

Развитие железных дорог в Центральной Азии. От советского периода до настоящего времени.

Заседание Координационного комитета по транспортному сектору

28 апреля 2015 года
Улан-Батор, Монголия

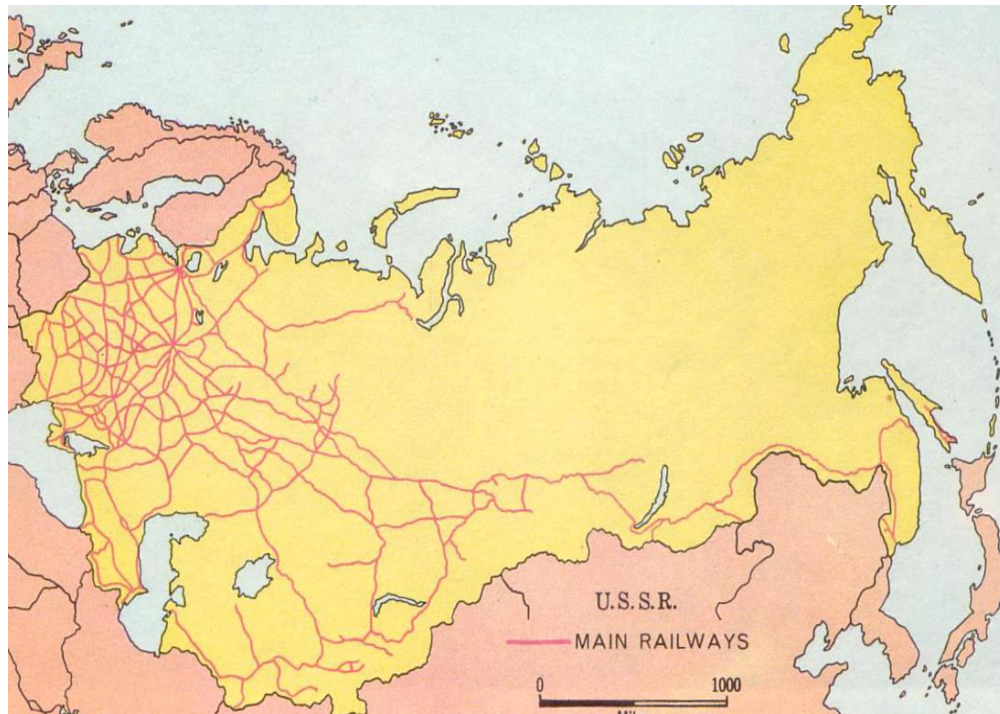
История железных дорог Центральной Азии

- Советская эпоха (1922 - 1991)
- Распад Советского Союза и переходный период
- Членство стран Центральной Азии в ЦСЖТ и ОСЖД
- Тени прошлого и их проекция в настоящем



Советская эпоха (1922 - 1991)

Государственная железнодорожная система Советского Союза являлась крупнейшей сетью железных дорог в мире и основой экономики СССР.



Советская модель управления железнодорожной отраслью имела как **положительные**, так и **отрицательные** черты:

- + высокий уровень эксплуатационных показателей;
- + внушительные объемы грузового и пассажирского трафика;
- низкое качество транспортных услуг;
- хронический дефицит подвижного состава;
- систематическое необеспечение заявок грузоотправителей вагонами;
- нарастающий дефицит пропускных способностей инфраструктуры.



Советская эпоха (1922 - 1991)

- Общая длина железнодорожной сети СССР к 1989 г. составляла более 146 000 км. 2е место по протяженности после США.
- В 1988 году был достигнут самый высокий уровень объёма перевозок (4166 млн тонн груза и 4396 млн пассажиров).
- Советские казахские железные дороги, образованные в 1958 г., имели общую протяженность более 11 000 км.
- Остальные республики Средней Азии и частично юг Казахстана относились к Среднеазиатской железной дороге, имевшей общую протяженность в 6199 км.



Распад Советского Союза и переходный период

Ключевые особенности периода

- В 1990-ые годы большинство республик из-за высоких политических рисков в транспортном секторе стали создавать внутренние обособленные жд-сети.
- Все железные дороги в ЦА никогда не выполняли функции международного транзита.
- ЦА страны унаследовали от Советского Союза большое количество транзитных участков;
- Однако вместо сотрудничества страны начали строить обходные железные дороги. Эффективность этого подхода находится под вопросом.
- Новый глобальный тренд XXI века – создание сети международных транзитных коридоров.



Членство стран Центральной Азии в ЦСЖТ и ОСЖД



На работу железный дорог ЦАРЭС влияют ОСЖД (головной офис в Варшаве) и ЦСЖТ (головной офис в Москве), который объединяет пост-советские железные дороги (с колеёй 1520 мм).

Важные особенности ЦСЖТ для жд-систем стран ЦАРЭС

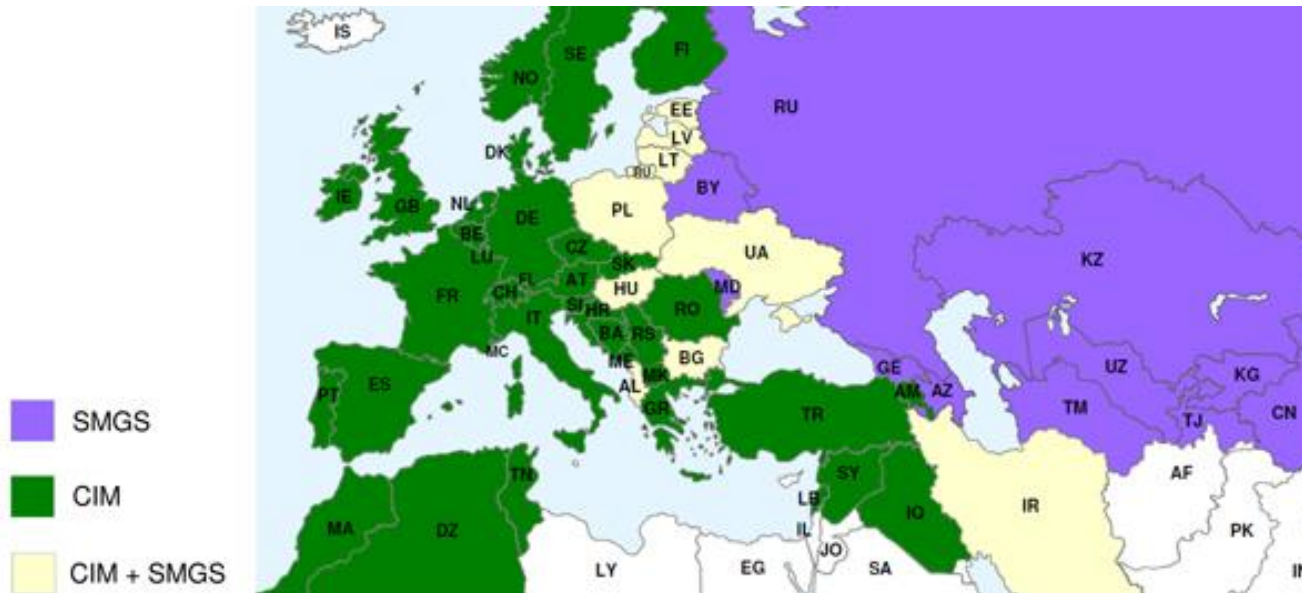
- Создание ЦСЖТ обусловлено объективной необходимостью в новых геополитических условиях сильных экономических связей среди пост-советских республик;
- Трекинг и учет подвижного состава осуществляется процессинговым центром в Москве;
- Согласование условий контрактов и тарифов;
- Обеспечение технологического единства железнодорожной сети и инфраструктуры;
- Подготовка основ для регулирования международных перевозок грузов и пассажиров;
- Большинство документов заполняется на русском языке, что сужает их применение и международное признание.

Членство стран Центральной Азии в ЦСЖТ и ОСЖД



Важные особенности ОСЖД для жд-систем стран ЦАРЭС

- 9 из 10 стран ЦАРЭС (кроме Пакистана) являются членами ОСЖД;
- Совершенствование финансово-расчётной деятельности членов ОСЖД;
- Рассмотрение финансовых и расчётных вопросов, направленных на сокращение взаимных задолженностей железных дорог стран – членов ОСЖД;
- Сотрудничество с релевантными международными организациями;
- Продвижение использования унифицированной накладной ЦИМ / СМГС.



Тени прошлого и их проекция в настоящем

- Бывшие Советские железные дороги были не совсем последовательны в своих реформах. Частные компании и сейчас не могут получить какие-либо из имеющихся возможностей рынка в жд-отрасли.
- Реформы в странах бывшего Советского Союза потеряли свой фокус, в то время как правительства сосредоточили свое внимание главным образом на растущем международном трафике.
- Важен также факт Евразийской интеграции, поскольку доминанта российской жд-модели напрямую влияет на железные дороги бывших советских республик.



Тени прошлого и их проекция в настоящем

- Основная задача сейчас заключается в создании транснациональных железных дорог внутри стран ЦАРЭС с беспрепятственным перемещением грузов и пассажиров.
- Железнодорожная инфраструктура стран ЦАРЭС может находиться под управлением государств, но подвижной состав и другие элементы транспортного процесса должны быть в собственности крупных международных или транснациональных корпораций.



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

Kubat.rakhimov@gmail.com

К. Рахимов