



People's Republic of China
Poverty Reduction and
Regional Cooperation Fund



5th Railway Working Group Meeting

12–13 December 2019 | Bangkok, Thailand

5-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту

12–13 декабря 2019 г. | Бангкок, Таиланд

Отчет по оценкам железнодорожного сектора (ОЖДС)

Тиррелл Данкан,
руководитель команды ТП



Содержание презентации

1. Статус подготовки ОЖДС
2. Детальная информация о железных дорогах ЦАРЭС
3. Трансграничные коридоры и сегменты рынка

Статус подготовки ОЖДС

Страновые визиты и отчеты по ОЖДС

Страна-член	Посещение	Проект отчета подготовлен	Проект отчета представлен стране
Афганистан		1 кв. 2020 г.	1 кв. 2020 г.
Азербайджан	✓	✓	4 кв. 2019 г.
КНР	✓	✓	4 кв. 2019 г.
Грузия	✓	✓	✓
Казахстан	✓	✓	4 кв. 2019 г.
Кыргызская Республика	✓	✓	✓
Монголия	✓	✓	4 кв. 2019 г.
Пакистан		1 кв. 2020 г.	1 кв. 2020 г.
Таджикистан	✓	✓	4 кв. 2019 г.
Туркменистан		1 кв. 2020 г.	1 кв. 2020 г.
Узбекистан	✓	✓	4 кв. 2019 г.

Детальная информация о
железных дорогах
ЦАРЭС

Железнодорожные сети стран ЦАРЭС

Между сетями железных дорог наблюдаются **значительные различия**

- 1 - входит в число крупнейших сетей мира с очень высоким объемом перевозок – КНР
- 1 - очень большая с большим объемом движения – Казахстан
- 1 - большая, но изношенный с низким грузопотоком – Пакистан
- 2 - являются средними по размеру со средним объемом перевозок и были основными торговыми путями во время бывшего СССР – Узбекистан и Туркменистан
- 1 - довольно мала со средним объемом перевозок и долгое время была стратегически важной для торговли и транзита – Монголия
- 2 - небольшие сети, которые были стратегически важны для транзитных перевозок во время БСС и могут быть в будущем – Грузия и Азербайджан
- 2 - являются небольшими, поскольку они были ответвлениями крупных железных дорог бывшего СССР, а затем были переданы после развала бывшего Советского Союза – Кыргызская Республика и Таджикистан
- 1 - очень маленькая, представляющая первый этап в развитии национальной железной дороги – Афганистан

Размеры сетей железных дорог и объемы перевозок

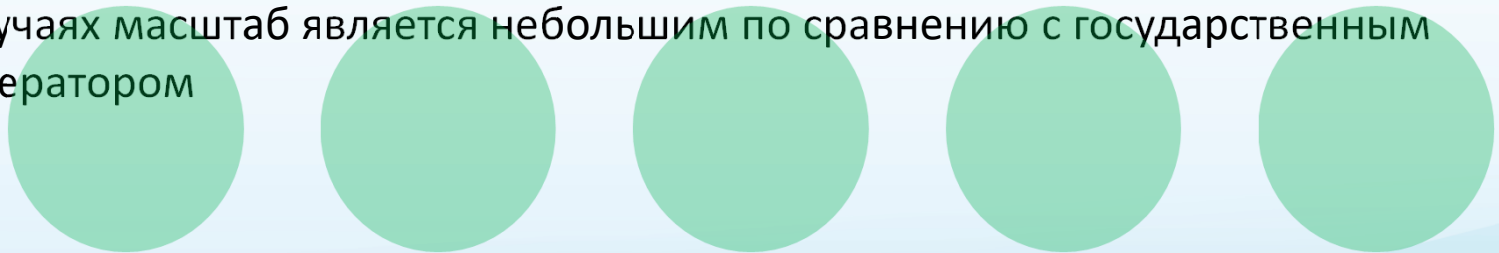
Страна-член	Протяженность (км)	Кол-во сотруднико в (000)	Грузооборот (тонн-км 000)
КНР	67 278	1 842	2 146
Казахстан	16 040	130	206
Пакистан	7 791	73	5
Узбекистан	4 642	64	23
Туркменистан	3 840	18	13
Азербайджан	2 132	20	5
Монголия	1 814	15	14
Грузия	1 285	12	3
Таджикистан	620	5	<0,2
Кыргызская Республика	424	5	<1
Афганистан	75	<0,2	..

Источник: МСЖД, данные в основном за 2017 год

Институциональные роли между железными дорогами ЦАРЭС

Большинство стран все еще придерживаются **традиционного распределения ролей в отрасли**

- В 10 странах железнодорожные операторы полностью принадлежат государству, являясь либо АО, либо ГП (8), либо государственным департаментом или ведомством (2).
- В Монголии главная железная дорога принадлежит 50%/50% правительству/РЖД
- В каждой стране железные дороги регулируются более высоким уровнем правительства, например министерством транспорта, железных дорог или экономики
- В 9 странах все изменения тарифов должны быть одобрены правительством
- 2 страны допускают большую гибкость в отношении тарифов - они полностью дерегулированы в Грузии, тарифы на транзитные перевозки дерегулированы в Казахстане
- Только две страны (КНР и Казахстан) имеют частных операторов, в обоих случаях масштаб является небольшим по сравнению с государственным оператором



Институциональные роли в железнодорожном секторе 1/2

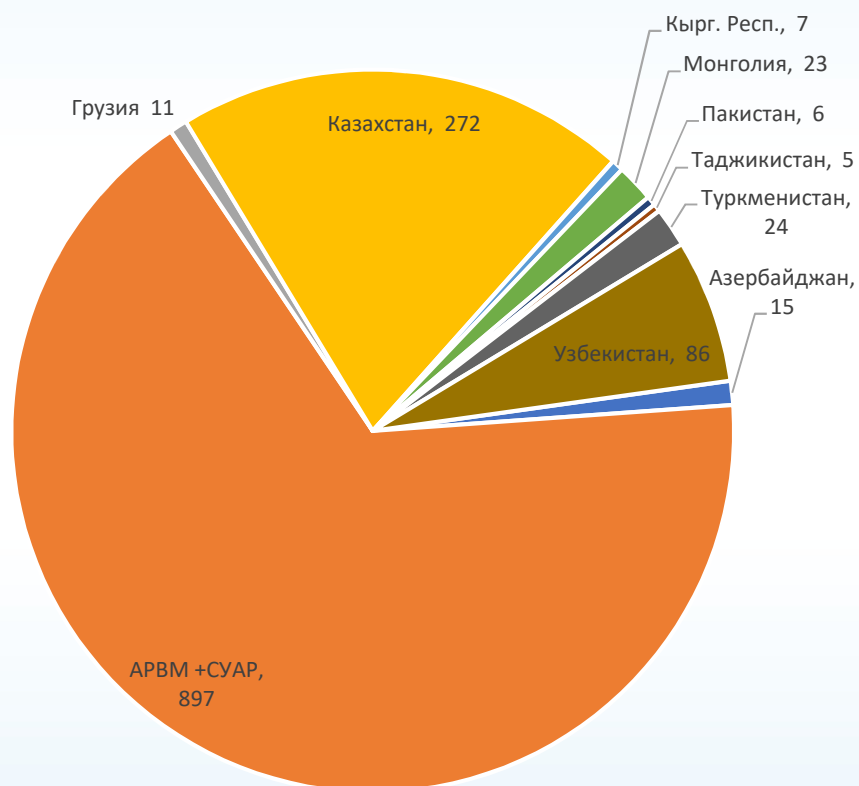
Страна-член	Тип ж/д организации	Регулятивный надзор
Афганистан	Правит. ж/д орган	[Закон о ж/д еще не подготовлен]
Азербайджан	АО, принадлежащее прав-ву	Министерство транспорта
КНР	ГП	Ведомство в Министерстве транспорта
Грузия	АО, принадлежащее прав-ву	Министерство экономики
Казахстан	АО, принадлежащее гос. фонду благосостояния	Министерство индустрии и инфраструктурного развития
Кыргызская Республика	ГП	Министерство транспорта
Монголия	Оператор – АО, принадлежащий на 50% прав-ву, 50% - РЖД	Министерство транспорта
Пакистан	Правит. департамент	Министерство железных дорог
Таджикистан	ГП	Министерство транспорта
Туркменистан	Государственная компания	Министерство железных дорог
Узбекистан	АО, принадлежащее прав-ву	Совет под председательством Премьер Министра

Институциональные роли в железнодорожном секторе 2/2

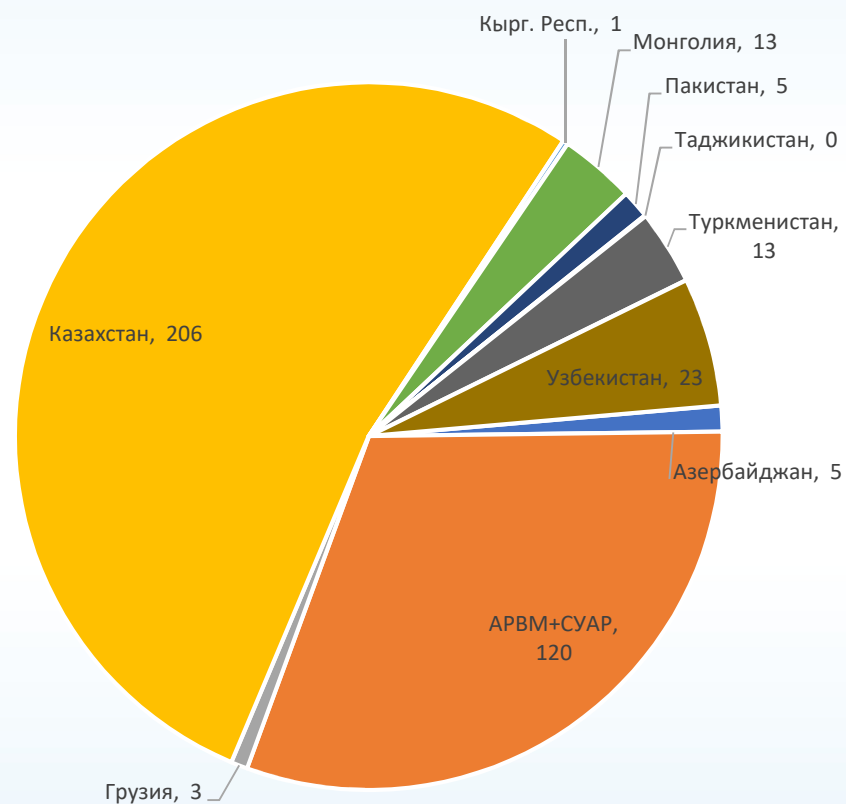
Страна-член	Регулирование тарифов на грузовые перевозки	Роль частного сектора
Афганистан	[Закон о ж/д еще не подготовлен]	Нет
Азербайджан	Международные и транзитные тарифы основаны на ежегодном руководстве СНГ	Нет
КНР	Только ограниченное регулирование со стороны NDRC	Один существующий оператор
Грузия	Регулирования нет	Нет
Казахстан	Не регулируются для транзита, другие утверждаются антимонопольным ведомством	Много частных вагонов, небольшой пилот по частным перевозкам
Кыргызская Республика	Утверждаются Министерством транспорта	Нет
Монголия	Министерство транспорта	Нет
Пакистан	Изменения утверждает Кабинет	Нет
Таджикистан	Утверждаются антимонопольным ведомством	Нет
Туркменистан	Изменения утверждает Кабинет	Нет
Узбекистан	Утверждаются Министерством финансов	Нет

Железнодорожные грузовые перевозки ЦАРЭС, 2017 год

1 345 млн. тонн



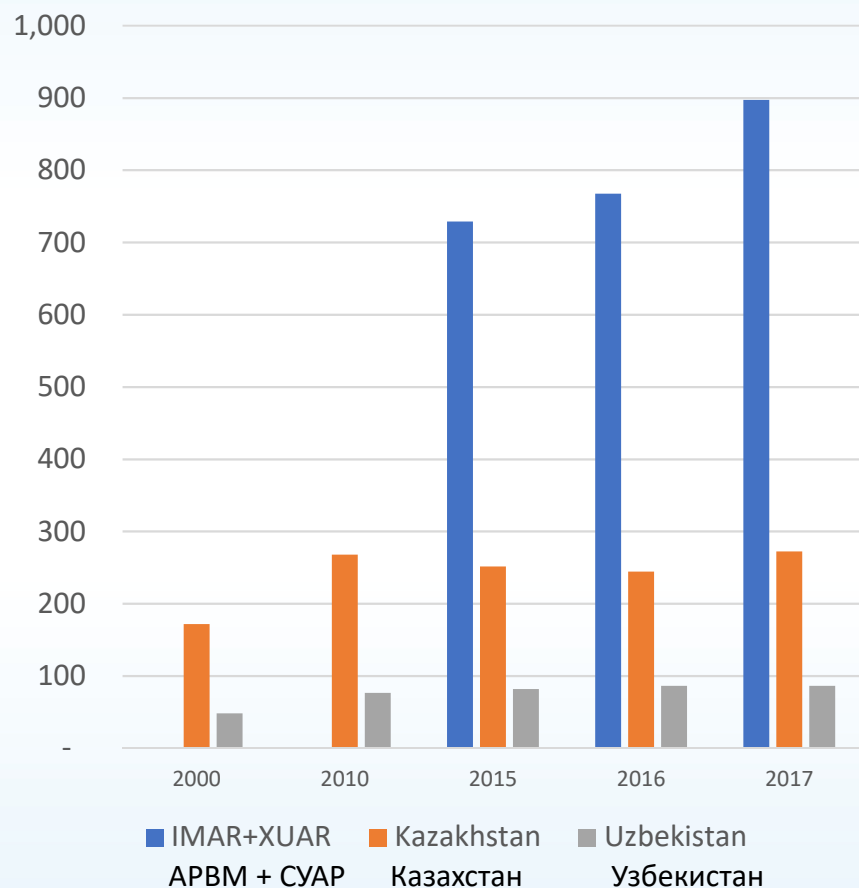
390 млрд. тонн-км



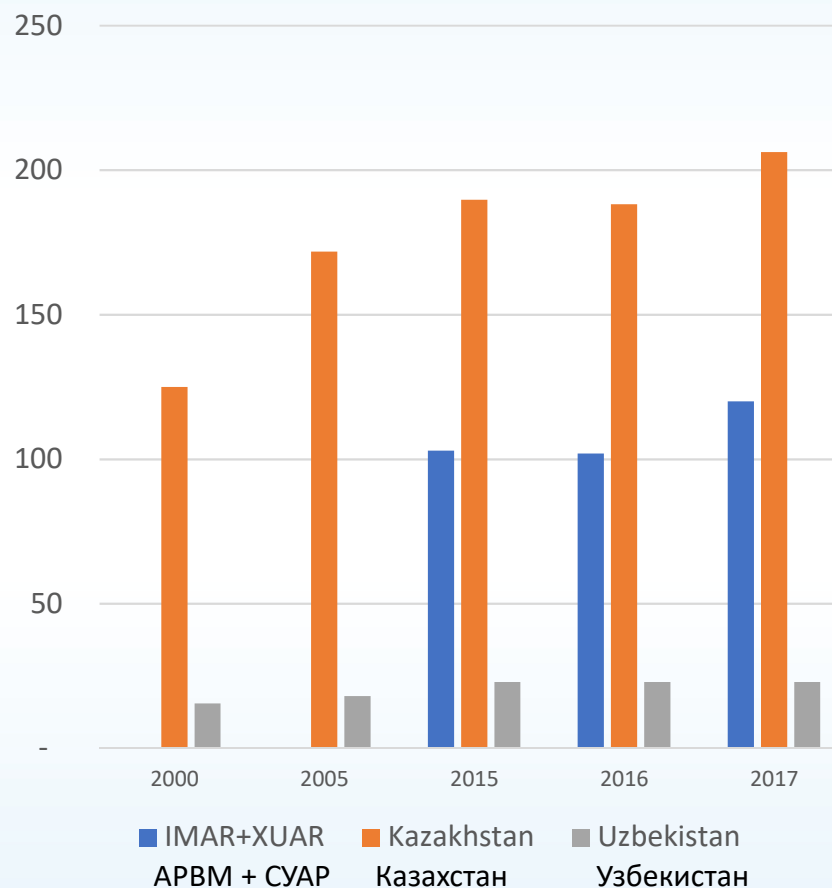
(не включая Афганистан)

Тенденции объема грузовых перевозок – железные дороги с большим объемом перевозок

(млн. тонн)

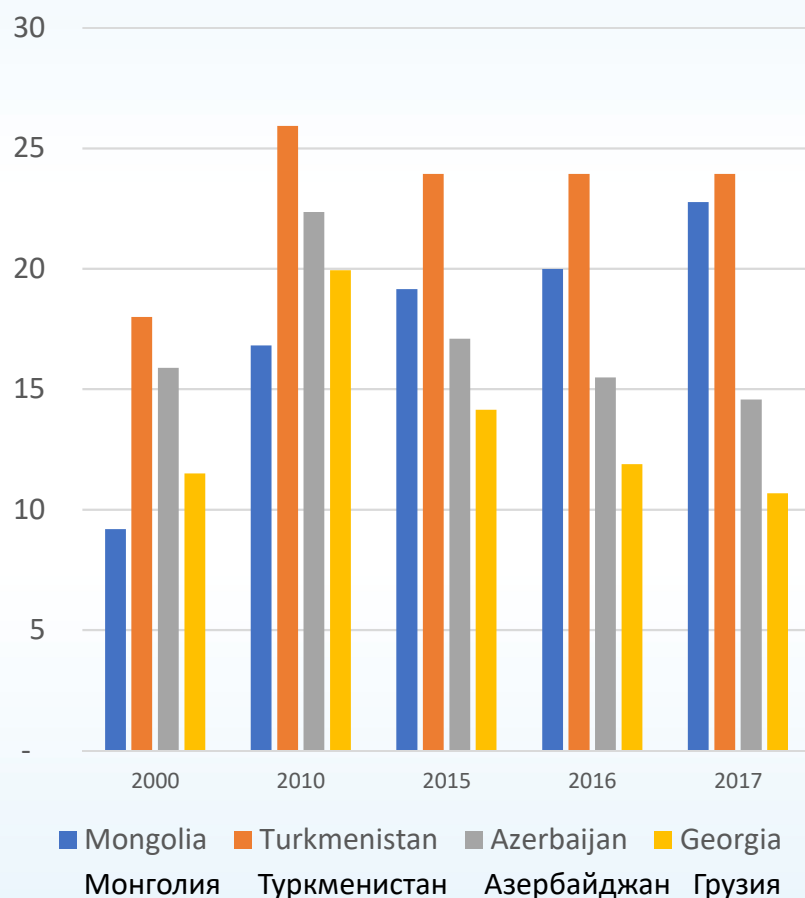


(млрд. тонн-км)

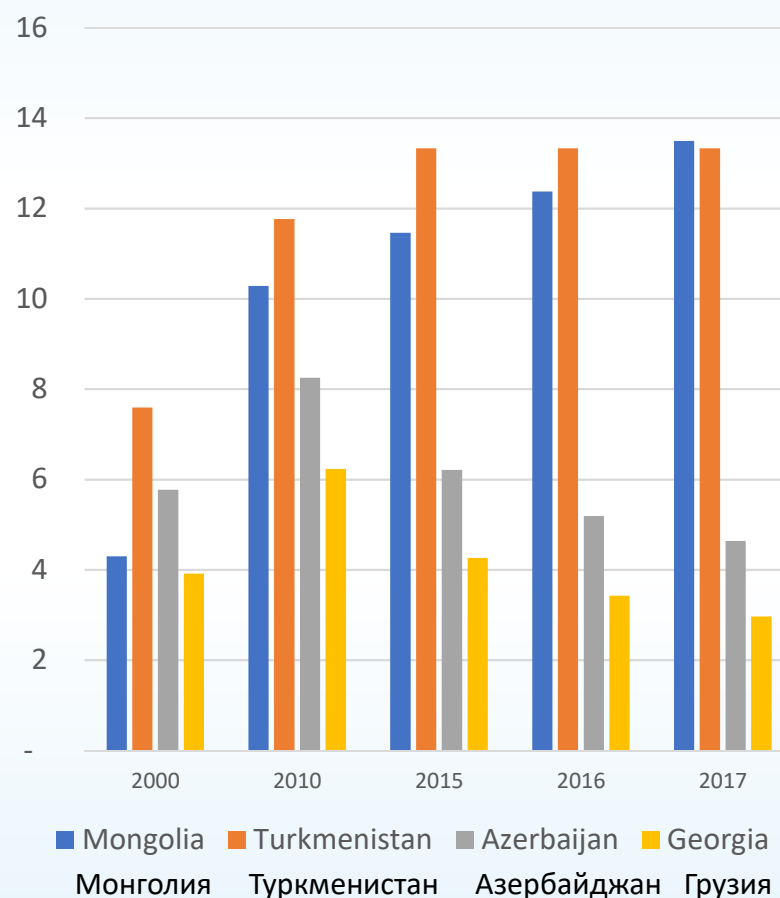


Тенденции объема грузовых перевозок – железные дороги со средним объемом перевозок

(млн. тонн)

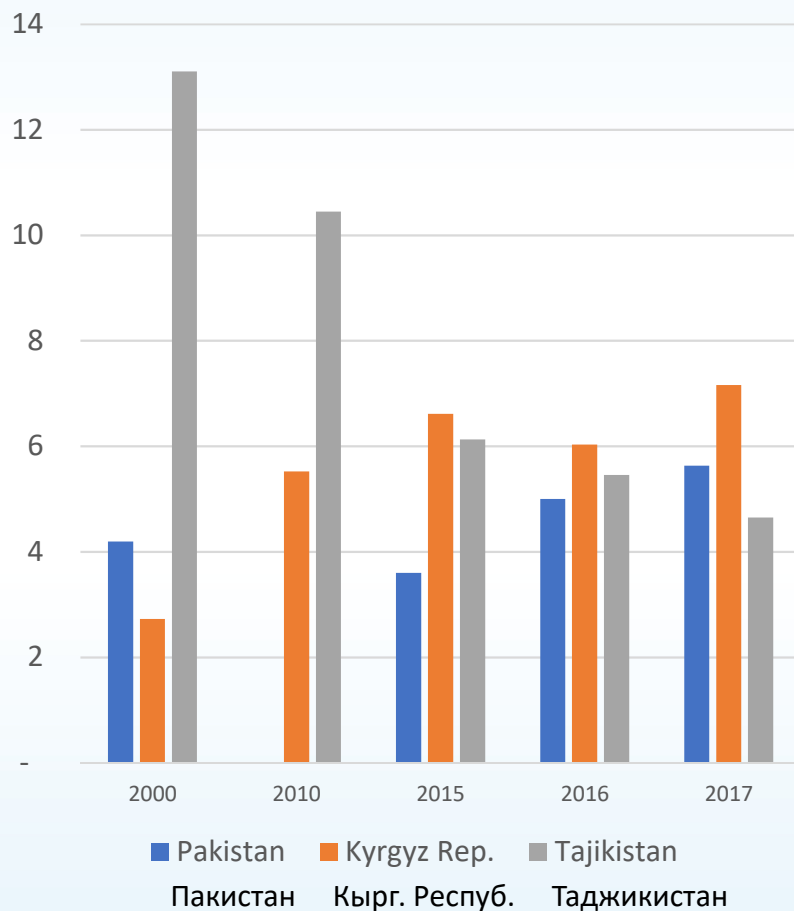


(млрд. тонн-км)

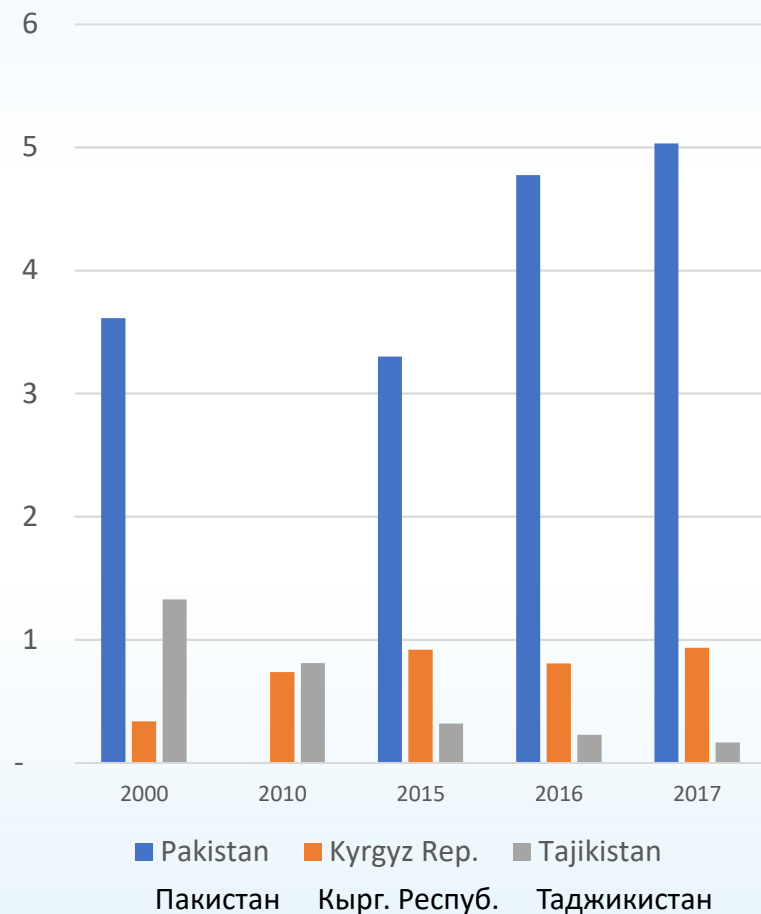


Тенденции объема грузовых перевозок – меньший объем перевозок

(млн. тонн)



(млрд. тонн-км)



Некоторые наблюдения относительно объема перевозок

- **Рынок грузоперевозок (все виды) быстро растет**
- Перевозки другими видами транспорта, кроме железнодорожного (особенно автомобильного), быстро увеличились, в то время как **железнодорожные перевозки росли медленно (если вообще росли)** в большинстве стран.
- **Доля железнодорожных перевозок значительно сократилась**, теперь по железным дорогам перевозятся в основном грузы с низкой стоимостью, насыпные и полунасыпные с небольшим ростом
- Насыпные и полунасыпные грузы будут недостаточны для обеспечения долгосрочной жизнеспособности, поэтому **железные дороги должны измениться, чтобы конкурировать** за потерянные типы грузов
- **Контейнеризация** может стать ключом для железных дорог, чтобы конкурировать за другие виды грузов - регион медленно переходит к контейнеризации, но есть признаки нового импульса

Рыночная ориентация и конкурентоспособность

- **Визиты по ОЖДС включали интервью** с грузоотправителями, экспедиторами, фирмами-перевозчиками грузов, представительными ассоциациями
- Большинство сказали, что **работать с железными дорогами трудно**, например трудно связаться, медленно реагируют, нет гибкости относительно ценах/договоренностей, нет гарантированных сквозных услуг
- **Автомобильные перевозки обычно предпочтительнее** для большинства внутренних и трансграничных грузовых перевозок на короткие и средние расстояния, **за исключением насыпных и полунасыпных грузов, опасных грузов и негабаритных грузов для проектов**
- **Железнодорожный транспорт может быть привлекательным для грузовых перевозок на средние/длинные расстояния** (например, евразийские маршруты, между Европой / КНР и Центральной Азией), если сквозные услуги будут эффективными и надежными, поэтому требуется более тесная координация между железными дорогами.

Взгляды клиентов относительно конкурентоспособности железных дорог

Если конкурентоспособны	Тип грузов	Объяснение конкурентоспособности
Железные дороги конкурентоспособны	Уголь, полезные ископаемые	Более эффективные для насыпных грузов с использованием специального оборудования и с железнодорожным тупиком
	Наливные дизель, нефть, газ	
	Большие партии хим. веществ	
	Большие партии бобовых	
	Негабаритные грузы для проектов	Трудно транспортировать автотранспортом
	Опасные грузы	Преимущества безопасности и охраны
Железные дороги могут быть конкурентоспособными	Контейнеризированные грузы	На длинные расстояния с хорошим сообщением маршрутных контейнерных поездов. Также, если с обратным грузом
	Грузы, не чувствительные ко времени	Ж/д представляют собой «склад на колесах»
Железные дороги неконкурентоспособны	Товары общего назначения/потребительские товары	Автоперевозки – быстрее, легче организовать, менее дорогостоящие
	Скоропортящиеся товары	Автоперевозки – быстрее, надежнее, более ответственны к охлаждению
	Наливные нефть, газ	Если имеется трубопровод, то дешевле и удобнее
	Грузы с высокой стоимостью, напр., электроника	Центральноазиатские железные дороги не компенсируют кражи
	Далеко от ж/д линии	Проще перевезти автотранспортом по всему маршруту



ния относительно ых показателей

- Почти все железные дороги ЦАРЭС имеют **серьезные финансовые проблемы**
- Некоторые железные дороги **заимствовали настолько много, что не могут обслуживать свои долги** – правительства несут ответственность, но главное объяснение – слабый финансовый менеджмент у железных дорог.
- Многие железные дороги **убыточны** – грузооборот слишком низкий, а число сотрудников и эксплуатационные расходы слишком высоки
- Почти все железные дороги **скрывают** финансовую информацию – сокрытие их финансовых проблем означает, что они еще больше ухудшаются
- Некоторые железные дороги, похоже, используют **Международные стандарты финансовой отчетности (МСФО)**, но большинство – не используют, поэтому их финансовые отчеты не очень полезны и не учитывают ключевые аспекты устойчивости бизнеса, например, амортизацию
- Ни одна железная дорога не внедрила **систему бухгалтерского учета, которая могла бы отслеживать затраты и прибыльность каждого основного вида бизнес деятельности**, поэтому руководству не хватает информации для устранения основных причин убытков или использования выгодных возможностей.

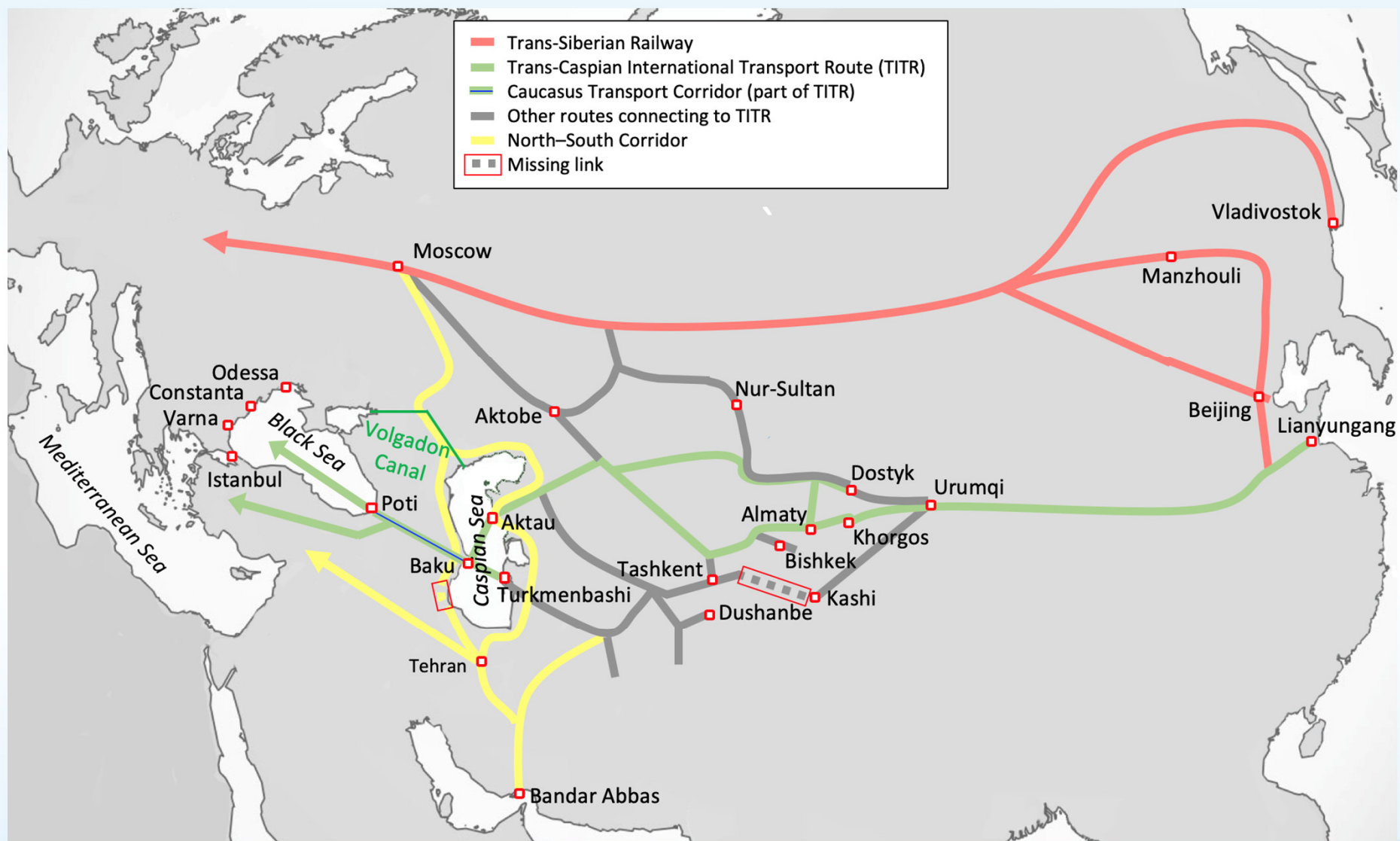


Необходимость решения проблем финансовой эффективности

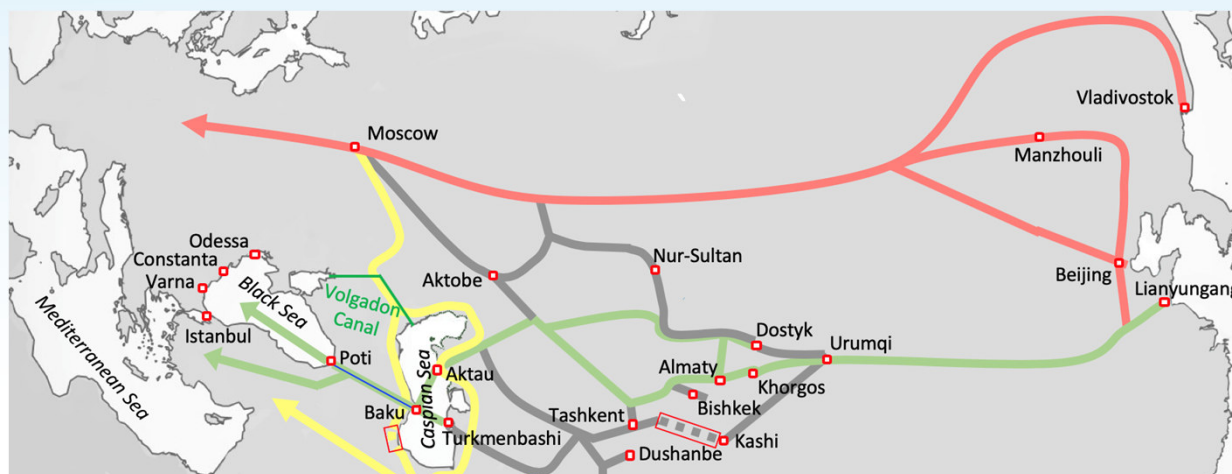
- **Масштаб долгов железных дорог и операционных убытков велик** – даже в процентах от ВВП или государственного бюджета – поэтому правительства не могут игнорировать это и в конечном итоге примут решение, что эти проблемы надо решать
- В прошлом железные дороги были единственным видом транспорта для многих типов грузов, но сегодня для большей части перевозок используются другие виды транспорта, так что железные дороги **больше не «слишком велики, чтобы обанкротиться»**.
- Если железные дороги не перестанут быть финансовым бременем, **правительства могут в конечном итоге значительно сократить их, продать или закрыть их**
- **Железные дороги должны учиться у энергетического сектора**, который считал, что он слишком большой, чтобы обанкротиться, но за последние два десятилетия многие правительства реструктуризировали сектор и позволили частному сектору прийти в сектор...
- **Первые шаги на пути к разумному финансовому менеджменту:**
 - предоставлять достоверную, актуальную и прозрачную финансовую информацию на основе МСФО
 - создать систему бухгалтерского учета, которая отдельно отчитывается о затратах и прибыльности каждого из основных направлений бизнес деятельности

Трансграничные коридоры и сегменты рынка

Основные трансграничные коридоры

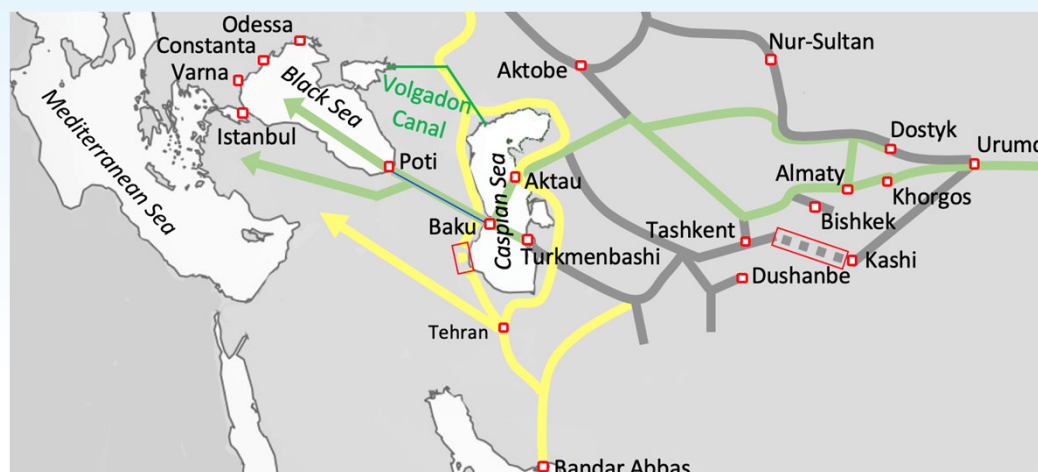


Сегменты рынка трансграничных грузоперевозок



1. **КНР – Северная Европа/Российская Федерация.** Главный маршрут для маршрутных поездов, объемы перевозок становятся «зрелыми». 80–90% маршрутных поездов используют TSR через APBM или Монголию, потому что это проще, а РЖД предлагает низкие тарифы. Другие используют TITR, который может быстро возрасти, если уровень обслуживания/надежности улучшится.
2. **КНР – Центральная Азия/Южная Европа.** Объемы перевозок в/из Центральной Азии быстро растут. Ж/д являются предпочтительным видом транспорта. В/из северной части Центральной Азии можно использовать TSR через северный Казахстана, в/из дальнего юга можно использовать TITR через восточный Казахстан и СТС или Волгодон. Построить кыргызское звено, чтобы сократить проезд в/из Узбекистана.
3. **Центральная Азия - Северная Европа/Российская Федерация.** Большой объем перевозок в/из Российской Федерации. Большая часть перевозок Центральной Азии осуществляется через Казахстан, но потребуются инвестиции для избегания узких мест в будущем. Прикаспийские/кавказские страны используют коридор Север-Юг, что принесет преимущества Узбекистану в случае улучшения северо-западного коридора.

Сегменты рынка трансграничных грузоперевозок



4. **КНР-Афганистан/Пакистан.** Ограниченные наземные перевозки в/из Афганистана, в основном автомобильным транспортом. Железнодорожный маршрут сложный, недостающие звенья в Кыргызстане и Афганистане/Пакистане.
5. **Центральная Азия-Афганистан/Пакистан.** Рост объема перевозок в/из Афганистана автомобильным и железнодорожным транспортом до афганской границы, а затем автомобильным транспортом через Узбекистан или Туркменистан.
6. **Центральная Азия - Южная Европа/Иран.** Ограниченные перевозки, но будут расти по мере роста экономик. TITR может быть основным маршрутом, а также есть возможность для маршрутных поездов из Узбекистана в/из прикаспийских стран через Туркменистан. Когда санкции против Ирана закончатся, Бандар-Аббас станет предпочтительным морским портом для Узбекистана, Туркменистана, не имеющий выхода к морю соседей.
7. **В Центральной Азии.** Ожидается значительный рост железнодорожных перевозок, особенно между Узбекистаном и соседями, но будет жесткая конкуренция со стороны автомобильного транспорта, особенно для более коротких поездок, поэтому железные дороги должны улучшить свою конкурентоспособность.

Спасибо!

tyrrell.duncan@gmail.com