозчики корректируют свои цены в зависимости от рыночных условий, КТЖ придерживается своих опубликованных железнодорожных тарифов.

Это препятствует получению более высокой прибыли от некоторых партий грузов, стоимость которых может превышать установленный тариф, а в других случаях приводит к тому, что автомобильные перевозчики сбивают цены КТЖ.

54. КТЖ имеет лишь ограниченный контроль над ценой на перевозки на длинные расстояния.

Поскольку железнодорожные участки Кыргызстана относительно короткие, большая часть трансграничных железнодорожных грузов перевозится на большие расстояния по железным дорогам других стран. Таким образом, железнодорожные тарифы других стран играют важную роль в определении ценовой конкурентоспособности КТЖ. В рамках ЕАЭС существует единый тариф на железнодорожные перевозки, но обычно взимается более высокий транзитный тариф за транзитные перевозки через ЕАЭС. Отмечались проблемы с внедрением транзитного тарифа, и его необходимо пересмотреть в будущем.¹⁴

55. У КТЖ нет функции по продажам и маркетингу.

Вместо того, чтобы поддерживать связь с грузоотправителями/грузополучателями, чтобы понять их потребности и определить пути развития своего бизнеса, КТЖ выступает в качестве пассивного приемщика заказов. Без отдела продаж и маркетинга КТЖ не сможет адаптироваться к рыночным условиям и потребностям, определять тенденции, ориентироваться на прибыльные сегменты рынка и разрабатывать продукты железнодорожных услуг, адаптированные к потребностям грузоотправителей.

56. Грузоотправители, экспедиторы и автомобильные перевозчики выразили мнение, что КТЖ будет сложно привлечь новые источники для перевозок, пока оно не проведет далеко идущие реформы, чтобы работать на коммерческой основе.

¹⁴ Согласно отчетам, Казахстан продолжил применять транзитный тариф к некоторым грузовым перевозкам Кыргызстана после того, как он стал членом ЕАЭС. Когда в конечном итоге были исключены транзитные сборы, то это, по-видимому, привело к увеличению объемов перевозок КЖТ.

ПОКАЗАТЕЛИ ОПЕРАЦИОННОЙ И ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

А. Введение

57. В этой главе приводится краткая оценка коммерческой ориентации КТЖ, показателей его операционной и финансовой деятельности.

В. Коммерческая ориентация

58. После распада БСС КТЖ сыграло историческую роль, взяв на себя управление железной дорогой и обеспечив продолжение железнодорожных перевозок. Однако его коммерческая ориентация и обслуживание клиентов были слабыми. Методы управления и работы были унаследованы от советских времен и устарели, они больше ориентированы на соблюдение бюрократических правил, чем на достижение результатов в ведении бизнеса. В организационную структуру КТЖ не включены отдельные команды или центры прибыли для управления каждым из основных направлений бизнеса. Его система бухгалтерского учета не поддерживает отслеживание результатов деятельности по основным направлениям бизнеса. Его существующая управленческая информационная система, похоже, не ориентирована на типы коммерческих показателей, используемых высокопроизводительными железными дорогами (например, время простоя терминалов, скорость оборота активов, скорость движения поездов, надежность услуг). Чтобы в будущем иметь возможность конкурировать за дополнительные перевозки, КТЖ необходимо сначала провести реформу и реструктуризацию, чтобы стать современной железной

дорогой, ориентированной на клиентов. Это будет очень сложно, но другие страны-члены ЦАРЭС, такие как Казахстан и Грузия, уже добились прогресса в этом отношении.

59. КТЖ признает, что реформы потребуются, если ему придется привлекать инвестиционное финансирование, необходимое для обновления активов и расширения бизнеса. В проекте Концепции развития железнодорожного транспорта предлагается зарегистрировать предприятие в форме акционерного общества, которое будет работать в соответствии с коммерческими принципами, и внедрить новую модель управления с целью повышения эффективности и прибыльности, а также расширения бизнеса. Оно также видит необходимость в быстром создании улучшенной коммерческой ориентации, чтобы быть готовым к конкуренции среди поставщиков услуг железнодорожных перевозок, как только ЕАЭС снимет существующие ограничения для транспортного рынка в 2025 году (КТЖ, 2019 г.).

С. Финансовые показатели

60. КТЖ не смогло предоставить подробную финансовую информацию консультантам ТП, но смогло предоставить общий обзор финансовых результатов за 2018 год. Согласно этому обзору финансовые показатели КТЖ в 2018 году были стабильными и показывали прибыль. Годовая операционная выручка предприятия составила 5 241 миллион сомов, что привело к чистой прибыли в размере 572 миллиона сомов после вычета

расходов. В 2017 году выручка составила 4 108 миллионов сомов, а чистая прибыль составила 650 миллионов сомов.

61. Как сообщило КТЖ, большая часть его чистой прибыли уходит на пенсионные отчисления за сотрудников и в государственный бюджет. Взнос работодателя в пенсионный фонд выплачивается Социальному фонду из расчета 17,25% от заработной платы.¹⁵ КТЖ также обязано выплачивать государству 50% чистой прибыли после отчислений в Социальный фонд в качестве взноса в государственный бюджет.¹⁶ Как показано в Таблице 4.1, после оплаты этих дополнительных сборов у КТЖ остается мало или совсем не остается лишних финансовых средств, которые можно было использовать для реинвестирования.

62. Так как КТЖ не применяет международные стандарты бухгалтерского учета, его финансовые результаты трудно интерпретировать. Важная проблема – амортизация. При учете операционных расходов КТЖ не начисляет амортизацию по восстановительной стоимости, поэтому его операционные расходы, вероятно, значительно занижены. Для сети железных дорог протяженностью 424 км, предположив, что восстановительная стоимость составляет 7 миллионов долларов за км, включая подвижной состав и терминалы, общая стоимость активов (без учета недвижимости) составит 2 968 миллионов долларов. Если применять линейную амортизацию на период 40-летнего

срока службы активов, то ежегодная амортизация составит 74 миллиона долларов. При этом, при преобладающем обменном курсе (1 доллар США = 73,65 сома) эта амортизация поглотит всю операционную выручку до вычета расходов (71,17 миллиона долларов США) и она в девять раз превышает чистую прибыль 2018 года, равную всего лишь 7,7 миллионам долларов США (до выплаты пенсионных взносов и отчислений в государственный бюджет).

63. С точки зрения развития бизнеса и финансового менеджмента существующие операции КЖТ, как кажется, являются финансово неустойчивыми. Многие из его железнодорожных активов достигли конца своего экономического срока службы, но у предприятия нет накопленных резервов для финансирования замены и модернизации активов. Без проведения значительных реформ с целью осуществления деятельности в соответствии с коммерческими принципами и привлечения значительно более высоких объемов перевозок и доходов, у предприятия мало шансов стать достаточно прибыльным, чтобы обслуживать новые кредиты, предназначенные на финансирование затрат, связанных с заменой активов.

64. Необходимо провести тщательную оценку учетных записей КТЖ, чтобы получить достоверное представление о его финансовых показателях. Это будет необходимо для оценки финансовой осуществимости любых новых инвестиционных предложений и в качестве исходных

Таблица 4.1: Представленные данные по операционным доходам и расходам КТЖ
(млн. сомов)

Статья	2018	2017
Операционные доходы	5 241,4	4 757,8
<u>минус</u> операционные расходы	4 669,3	4 107,7
Чистая прибыль	572,1	650,1
<u>минус</u> отчисления в Социальный фонд	374,2	318,3
<u>минус</u> взносы в государственный бюджет	350,0	205,4
Остаток	(152,1)	126,4

Источник: КТЖ, 2020 г.; консультанты ТП.

¹⁵ Взносы сотрудников составляют 10% от заработной платы и удерживаются у источника выплаты.

¹⁶ В октябре 2018 года правительство приняло Распоряжение № 379-р о снижении выплаты чистой прибыли «с 50% до 25% по итогам работы в 2019 году» (КТЖ, 2020 г.).

данных для разработки программы коммерциализации и реформ, направленных на улучшение бизнеса. В рамках подготовительной работы для возможного финансирования, Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) нанял консультантов с целью проведения детального аудита счетов КТЖ и подготовки финансовой отчетности на основе международных стандартов бухгалтерского учета.

D. Сравнение показателей операционной деятельности

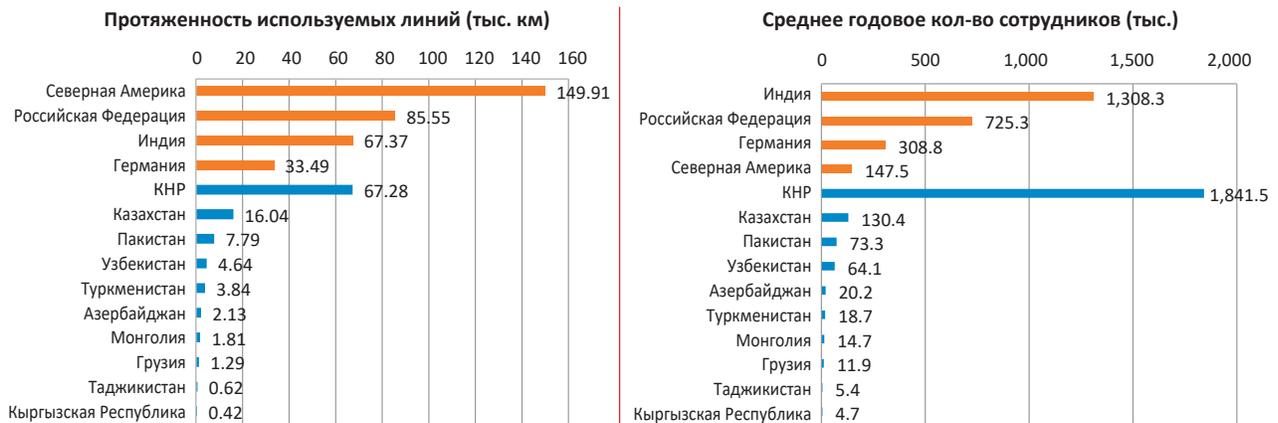
65. На основе операционных данных железных дорог, полученных от Международного союза железных дорог (МСЖД, 2019 г.),¹⁷ аспекты операционных показателей КТЖ были сопоставлены с показателями других железных дорог ЦАРЭС (за исключением Афганистана)¹⁸ и ведущих железных дорог из других регионов (Германия, Индия, Российская Федерация и Северная Америка).¹⁹ В большинстве случаев

данные относятся к операционной деятельности в 2017 году. В других случаях они относятся к самому последнему году, за который имеются данные.

66. С точки зрения размера сети железных дорог и количества сотрудников, КТЖ является самой маленькой железной дорогой в регионе ЦАРЭС и очень маленькой по сравнению с ведущими железными дорогами в других регионах. Кыргызская Республика имеет относительно небольшую территорию, ее железная дорога охватывает только небольшие части севера и юга, а роль железной дороги не сильно изменилась с советских времен, когда она представляла собой железнодорожную ветку и несколько коротких ответвлений от Алматы и Ташкента. Это показано на Рисунке 4.1.

67. Среди стран-компараторов КТЖ имеет наименьшее количество собственных вагонов и занимает второе нижнее место по количеству тепловозов. Это в целом соответствует небольшим размерам железной дороги.

Рисунок 4.1: Сравнение длины железных дорог и численности персонала в Кыргызской Республике, 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.

¹⁷ База данных МСЖД состоит из данных, представляемых отдельными железнодорожными организациями.

¹⁸ База данных МСЖД пока еще не включает данные по Афганистану, поэтому он не включен в сравнительный анализ показателей.

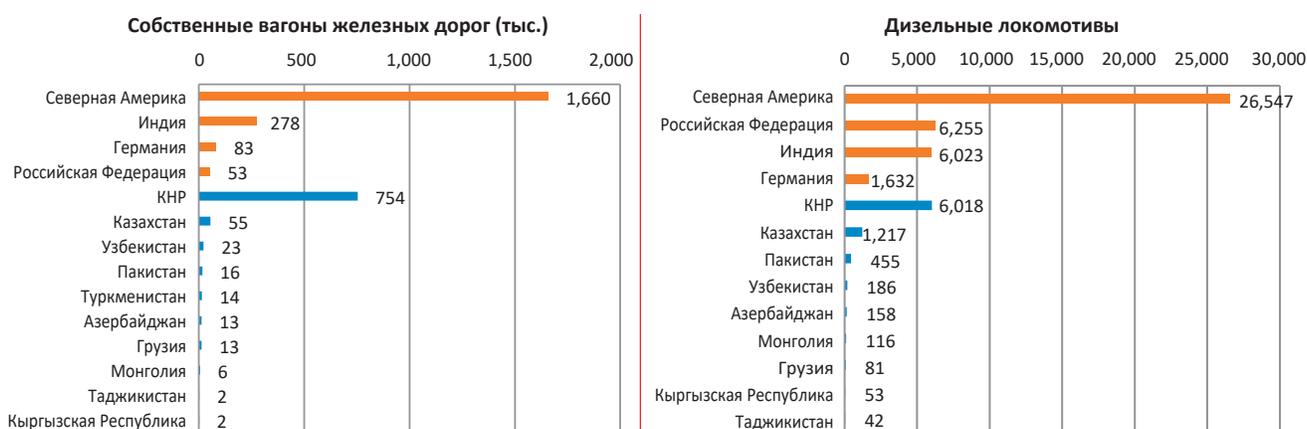
¹⁹ В дополнение к национальным железным дорогам стран ЦАРЭС, выборка включает «Индийские железные дороги» (Индия), «Deutsche Bahn AG» (Германия), «Российские железные дороги» и «Ассоциацию американских железных дорог» (Северная Америка), представляющую основные грузовые железные дороги Канады, Мексики и США.

Однако, поскольку большая часть подвижного состава КТЖ состоит из устаревшего парка советских времен, его доступный для эксплуатации парк подвижного состава значительно меньше. Это показано на Рисунке 4.2.

68. Аналогичным образом, КТЖ имеет второй наименьший по величине годовой грузооборот и

пассажиरोоборот среди стран-компараторов. Что касается грузовых перевозок, которые являются основным источником доходов, годовой уровень перевозок намного меньше, чем в других странах-членах ЦАРЭС, за исключением Таджикистана. Это показано на Рисунке 4.3.

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

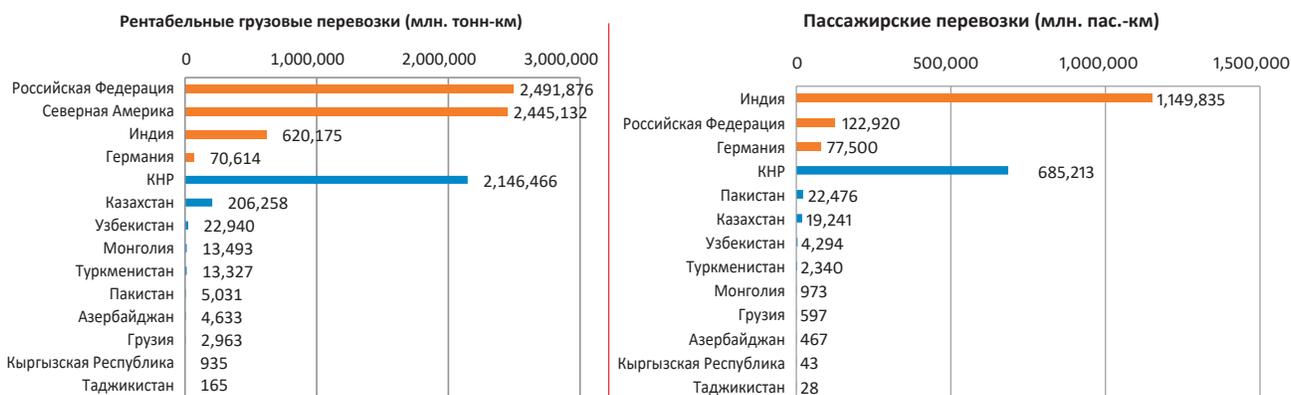


ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, КНР = Китайская Народная Республика

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

Источник: МСЖД, 2019 г.

Рисунок 4.3: Сравнение годовых уровней железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок в Кыргызской Республике, 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.

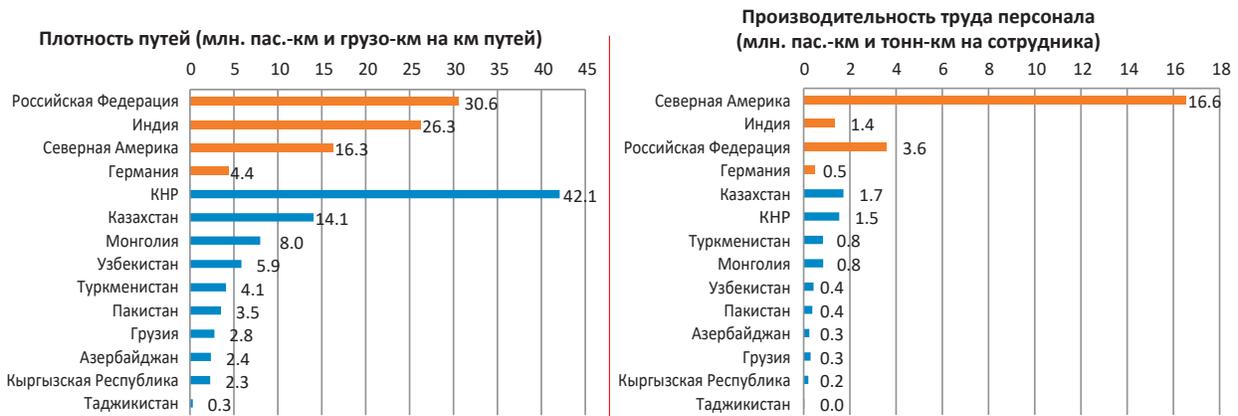
Источник: МСЖД, 2019 г.

69. Плотность путей измеряет интенсивность использования путей с точки зрения объема движения на километр железной дороги. Плотность путей КТЖ является второй наименьшей по величине из всех стран-компараторов. Это указывает на то, что текущий уровень загруженности КТЖ тоже очень низкий. Аналогичным образом, производительность труда персонала может быть измерена как объем перевозок на одного сотрудника. Показатель производительности персонала КТЖ является вторым самым низким по величине среди стран-компараторов, и составляет только от одной четвертой до одной восьмой от уровня производительности в четырех странах-членах ЦАРЭС с более высокой производительностью. Это является еще одним свидетельством того, что у КТЖ слишком большой

штат сотрудников для текущего уровня операционной деятельности. Это показано на Рисунке 4.4.

70. Дальнейший набор показателей производительности относится к использованию активов подвижного состава. Показатель производительности локомотивов измеряет годовой объем перевозок на локомотив. Производительность локомотивов КТЖ – одна из самых низких среди стран-членов ЦАРЭС. Производительность вагонов измеряет годовой объем перевозок на собственный вагон. Производительность вагонов КТЖ снова довольно низкая среди стран-членов ЦАРЭС. В отношении производительности как локомотивов, так и вагонов, общая основополагающая проблема – это низкий объем перевозок. Это показано на Рисунке 4.5.

Рисунок 4.4: Сравнение производительности железнодорожных путей и персонала в Кыргызской Республике, 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.

Рисунок 4.5: Сравнение производительности локомотивов и вагонов в Кыргызской Республике, 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.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ, КОММЕРЦИАЛИЗАЦИИ И РЕФОРМЕ

А. Введение

71. Опираясь на предыдущие главы, в этой заключительной главе рассматриваются возможности развития железнодорожного сектора в Кыргызской Республике с учетом недавних предложений КТЖ по инвестициям, коммерциализации и реформе железных дорог. В заключение в нем определены некоторые перспективные возможности для получения поддержки в процессе подготовки предварительных технико-экономических обоснований, развития потенциала и предоставления помощи, связанной с знаниями, в рамках существующей ТП «Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС».

В. Разработка политики

72. Правительство хотело бы, чтобы железные дороги играли каталитическую роль в создании условий для национального экономического роста, и заинтересовано в рассмотрении новых железнодорожных инвестиционных проектов, если можно будет продемонстрировать их осуществимость и определить подходящее распределение финансовых обязательств и рисков. Оно также понимает, что любое новое развитие железных дорог потребует решения проблем, которые привели к сокращению доли рынка, включая отсутствие коммерческой ориентации и низкое качество и эффективность услуг. До сих пор оно надеялось, что КТЖ самостоятельно решит эти проблемы, без предоставления финансовой поддержки или без проведения институциональной реформы.²⁰ Осознавая при этом, что реформы могут быть необходимы, оно еще не сформулировало план реформы или не потребовало,

чтобы КТЖ сделало это. Поскольку КТЖ является одним из крупнейших работодателей страны, план реформы, предусматривающий сокращение штата, вероятно будет политически чувствительным.

73. Несколько факторов могут побудить правительство стать более восприимчивым к коммерциализации и реформам в будущем. Во-первых, если не решить эту проблему, то ситуация с изношенными активами будет ухудшаться (особенно с подвижным составом), что, вероятно, приведет к дальнейшему ухудшению качества обслуживания и объемов перевозок. Во-вторых, правительство уже положило начало реформе железнодорожного сектора, взяв на себя обязательство открыть рынок железнодорожных перевозок для конкуренции в рамках ЕАЭС к 2025 году. В-третьих, обсудив различные предложения по инвестициям в железнодорожный сектор с многосторонними банками и другими внешними финансирующими организациями, оно осознает, что финансисты вряд ли будут рассматривать значительные инвестиции в железнодорожный сектор до проведения реформ КТЖ. На сегодняшний день есть признаки того, что правительство заинтересовано в рассмотрении предложений по реорганизации железнодорожного сектора и инвестированию в его развитие, но пока еще не получило убедительных предложений.

С Коммерциализация и реформа

74. На этом фоне может быть затруднительно рассматривать возможность инвестирования в крупные проекты по развитию железных дорог до тех пор, пока

²⁰ В силу общих бюджетных ограничений и ограничений по уровню долга, правительство потребовало, чтобы КТЖ продолжало вносить вклад в государственный бюджет за счет налога на чистую прибыль и финансировать свои инвестиции и другие потребности без государственной поддержки.

не будут улучшены шансы на успех за счет принятия мер с целью коммерциализации и реформирования КЖТ. Этот общий вывод очевиден в недавно подготовленном проекте Концептуального документа КТЖ (параграф 59).

75. Не существует единой модели передовой практики для осуществления коммерциализации и проведения реформ, но хорошей отправной точкой может быть завершение разработки существующего Концептуального документа, чтобы (i) акционировать КТЖ в форме акционерного общества; (ii) реорганизовать его функции, систему управления и бухгалтерского учета в соответствии с основными направлениями бизнес деятельности; (iii) подготовить и реализовать стратегию реформ на основе рыночных принципов, включая бизнес-план, пересмотренный тариф и программу небольших инвестиций для устранения важных «узких мест», с целью быстрого расширения железнодорожного бизнеса и улучшения своих финансовых показателей; и (iv) подготовить генеральный план долгосрочных инвестиций в проекты, которые, как ожидается, будут экономически и финансово осуществимы.

76. В рамках этого подхода ключевые элементы коммерциализации будут включать создание отдела продаж и маркетинга, улучшение понимания стоимости предлагаемых услуг, внедрение более гибкого подхода к ценообразованию 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 услуги трансграничных железнодорожных перевозок.²¹ Также необходимо будет решить проблему чрезмерного количества штата и повышения квалификации персонала. Такой подход можно было бы назвать Программой модернизации и роста железных дорог. Так как у КТЖ мало опыта по реализации программы значительных изменений и модернизации, это потребует сильного руководства со стороны правительства и существенной поддержки в рамках технической помощи.

77. Также было бы полезно внедрить инструмент ИКТ по управлению мощностями, чтобы оптимизировать использование недостаточного подвижного состава и инфраструктуры. Он позволит генерировать расписания, информацию о планировании активов и персонала, а также отслеживать ключевые показатели эффективности использования активов. Он также поможет оправдать будущие инвестиции в инфраструктуру и подвижной состав.

78. Первоначальный набор небольших сопутствующих инвестиций, которые можно было бы рассмотреть для устранения важных «узких мест», мог бы включать (i) реконструкцию путей, (ii) типы вагонов, в отношении которых имеется острая нехватка, (iii) мультимодальные терминалы и железнодорожные подъездные пути, где определены возможности роста объема перевозок (параграфы 20 и 22), и (iv) ИКТ-системы и системы бухгалтерского учета для железных дорог.

79. В настоящее время ЕБРР подготавливает предложение по финансированию малых проектов для поддержки первоначальной коммерциализации и реформ, а также финансирования инвестиции в реабилитацию путей. С целью оказания поддержки в проведении комплексной оценки он привлек международные консультационные фирмы для проведения аудита отчетности КТЖ и подготовки предложений по бизнес-плану.

80. Может быть возможно, чтобы АБР, в партнерстве с ЕБРР, предоставил механизм финансирования малых расходов (SEFF), чтобы помочь подготовить и реализовать дальнейшие аспекты коммерциализации и реформы, а также профинансировать небольшие инвестиции для привлечения дополнительного объема перевозок и доходов. За ним может последовать более крупный инвестиционный проект после того, как будут достигнуты положительные результаты и установится тенденция увеличения объемов перевозок и чистых доходов.

²¹ Первоочередное внимание также следует уделить привлечению большего числа клиентов, которые будут обслуживаться непосредственно через железнодорожные подъездные пути. КЖТ могло бы рассмотреть возможность создания Группы промышленного развития для работы с Министерством экономики и местными государственными органами, чтобы привлечь больше предприятий на объекты, обслуживаемые железной дорогой. Это обычная практика Североамериканских железных дорог, которая эффективна с точки зрения увеличения грузовых перевозок, а также повышения стоимости недвижимости, которая принадлежит железным дорогам.

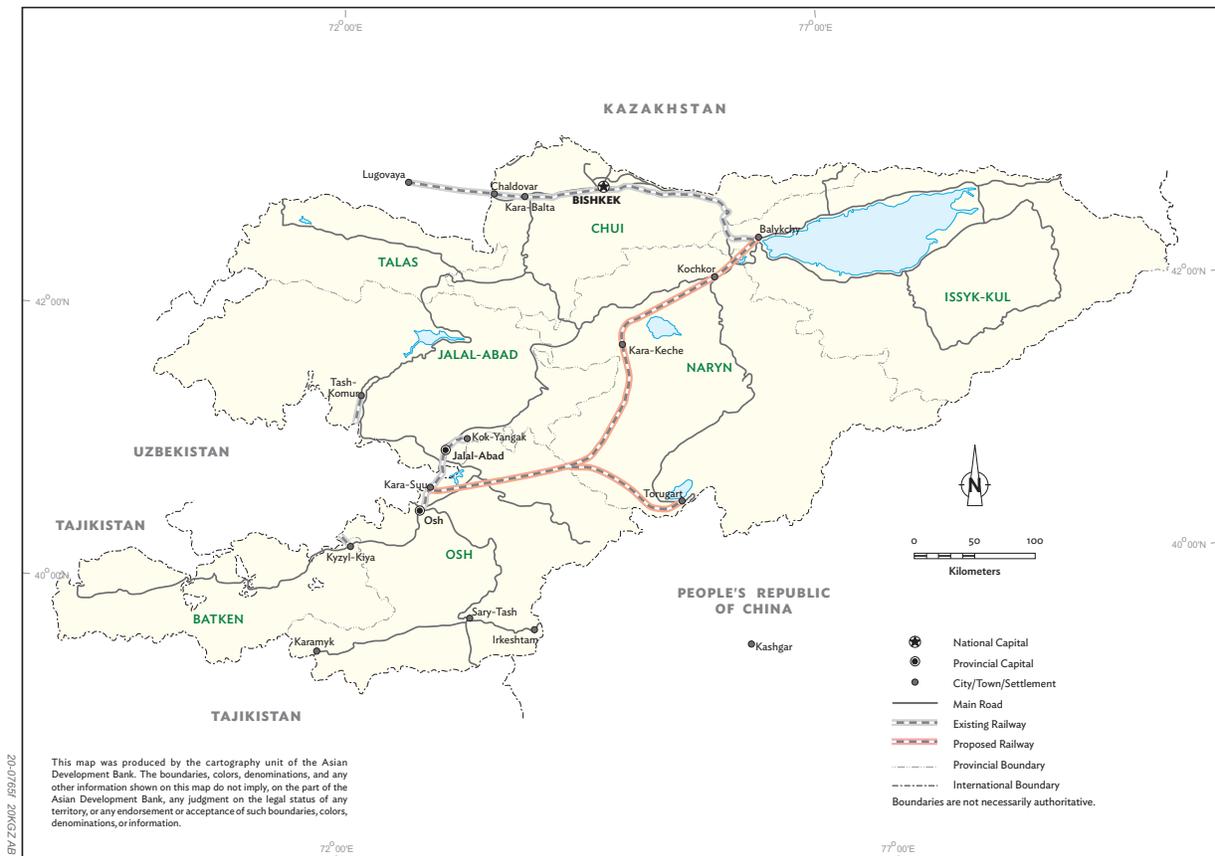
D. Инвестиционные предложения

1. Новые железнодорожные ветки

81. Наиважнейшие приоритеты правительства для осуществления инвестиций в железнодорожный сектор фокусируются на двух очень больших инвестиционных проектах, которые позволят создать гораздо более крупную интегрированную национальную железнодорожную сеть и позволят Кыргызской Республике привлечь транзитные железнодорожные перевозки из СЧ ЦАРЭС. Они показаны на Рисунке 5.1. Хотя предварительные исследования проводились в прошлом, осуществимость этих проектов еще предстоит продемонстрировать, а их масштаб и трассу еще предстоит окончательно определить.

82. **Железная дорога Север-Юг.** Этот проект продлит существующий северный участок железной дороги на юг от Балыкчи до Джалал-Абада через Кочкор и Кара-Кече. Новая железная дорога объединит Джалал-Абадскую и Ошскую области, которые имеют хороший потенциал в сельском хозяйстве и горнодобывающей промышленности, с экономическими центрами страны на севере. Она также соединит южный железнодорожный участок с Казахстаном (субкоридор ЦАРЭС 102) и обеспечит северную часть страны прямым железнодорожным сообщением с Ферганской долиной Узбекистана, которая является важным регионом для сельского хозяйства и производства. Трасса еще окончательно не определена, но, по оценкам одного исследования, длина новой железной дороги составит 357 км. Затраты на строительство будут высокими из-за гористой местности (CTI Engineering, 2012 г.).

Рисунок 5.1: Предлагаемые новые железнодорожные ветки



Источник: консультанты ТП.

83. Один из подходов, который рассматривался правительством и КТЖ, заключается в поэтапном строительстве железной дороги Север-Юг, начиная с 63-км ветки от Балыкчи до Кочкора (с использованием некоторых ранее построенных участков насыпи), а затем 124-км участка от Кочкора до Кара-Кече, где расположена угольная шахта.

84. **Железная дорога Восток-Запад.** Как обсуждалось в Главе 1, этот проект станет частью субкоридора ЦАРЭС 202, обеспечивая прямое железнодорожное сообщение между границей КНР в Торугарте и границей с Узбекистаном недалеко от Оша. Благодаря сокращению расстояний и экономии времени для некоторых типов перевозок, маршрут может привлечь значительные транзитные перевозки, особенно из КНР в Узбекистан, на Ближний Восток и в Южную Европу, а также из Ферганской долины Узбекистана в КНР. Он также обеспечит отечественным производителям сельскохозяйственной, агро-перерабатывающей и горнодобывающей продукции в Ошской и Джалал-Абадской областях значительно улучшенный доступ на рынок КНР. Так как железная дорога будет в основном обслуживать транзитные перевозки, необходимо будет обеспечить, чтобы тарифы на транзитные перевозки были достаточными для обеспечения удовлетворительной окупаемости инвестиций. Строительство будет сложным и дорогостоящим из-за гористой местности. В предыдущем исследовании КНР отмечалось, что оценочная протяженность новой железной дороги составит 268 км, включая 48 туннелей и 95 мостов (Левина, 2018 г.), но Кыргызская Республика предложила проложить северную трассу длиной 433 км (КТЖ, 2019 г.). Две страны вместе с Узбекистаном все еще рассматривают вопрос, как продолжить работу над проектом.

85. В настоящее время железная дорога КНР заканчивается в Кашгаре, более чем в 165 км от Торугарта. КНР не объявляла о каких-либо планах строительства этой линии, но, возможно, она рассмотрит эту возможность, если будет достигнуто соглашение о строительстве железной дороги Восток-Запад.

86. Если будут построены обе железные дороги Север-Юг и Восток-Запад, то вместе они бы имели дополнительное преимущество, обеспечивая прямое железнодорожное сообщение между северной и центральной частями страны

и КНР через Торугарт, с потенциалом для привлечения транзитных перевозок между КНР, Казахстаном и другими странами.

87. Оба проекта по строительству железной дороги Север-Юг и Восток-Запад будут очень дорогостоящими (например, 5–10 миллиардов долларов каждый) и сложными для реализации. Следовательно, их нужно будет реализовывать последовательно. Хотя железная дорога Север-Юг будет играть важную роль в интеграции экономики Кыргызстана, что имеет важное политическое значение, маловероятно, что она привлечет достаточные объемы перевозок, чтобы оправдать инвестиции. Из-за потенциальной экономии расстояния и времени железная дорога Восток-Запад может иметь лучший потенциал для привлечения перевозок и может быть более реалистичным проектом, чтобы начать его реализацию.

88. Принимая во внимание ограниченные возможности правительства по привлечению внешних заимствований и с целью управления строительными, транспортными и другими проектными рисками, было бы лучше реализовать проекты по строительству новых веток с использованием подхода государственно-частного партнерства (строительство-эксплуатация-передача).

2. Другие возможные инвестиции

89. **Электрификация участка Луговая – Балыкчи.** КТЖ предложило электрифицировать 323-километровый северный участок. Это позволит увеличить скорость движения поездов на реконструированных участках пути и снизить эксплуатационные расходы поездов, поскольку гидроэлектроэнергия доступна в больших объемах, а тарифы на электроэнергию низкие. Электротяга также чище дизеля. Предварительное исследование, проведенное консультантом, финансируемым АБР, оценило стоимость проекта на уровне \$300 миллионов (Guenet, 2019 г.).

90. Это предложение кажется преждевременным. До тех пор, пока КТЖ не привлечет значительный рост объема перевозок на северном участке, (i) имеется достаточная пропускная способность и, следовательно, нет необходимости в электрификации, и (ii) КТЖ не сможет

Рисунок 5.2: Мультиmodalный терминал Балыкчи



Источник: консультанты ТП.

генерировать достаточные дополнительные доходы для обслуживания инвестиционного кредита.

91. **Мультиmodalный терминал.**

Непосредственной возможностью для увеличения объемов железнодорожных контейнерных перевозок может стать инвестирование КТЖ в реабилитацию и модернизацию своего мультиmodalного терминала в Балыкчи. В советское время это было загруженное сооружение, но в настоящее время через него осуществляются незначительные объемы перевозок, и он пришел в упадок. Эффективный терминал потенциально мог бы привлечь контейнерные перевозки на дальние расстояния для перенаправления с автомобильного на железнодорожный транспорт, в частности, контейнеров из КНР, которые ввозятся в Кыргызскую Республику через Торугарт по пути следования в Казахстан. Если бы можно было легко осуществлять перевалку контейнеров с автомобильного на железнодорожный транспорт в Балыкчи, то грузоотправители могли бы воспользоваться преимуществами более низких затрат на транспортировку по железной дороге на большие расстояния, а также более простого оформления при пересечении границы и

большей безопасности грузов. Переход с автомобильного на железнодорожный транспорт также уменьшит ущерб, наносимый тяжелыми грузовиками недавно модернизированной дороге Балыкчи-Токмок-Бишкек.

92. Существующий мультиmodalный терминал в Балыкчи пригоден для использования и обеспечивает хорошую базу для обработки контейнеров. В настоящее время терминал практически не используется, и его состояние ухудшилось. Он оборудован двумя путями длиной около 350 м и двумя кранами (Рисунок 5.2).²² В день на терминале можно было бы обрабатывать до двух маршрутных поездов. Если будут привлечены значительные объемы перевозок, то это станет подтверждением концепции продления железной дороги в южном направлении, сначала до Кочкора, а затем до Кара-Кече.

93. На южном участке железной дороги также может быть потенциал для развития современного мультиmodalного терминала в Оше или Джалал-Абаде для облегчения перевалки местных продуктов на железнодорожный транспорт для дальнейшей перевозки в Узбекистан и за его пределы.

94. **Реконструкция путей.** КТЖ выполняет реконструкцию путей с темпами 25 км в год. Предприятие заинтересовано в получении дополнительного финансирования для ускорения программы. В дополнение к замене шпал программа будет включать замену рельсов с истекшим сроком эксплуатации, осуществление которой до сих пор откладывалась из-за высоких затрат. Инвестиции в модернизацию путей обеспечат постоянную доступность для сообщений, повысят безопасность, увеличат скорость движения поездов и сократят расходы на техническое обслуживание путей.

95. Важная реконструкция путей была бы уместным результатом инвестиций для финансирования наряду с коммерциализацией и реформой железных дорог. Подход и стоимость уже известны.

²² Также было бы полезно утилизировать старые советские 3-тонные и 5-тонные грузовые контейнеры, которые в настоящее время блокируют мультиmodalный терминал в Балыкчи. Их можно продать для использования в качестве навесов для складов, сторожевых домиков, туалетов и пр. После их утилизации высвобожденное пространство можно использовать для обработки грузов.

96. **Реабилитация вагонов.** Так как КТЖ имеет большие запасы списанных вагонов, но испытывает нехватку различных типов вагонов, может быть полезно восстановить некоторые из списанных вагонов, которые находятся в лучшем состоянии (например, лучшие 5%). Например, старые крытые вагоны можно обрезать по бокам для преобразования в вагоны-платформы для перевозки контейнеров. Это могло бы предложить недорогой способ сократить «узкие места», связанные с наличием вагонов, и создать поток доходов от аренды вагонов. Необходимо будет провести исследование, чтобы подтвердить наличие подходящих списанных вагонов и оценить возможность их реабилитации.

97. **Модернизация мастерских.** Правительство представило АБР предложение по модернизации устаревших локомотивных мастерских, включая закупку оборудования для мастерских и маневровых локомотивов. Это может быть подходящей инвестицией для рассмотрения наряду с коммерциализацией и реформами.

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

98. 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 Кыргызской Республики для потенциальной поддержки в рамках ТП «Развитие железнодорожного сектора ЦАРЭС»

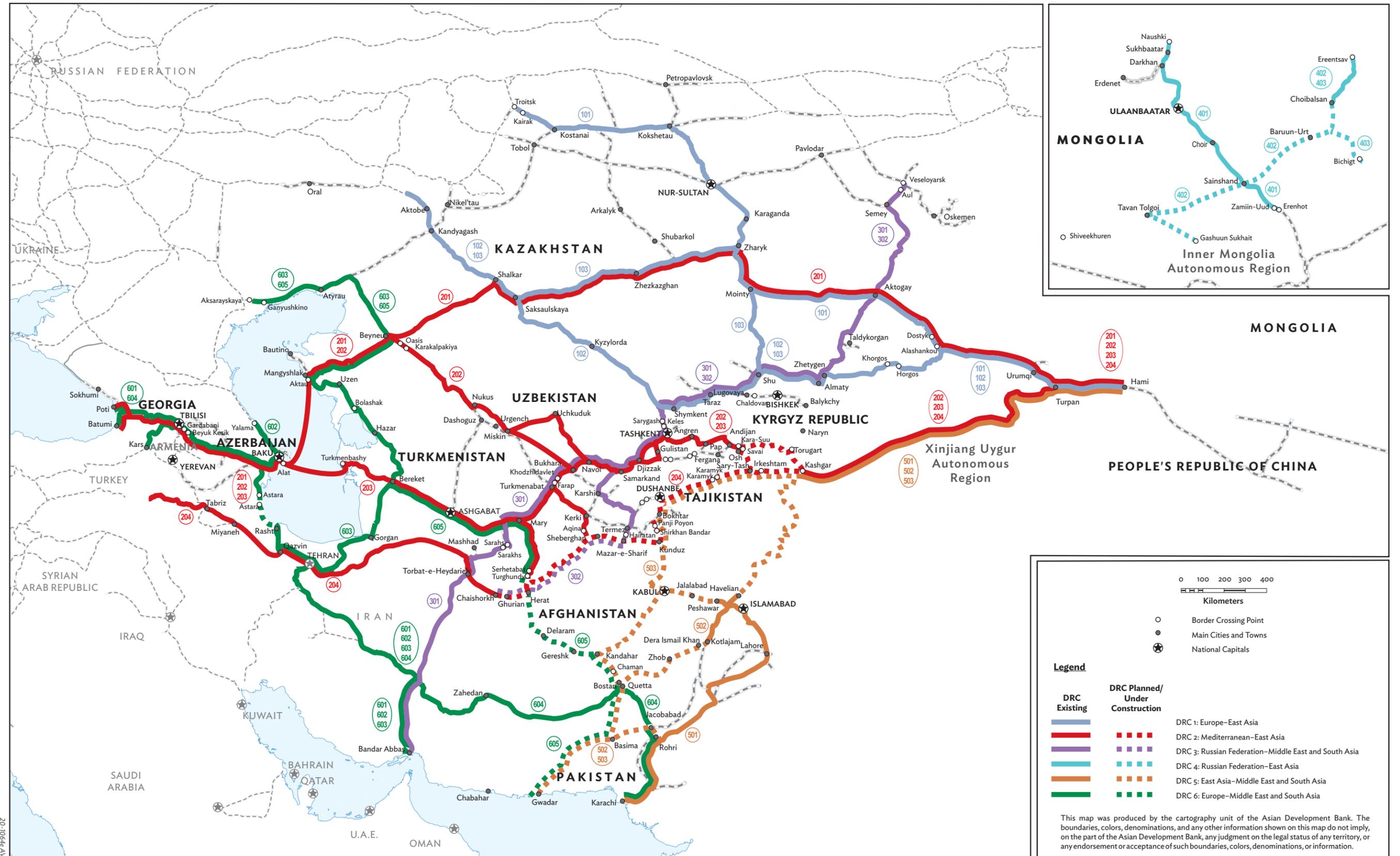
Тип поддержки	Тема
Предварительное технико-экономическое обоснование	Железная дорога Восток-Запад
	Подготовка программы коммерциализации и реформ
	Мультиmodalный терминал в Балыкчи; возможно также и в Оше и Джалал-Абаде, чтобы обслуживать южный участок железной дороги
	Реабилитация вагонов
Развитие потенциала	Подготовка и реализация акционирования КТЖ
	Реализация инструмента по управлению мощностями
Продукты и мероприятия в области знаний	Институциональная реформа железных дорог
	Продажи и маркетинг железных дорог
	Подходы к разделению железнодорожного тарифа
	Современные системы бухучета для железных дорог
	Современные компьютерные системы для железнодорожных предприятий

ЦАРЭС – Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, КТЖ – «Кыргыз темир жолу».

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

Источник: консультанты ТП.

ПРИЛОЖЕНИЕ | ВЫДЕЛЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ ЦАРЭС



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Азиатский банк развития (АБР). 2017а. *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.

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

Guenet, A. 2019. *Поддержка АБР для МТД Кыргызской Республики для оказания помощи в электрификации 324 км железной дороги от Луговой. Полный отчет об оценке.* ТП 9641-РЕГ.

Международный транспортный форум. 2019. *Расширение связанности и грузоперевозок в Центральной Азии,* Документы по вопросам политики Международного транспортного форума, № 71. Издание ОЭСР: Париж.

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

АО «Самрук-Казына». 2017. *«Железнодорожная инфраструктура: повышение транзитного потенциала».* АО «Самрук-азына»: Нур-Султан. Загружен с сайта <https://sk.kz/upload/iblock/d23/d23a0c84f62fb49326f88509caa04fae.PDF>

Кыргыз темир жолу (КТЖ). 2019. *Концептуальный документ по развитию железнодорожного транспорта на 2019–2025 годы.* Не опубликован.

_____. 2020. *Результаты деятельности.* <http://kjd.kg/ru/about/rezultaty-deyatelnosti-gp/>

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

Обсерватория экономической сложности. 2020. *Страновой обзор по Кыргызстану.* <https://oec.world/en/profile/country/kgz/>

Оценка железнодорожного сектора для Кыргызской Республики

В отчете кратко описаны результаты оценки железнодорожного сектора для Кыргызской Республики, основанной на посещении страны 17–22 июня 2019 года. Цель этой оценки – изучить состояние, характеристики, показатели эффективности и перспективы железных дорог, а также определить многообещающие инвестиционные возможности, действия в области коммерциализации и реформ, которые могут быть рассмотрены для поддержки в рамках технической помощи АБР Развитие железнодорожного сектора в странах ЦАРЭС.

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.