



Краткое изложение обсуждений

Третье заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту ЦАРЭС

15-16 мая 2017 года, Тбилиси, Грузия

Основная информация

1. На 15-ой Министерской конференции ЦАРЭС в Исламабаде в октябре 2016 года страны-члены ЦАРЭС одобрили Стратегию железнодорожного транспорта ЦАРЭС под названием *«Раскрытие потенциала железных дорог: Стратегия железнодорожного транспорта для ЦАРЭС на 2017-2030 гг.»* (Стратегия). Стратегия была разработана с тем, чтобы служить в качестве руководящего документа для долгосрочного развития железных дорог ЦАРЭС.
2. Стратегия была сформулирована Рабочей группой по железнодорожному транспорту (РГЖТ), которая была создана решением 14-го Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС) в Улан-Баторе в апреле 2015 года. Первое заседание РГЖТ было проведено в Токио в ноябре 2015 года, а второе заседание – в Бангкоке в апреле 2016 года, на которых страны поделились информацией о своих статусах, планах и вопросах, связанных с железными дорогами, и согласовали видение, приоритеты и действия, лежащие в основе Стратегии. Стратегия предусматривала, что РГЖТ будет играть центральную роль в реализации, и что РГЖТ будет проводить периодический мониторинг, анализ и корректировку плана действий и структуры результатов.

Цели третьего заседания РГЖТ

3. Третье заседание РГЖТ (Заседание) было проведено в Тбилиси (Грузия) 15-16 мая 2017 года с целью обсуждения и согласования практических мер для реализации Стратегии. Заседание также способствовало дальнейшему обмену знаниями и опытом по развитию железных дорог между странами-членами ЦАРЭС.
4. Заседание проходило под председательством Правительства Таджикистана в его роли председателя программы ЦАРЭС в 2017 году, а Правительство Грузии любезно выступило в качестве его принимающей стороны. Заседание проходило при поддержке со стороны партнеров по развитию, включая Азиатский банк развития (АБР), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) и Международный союз железных дорог (МСЖД).

Реализация Стратегии железнодорожного транспорта ЦАРЭС

5. **Повторное подтверждение видения, подхода и приоритетов в рамках Стратегии.** Сначала участники еще раз подтвердили согласованное всеобъемлющее видение: *железнодорожный транспорт ЦАРЭС станет предпочтительным видом транспорта к 2030 году*. С этой целью, чтобы продвигать физическое завершение железнодорожных коридоров ЦАРЭС, страны-члены еще раз обратили внимание на то, что необходимо проводить работу как по физическим компонентам (инфраструктура, подвижной состав, информационные технологии), так и нефизическим компонентам (коммерческая компетентность, нормативно-правовая база).
6. **Взгляды стран относительно того, как реализовывать Стратегию.** Затем каждая страна представила свои перспективы относительно того, каким образом лучше всего реализовывать Стратегию, а также преодолевать вызовы. Страны отметили как прогресс, достигнутый на сегодняшний день по развитию железнодорожных коридоров, так и серьезные вызовы, стоящие перед ними. В рамках этих обсуждений достигнут консенсус по важным аспектам для эффективной реализации Стратегии.
- **Трансформация Стратегии в действия на уровне коридоров и стран.** Участники в целом согласились с тем, что действия, определенные в Стратегии, теперь необходимо трансформировать в действия, которые могут осуществляться на уровне коридоров (особенно в отношении тех аспектов, которые связаны с вопросами развития инфраструктуры и пересечением границы) и на уровне стран (для тех аспектов, которые связаны с институтами и регулирующими положениями).
 - **Необходимость в проведении дальнейшего анализа по коридорам.** Участники отметили важность проведения обоснованного анализа спроса на перевозки и препятствий, имеющих на железнодорожных коридорах, чтобы определить «узкие места» и пробелы и помочь приоритезировать действия – как физического, так и нефизического характера.
 - **Необходимость фокусировать внимание на нефизических мерах.** Участники признали важность внедрения рыночной модели развития железных дорог и подчеркнули необходимость включения нефизических мер с целью улучшения ориентации на клиентов. Ключевые нефизические меры включают формулировку бизнес-планов для осуществления большего количества коммерческих операций, основополагающих реформ нормативно-правовой базы и более широкого использования единых накладных и автоматизированных систем управления перевозками, чтобы способствовать взаимной отчетности и эффективному перемещению через границы. Казахстан предложил поделиться дальнейшей информацией о своих инициативах в этой области. Установление интегрированных тарифов и наличие целевых скидок были также определены в качестве механизмов для более рыночно-ориентированного подхода.

- **Информационные технологии.** Участники отметили необходимость в дальнейшем развитии использования новых информационных технологий, которые повышают эффективность работы систем.
 - **Окружающая среда.** Несколько участников также отметили необходимость изучить способы улучшения воздействия железных дорог в регионе на окружающую среду.
 - **Улучшение коммуникаций.** Для дальнейшего продвижения реализации Стратегии, участники подчеркнули необходимость улучшить и формализовать обмен информацией между странами ЦАРЭС. В настоящее время обсуждение вопросов и обмен опытом ограничивается заседаниями Рабочей группы, при этом не созданы механизмы для обмена информацией в периоды между заседаниями. Участники попросили партнеров по развитию содействовать работе механизмов для постоянного обмена информацией. Они могут включать инструменты, основанные на веб-сайтах, информационные бюллетени и социальные средства информации. Механизмы обмена информацией должны охватывать полученные уроки
 - **Инициативы, предложенные странами.** Страны признали свою роль в создании дальнейшего импульса, поддерживаемого странами для реализации стратегии, в частности, когда страны берут на себя инициативу по продвижению сотрудничества по возможностям, представляющим для них интерес. Например, основные новые запланированные железнодорожные коридоры, такие как Экономический коридор Китай-Пакистан (ЭККП), могут обеспечить практический фокус, чтобы страны осуществлять прогресс по физическим и нефизическим аспектам Стратегии, возможно посредством разработки планов и/или ведомств по управлению коридорами. Еще одним проектом в дополнение к системе коридоров ЦАРЭС является пятисторонний ж/д коридор через КНР, Кыргызскую Республику, Таджикистан, Афганистан и Иран.
7. Секретариат ЦАРЭС отметил потребности стран по каждой из вышеупомянутых тем, которые будут направлять разработку дизайна будущей технической помощи. МСЖД поделился своим опытом по оказанию поддержки членам по различным институциональным и техническим вопросам, и предложил свою поддержку в реализации Стратегии в вышеупомянутых областях.

Аналитические инструменты и практические примеры

8. Имеются аналитические инструменты для оказания помощи странам ЦАРЭС в решении вопросов реализации по развитию коридоров, улучшению услуг и проведению институциональной реформы. Г-н Андрей Евдокимов, эксперт по железнодорожным грузовым перевозкам, представил потребности в услугах с точки зрения пользователей наряду с инструментами, используемыми для мониторинга уровней обслуживания. Он отметил, что железные дороги могли-бы иметь большую долю рынка по более привлекательным тарифам, если они бы

удовлетворяли ключевые требования клиентов в отношении надежности и безопасности и предоставляли информацию по статусу грузов в режиме реального времени.

9. Г-н Джон Виннер затем представил маркетинговый анализ по развитию железных дорог и улучшению услуг. Модель предпочтительного вида транспорта может быть полезным инструментом для улучшения понимания того, каких клиентов, перевозящих грузы с высокой удельной стоимостью, могут привлечь железные дороги. Регулярное обновление, как данных, так и модели, очень важно для того, чтобы сделать ее эффективным долгосрочным инструментом. Среди рекомендаций для привлечения большего числа клиентов железными дорогами – развитие специализированных терминалов, упрощение услуг через провайдеров единого контактного центра, и создание общих железнодорожных операторов ЦАРЭС и механизмов предоставления вагонов.
10. Участники согласились с этими рекомендациями с целью увеличения конкурентоспособности железных дорог посредством фокусирования внимания на коммерческих операциях и потребностях клиентов. Они подчеркнули необходимость дальнейшего развития соглашений между странами, чтобы обеспечить большую эффективность и своевременность процессов на границе, таких как таможенные процессы. Договоренности по практикам обеспечения безопасности и надежности также могут привести к экономии времени и затрат. Необходимо приоритезировать механизмы с целью обеспечения своевременного предоставления информации по грузам; всей уместной информацией необходимо обмениваться заблаговременно до прибытия груза в пункты пропуска на границе. Планы по управлению коридорами могут использоваться в качестве каналов, позволяющих предоставлять клиентам недостающую информацию. Участники также обратились с просьбой, чтобы все эти процедуры были упрощены, насколько это возможно, и осуществлялись в электронном формате. Получение большего числа отзывов от клиентов может также помочь определить области для усовершенствования. Соответственно, рекомендуется разработать системы обратной связи с клиентами.
11. Г-н Джереми Дру поделился международным опытом по институциональной и нормативной базе. Реформа институциональной и нормативной базы поможет улучшить будущее отрасли. Варианты для структурирования отрасли железнодорожных перевозок включают: (i) вертикальную интеграцию; (ii) частичное разделение; (iii) вертикальное разделение. Приемлемость вариантов зависит от контекста каждой из стран. Большинство стран отделили процесс разработки политики от управления железными дорогами. Дальнейшее движение к акционированию включает формирование советов директоров, осуществляющих надзор за стратегическими направлениями деятельности. Отделение операционной деятельности от инфраструктуры имеет несколько преимуществ, включая большую прозрачность в бизнес моделях грузовых и пассажирских перевозок. Концессии становятся все более широко используемыми моделями для обеспечения конкуренции и привлечения частных инвестиций.
12. Участники признали, что трансформация железных дорог с переходом от государственных монополий к коммерческим операциям жизненно необходима для роста железных дорог в будущем. Однако, это также является деликатным вопросом, который обычно должен решаться на уровне отдельной страны.

Несколько участников отметили недавние достижения в открытии своих рынков железнодорожных перевозок. Участники обратились с просьбой о поддержке к партнерам по развитию и каждой стране с целью обмена уроками и практическими примерами по процессу трансформации отрасли.

Меры реализации для основных коридоров

13. После подтверждения на 2-ом заседании РГЖТ и 15-ом заседании ККТС, на основе РГЖТ ЦАРЭС были сформированы группы по коридорам, чтобы улучшить готовность инвестиционных проектов по отдельным коридорам. Во время обсуждений групп по коридорам, каждая группа отметила текущий статус, ключевые вызовы, стоящие перед их проектами, и действия и следующие шаги, которые необходимо предпринять. Группы рассмотрели задачи, которые необходимо осуществить, чтобы сделать эти проекты финансово и экономически жизнеспособными. Секретариат записал детальную информацию по каждому коридору, которая приводится в Приложении 1.

Рекомендации и выводы

14. Результатом третьего заседания Рабочей группы по железнодорожному транспорту стала разработка следующих шагов в рамках реализации Стратегии железнодорожного транспорта ЦАРЭС. Признавая общую цель создания финансово и экономически жизнеспособных проектов железнодорожных сетей, участники согласовали следующие рекомендации и действия при поддержке со стороны партнеров по развитию:
 - **Национальные планы действий.** Каждая страна подготовит планы действий на национальном уровне для реализации Стратегии железнодорожного транспорта ЦАРЭС на основе шаблона, предоставленного Секретариатом ЦАРЭС. Срок: представление шаблона к июню 2017 года; завершение национальных планов действий к сентябрю 2017 года
 - **Исследование по возможностям и потребностям сети.** Секретариат ЦАРЭС, с вкладами от всех стран, проведет исследование по объемам перевозок, а также ключевым «узким местам» и пробелам в системе на основных коридорах ЦАРЭС, в качестве вклада в разработку новых инвестиционных планов. Это может включать разработку Модели по предпочтительному виду транспорта для оказания поддержки проведению регионального анализа по потокам движения и предпочтительным видам транспорта, чтобы лучше прогнозировать рынок. Сроки: подготовить техническое задание к июлю 2017 года; нанять и мобилизовать команду консультантов к ноябрю 2017 года; завершить работу в 2018 году.
 - **Группы по коридорам.** Секретариат ЦАРЭС будет способствовать формализации групп по коридорам с участием представителей соответствующих стран, чтобы обеспечить последовательность действий в период между заседаниями Рабочей группы. Срок: создать группы и механизмы поддержания связей к августу 2017 года.

- **Анализ шаблонов рамочных соглашений.** Секретариат ЦАРЭС, с вкладами от всех стран, изучит существующие шаблоны рамочных соглашений; и отчеты по модельной практике по таким темам, как гармонизация тарифов, обратная связь с клиентами, трансграничные процессы и безопасность и надежность. Сроки: проведение консультаций с партнерскими организациями (например, МСЖД), чтобы оценить наличие существующих шаблонов к августу 2017; определить рамочные соглашения для реализации в рамках программы ЦАРЭС к декабрю 2017 года.
 - **Практические примеры.** Секретариат ЦАРЭС подготовит и поделится практическими примерами по современным практикам использования информационных технологий, единых накладных, автоматизированных систем управления перевозками, и по вопросам окружающей среды для железных дорог. Сроки: подготовка технического задания к июлю 2017 года; наем и мобилизация команды консультантов к ноябрю 2017 года; завершение работы в 2018 году.
 - **Коммуникации.** Секретариат ЦАРЭС создаст формализованный механизм для регулярного обмена информацией (включая информационный бюллетень, инструменты, основанные на веб-сайтах, и социальные средства информации). Срок: создать инструменты для коммуникаций к июлю 2017 года.
15. Секретариат ЦАРЭС записал потребности стран по каждой из вышеупомянутых тем, которые будут направлять подготовку дизайна будущей технической помощи. Реализация вышеприведенных рекомендаций зависит от определения источников финансирования. Секретариат ЦАРЭС обратится ко всем партнерам по развитию за такой поддержкой.
 16. На заседании была отмечена постоянная заинтересованность финансовых институтов, включая многосторонних партнеров по развитию ЦАРЭС, в финансировании жизнеспособных проектов, которые будут разрабатываться в рамках действий по вышеупомянутым вопросам.
 17. Ключевые результаты и рекомендации третьего заседания Рабочей группы по железнодорожному транспорту будут представлены на 16-ом заседании Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС), которое состоится 17-19 мая 2017 года.

Благодарности

18. Участники выразили удовлетворение в отношении ценных вкладов и эффективных конечных результатов, достигнутых во время проведения заседания. Участники отметили продолжение и улучшение сотрудничества между странами ЦАРЭС.
19. Участники поблагодарили Правительство Таджикистана за его активную роль в качестве председателя заседания. Затем участники выразили благодарность Правительству Грузии за теплый прием, оказанный заседанию. Делегаты также

выразили благодарность за работу, проведенную Секретариатом ЦАРЭС по организации и содействию проведению заседания.