



Резюме обсуждений

Седьмое заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту ЦАРЭС 22–23 мая 2023 года, Тбилиси, Грузия

Введение

1. На 15-й Министерской конференции ЦАРЭС в Исламабаде в октябре 2016 года страны-члены ЦАРЭС одобрили Железнодорожную стратегию ЦАРЭС под названием «*Раскрытие потенциала железных дорог: Железнодорожная стратегия для ЦАРЭС на 2017–2030 годы*» (Стратегия). Стратегия была разработана в качестве руководящего документа для долгосрочного развития железных дорог ЦАРЭС. Стратегическое видение ЦАРЭС в отношении железнодорожного транспорта заключается в том, чтобы «*к 2030 году он стал предпочтительным выбором для ведения торговли: быстрым, эффективным, доступным для клиентов и простым в использовании во всем регионе*».

2. Стратегия была сформулирована Рабочей группой по железнодорожному транспорту (РГЖТ), созданной решением 14-го Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС) в Улан-Баторе в апреле 2015 года. В состав РГЖТ входят представители железнодорожных ведомств стран-членов ЦАРЭС, поддерживаемые экспертными организациями, такими как Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Международный союз железных дорог (МСЖД), а также партнерами по развитию ЦАРЭС. РГЖТ проводила заседания шесть раз: в Токио в ноябре 2015 года, в Бангкоке в апреле 2016 года, в Тбилиси в мае 2017 года, в Ташкенте в апреле 2019 года, в Бангкоке в декабре 2019 года и в Алматы в октябре 2022 г.

3. Страны-члены ЦАРЭС в настоящее время работают над реализацией Стратегии, для которой АБР мобилизовал проект технической помощи (ТП) при щедрой финансовой поддержке Фонда сокращения бедности и регионального сотрудничества Китайской Народной Республики (PRCF), Фонда Великобритании для Региональной торговли и связанности в Азии (ARTCF) и Азиатского банка развития (АБР). Мероприятия в рамках ТП были начаты в мае 2019 года.

Цели встречи

4. Седьмое заседание РГЖТ (Заседание) состоялось в Тбилиси, Грузия, 22–23 мая 2023 года, чтобы отчитаться о прогрессе, достигнутом в реализации ТП, обменяться знаниями и опытом и согласовать следующие шаги. Программа заседания и список участников приведены в Приложениях 1 и 2.

Выступления на вступительной сессии

5. Встречу открыл председатель Грузинской железной дороги, подчеркнув основные события в сфере железнодорожных грузоперевозок в регионе, в том числе усовершенствование инфраструктуры, соединяющей Азербайджан и Грузию с портами Турции и Черного моря, и влияние, которое они могут оказать на Транскаспийский международный транспортный маршрут. Грузия становится евразийским торговым хабом,

будучи единственной страной в регионе, заключившей Соглашение о свободной торговле с членами Содружества Независимых Государств, Европейского Союза, Турцией и Китайской Народной Республикой. Дальнейшее развитие грузовых железнодорожных перевозок будет иметь решающее значение для содействия торговому и экономическому росту в Центральной Азии.

Сессия 1: Обновленная информация о мероприятиях ТП и плане работы

6. Участники РГЖТ были проинформированы о прогрессе, достигнутом в различных мероприятиях ТП, согласованных на предыдущих заседаниях РГЖТ, и о заданиях, которые планируется выполнить в течение 2023 года, в частности о двух предварительных технико-экономических обоснованиях: (i) запуск маршрутных поездов Узбекистан-Туркменбаши и паромных перевозок, и (ii) развитие Северо-западного международного грузового коридора Узбекистана. Работа над этими исследованиями, включая посещения стран, должна начаться в сентябре 2023 года. АБР обратился к членам РГЖТ из Туркменистана и Узбекистана с просьбой оказать помощь в обеспечении того, чтобы их железные дороги были проинформированы об исследованиях и были готовы принять специалистов, приезжающих с визитом в страны.

Сессия 2: За пределами коридоров – Создание условий для успешного развития коридора

7. На этой сессии были рассмотрены ключевые требования для развития финансово устойчивого железнодорожного коридора дальнего следования и объяснено, каким образом инвестиции, качество перевозок и показатели общей эффективности коридора могут повлиять на экономическое процветание стран вдоль коридора. Трансграничные железнодорожные коридоры дальнего следования включают в себя роли многих различных сторон, что приводит к большей сложности, чем использование морских судоходных линий. Из-за высокого уровня конкуренции в сфере грузоперевозок на дальние расстояния каждый элемент железнодорожных перевозок и логистики вдоль коридора необходимо тщательно планировать, отслеживать и координировать, а также необходимо контролировать все компоненты стоимости поездки, чтобы железные дороги могли быть конкурентоспособными по цене.

Семинар 1: Управление техническим содержанием инфраструктуры

8. Поскольку инфраструктура является основным активом для железных дорог, на этой сессии были рассмотрены требования к техническому содержанию инфраструктуры и варианты для улучшения, с фокусом внимания на бюджете, оборудовании, навыках и планировании. Немногие железные дороги получают достаточно доходов, чтобы полностью покрывать свои потребности в содержании инфраструктуры, поэтому ежегодные расходы на техническое обслуживание часто намного ниже уровня, необходимого для поддержания активов инфраструктуры. Железные дороги должны быть способны убеждать правительство в необходимости восполнять дефицит финансирования для технического содержания инфраструктуры в обмен на то, что железные дороги будут поддерживать инфраструктуру на согласованном уровне качества. Это может зависеть от того, взяло ли на себя правительство политическое обязательство развивать и поддерживать железнодорожный сектор, и продемонстрировала ли железная дорога, что на нее можно полагаться с точки зрения разумного использования дополнительного бюджетного финансирования. Семинар был дополнен Семинаром 2 по управлению железнодорожными активами.

Сессия 3: Маркетинг и продажи в железнодорожных грузовых организациях

9. На этом интерактивном заседании была проведена инвентаризация существующих функций продаж и маркетинга железных дорог ЦАРЭС и обсуждены передовые методы, необходимые для обеспечения эффективности продаж и маркетинга, включая регулярные контакты с клиентами для понимания их потребностей в грузоперевозках и адаптации услуг железных дорог для удовлетворения этих потребностей. В области коммерческих железнодорожных перевозок продажи и маркетинг играют решающую роль в определении уровней железнодорожных перевозок и финансовых показателей и, следовательно, занимают видное место в организационной структуре железной дороги. На основе обсуждений были определены варианты предоставления соответствующей консультационной поддержки ТП, которые должны быть доработаны командой ТП, например, региональные семинары и консультационная поддержка.

Сессия 4: Финансирование подвижного состава

10. Большинство железных дорог ЦАРЭС срочно нуждаются в замене устаревшего подвижного состава. На этой сессии были рассмотрены подходы и препятствия для финансирования подвижного состава со стороны частного сектора. Был обсужден европейский опыт лизинга подвижного состава, в том числе финансовые, нормативные и технические предпосылки для привлечения частного сектора, а также необходимость снижения рисков для инвесторов и железных дорог. Было отмечено, что для того, чтобы лизинг подвижного состава был привлекательным, частные инвесторы должны быть уверены в возможности достижения высокого уровня использования активов. Поскольку многие страны Центральной Азии используют одинаковую ширину колеи и технические стандарты, лизинговые компании потенциально могут обслуживать клиентов в нескольких странах. В большинстве стран ЦАРЭС частный лизинг еще не внедрен. Казахстан добился значительного прогресса в привлечении частных компаний к лизингу вагонов и теперь планирует расширить частный лизинг локомотивов. На этой сессии также были рассмотрены преимущества и риски лизинга без обслуживания по сравнению с лизингом с обслуживанием (лизинг с обслуживанием более распространен в Европе и США). В заключение было решено, что финансирование подвижного состава является важнейшим вопросом для железных дорог ЦАРЭС и должно стать ключевым направлением дальнейшей поддержки в рамках ТП.

Сессия 5: Реализация стратегии. Извлеченные уроки от Азербайджанских железных дорог

11. При поддержке АБР Азербайджанские железные дороги (ADY) осуществляют реформы и меры по коммерциализации для повышения своей эффективности, ориентированности на клиентов, конкурентоспособности и финансовых показателей. На сессии обсуждалось, каким образом ADY разрабатывали и реализовывали свою стратегию изменений и как эта стратегия развивалась на основе опыта по ее реализации. Были представлены соображения о том, как определить и реализовать корпоративную стратегию в меняющейся внутренней и внешней среде, и как преобразовать стратегические направления корпоративного уровня в физический набор мероприятий в рамках железных дорог, каждое из которых преследует четкие цели. После реализации комплексной программы реформ в 2023 году ADY пересмотрели свое стратегическое мышление, сфокусировав внимание на целях, которые должны быть включены в их корпоративную стратегию на следующее десятилетие, включая амбициозный инвестиционный план.

Семинар 2: Управление железнодорожными активами

12. На этом семинаре были представлены две концепции управления железнодорожными активами, а именно Международные стандарты управления активами (МСУА/IAMS) и Концепция управления железнодорожными активами, разработанная МСЖД. Семинар также подробно остановился на внедрении Стратегического планирования управления активами (СПУА/SAMP) и принятии решений об инвестировании в активы на основе примеров из Австрии и Испании. Эти инструменты необходимы, если железные дороги будут изыскивать дополнительное финансирование для технического содержания от правительства (как обсуждалось на Семинаре 1).

Сессия 6: Отбор поддержки в рамках ТП для пред-ТЭО и поддержки в области знаний

13. Страны-члены РГЖТ и команда ТП подтвердили текущие обязательства по реализации проектов по подготовке пред-ТЭО и продуктов в области знаний в рамках ТП в течение 2023 года. Это включало исследование по объемам перевозок по железной дороге Китай – Кыргызская Республика – Узбекистан; предварительное технико-экономическое обоснование Северо-западного международного грузового коридора и маршрутных поездов Узбекистан-Туркменбаши; постоянную информационную поддержку Кыргызской Республике и Таджикистану по разработке программы коммерциализации, реформ и инвестиций, а также поддержку в области знаний по финансированию подвижного состава.

14. Было отмечено, что дальнейшие новые обязательства по финансированию пред-ТЭО и поддержки в области знаний будут зависеть от своевременного пополнения финансирования ТП.

Другое

15. Несколько участников выступили с краткими презентациями на заседании РГЖТ. Грузинская железная дорога представила подробную информацию о внедрении цифровых радиосистем. МСЖД представил свой список исследовательских проектов на 2023 год и перечень проектных идей на 2024 год для Азиатско-Тихоокеанского региона. Представитель Узбекистана проинформировал участников об инвестиционной деятельности Узбекских железных дорог, включая крупные инвестиции в железнодорожную инфраструктуру и цифровую трансформацию. Также была обсуждена прошлая и планируемая поддержка АБР для железнодорожных инвестиций в Узбекистане. Пакистан рассказал о текущих проектах и инвестиционных планах, а также подчеркнул важность проекта по строительству железной дороги Узбекистан-Афганистан-Пакистан в контексте региональной связанности.

Заключение и благодарность

16. Участники выразили удовлетворение консенсусом, достигнутым в ходе заседания РГЖТ, и одобрили планы в рамках ТП на 2023 год и на последующий период, как описано выше. Участники выразили слова благодарности всем тем, кто внес вклад в программу заседания, а также Секретариату ЦАРЭС за организацию мероприятия.

17. Следующее заседание РРГ предварительно запланировано на декабрь 2023 года.