



## Протокол заседания

### 8-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту ЦАРЭС 22-24 мая 2024 г., Баку, Азербайджан

#### 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: стратегия развития железнодорожного транспорта 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 железнодорожный транспорт стал предпочтительным видом транспорта для торговли: быстрым, эффективным, доступным для клиентов и простым в использовании по всему региону».

2. Стратегия была сформулирована Рабочей группой по железнодорожному транспорту (РГЖТ), которая была создана решением 14-го Координационного комитета транспортного сектора (ККТС) в Улан-Баторе в апреле 2015 года. В состав РГЖТ входят представители железнодорожных ведомств стран-членов ЦАРЭС, при поддержке со стороны экспертных организаций, таких как Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Международный союз железных дорог (МСЖД), а также партнеров по развитию ЦАРЭС. РГЖТ проводила свои заседания семь 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, в Алматы в октябре 2022 года и в Тбилиси в мае 2023 года.

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 Соединенного Королевства для региональной торговли и связанности в Азии (ARTCF) и Азиатского банка развития (АБР). Деятельность в рамках ТП началась в мае 2019 года.

#### Цели заседания

4. Восьмое заседание РГЖТ (Заседание) состоялось в Баку (Азербайджан) 22-24 мая 2024 года с целью отчитаться о достигнутом прогрессе в реализации ТП, обменяться знаниями и опытом и согласовать дальнейшие шаги. На заседании присутствовали представители стран-членов ЦАРЭС и оно было проведено при поддержке АБР. Повестка дня заседания и список участников приведены в Приложениях 1 и 2.

#### Вступительное слово

5. От имени Казахстана, председательствующего в ЦАРЭС в 2024 году, встречу открыл заместитель председателя республиканского государственного учреждения

«Комитет железнодорожного и водного транспорта Министерства транспорта Республики Казахстан», после чего со вступительным словом выступил советник председателя ЗАО «Азербайджанские железные дороги».

### **Сессия 1: Обновленная информация о деятельности ТП и плане работы**

6. Участники РГЖТ были проинформированы о прогрессе, достигнутом в реализации различных мероприятий технической помощи, которые были согласованы на предыдущих заседаниях РГЖТ – в частности, о двух предварительных технико-экономических обоснованиях, завершенных в мае 2024 года, по (i) маршрутным поездкам и паромному сообщению Узбекистан-Туркменбаши и (ii) Северо-Западному международному грузовому транспорту коридору Узбекистана.

### **Сессия 2: Центральноазиатские коридоры – Приоритеты деятельности**

7. В рамках этой интерактивной сессии были определены ключевые требования для создания устойчивых железнодорожных коридоров дальнего следования, и она в целом была направлена на определение приоритетов для инвестиций и политических мер с целью улучшения общей эффективности коридоров в целом. Члены РГЖТ предложили различные возможные варианты для дальнейшего составления предварительных ТЭО и поддержки в виде знаний, включая (i) консультативную поддержку по обеспечению создания железнодорожных терминалов в портах Пакистана, (ii) техническую помощь по внедрению программного обеспечения для составления расписания железных дорог в Пакистане, (iii) поддержку цифровизации железных дорог в различных странах-членах ЦАРЭС, (iv) предварительное технико-экономическое обоснование предлагаемых восточных и западных коридоров в Монголии, (v) предварительное технико-экономическое обоснование развития сухого порта в Замын-Ууде на границе Монголии и КНР, (vi) поддержку улучшения координации между железными дорогами и таможенными органами для сокращения задержек при прохождении пограничных процедур (как документально подтверждено финансируемым АБР проектом «Измерение и мониторинг коридора ЦАРЭС (ИМЭК)»,<sup>1</sup> и (vii) оценку рисков, связанных с изменением климата, для железнодорожной инфраструктуры и объектов, а также определение важнейших инвестиций, необходимых для обеспечения устойчивости к изменению климата.

### **Сессия 3: Портово-железнодорожное сообщение вдоль Каспийского моря; требования и возможности**

8. На основе серии рабочих поездок и анализа существующей практики железнодорожных/портовых перевозок в рамках этой сессии было рассмотрено сообщение между портами и железными дорогами в портах Каспийского моря и были определены потребности в повышении интермодальной эффективности в портах. На сессии также было представлено понимание того, как непредвиденные потрясения (шоки) влияют на глобальные маршруты перевозок и стоимость доставки.

### **Сессия 4: Финансирование подвижного состава**

9. Некоторым железным дорогам ЦАРЭС необходима срочная замена устаревшего подвижного состава. На сессии были представлены результаты исследования

---

<sup>1</sup> Например, <https://www.carecprogram.org/uploads/carec-cpmm-annual-report-2019.pdf>

финансирования подвижного состава, изучающего инструменты финансирования в контексте рассмотрения возможности их использования железными дорогами Центральной Азии. Также состоялось обсуждение финансовых, нормативных и технических предпосылок для частных инвестиций и соответствующих финансовых обязанностей государственного сектора.

### **Сессия 5: Недавний опыт Азербайджанских железных дорог в железнодорожных и портовых операциях Среднего коридора**

10. Увеличение объемов грузовых перевозок по Среднему коридору потребовало тесного сотрудничества между Азербайджанскими железными дорогами (ADY) и Бакинским международным морским торговым портом в поселке Алят (порт Алят) с целью обеспечения эффективной пропускной способности для контейнеров. На этом заседании было рассказано о том, как ADY и порт в Аляте, вместе с другими заинтересованными сторонами, такими как таможня, создали рабочую группу для улучшения общей производительности, решения повседневных проблем, а также вопросов более тактического характера.

### **Семинар 1: Современные стандарты бухгалтерского учета в железнодорожных организациях**

11. Опираясь на практические примеры, семинар продемонстрировал, почему современный финансовый учет необходим не только для целей бухгалтерского учета, налогообложения и финансовой отчетности, но и для предоставления руководству информации, необходимой для мониторинга ключевых процессов и улучшения железнодорожных операций и инвестиций.

### **Семинар 2: Системы планирования ресурсов предприятия (ПРП) в железнодорожных организациях**

12. Железные дороги являются капиталоемкой отраслью, поэтому коэффициент использования их активов должен быть достаточно высоким для того, чтобы они были устойчивыми в финансовом отношении. ПРП-системы необходимы для оптимальной координации использования активов. На этом семинаре были даны рекомендации по внедрению и использованию этих систем.

### **Сессия 6: Планирование ТП и определение новых мероприятий ТП**

13. На заключительной сессии был рассмотрен статус проектов по составлению предварительных ТЭО и информационных проектов, ранее одобренных РГЖТ, и были обсуждены предложения по новым проектам. В рамках данной сессии были рассмотрены проектные предложения, выдвинутые на Сессии 2 (пункт 7), а также несколько дополнительных предложений, включая (i) консультативную поддержку по созданию отдела продаж и маркетинга на предприятии «Пакистанские железные дороги» (PR), (ii) консультативную поддержку для содействия отделам по связям с общественностью в установлении прозрачных стандартов бухгалтерского учета (требование для успеха в реализации планов по привлечению частного сектора к осуществлению пассажирских перевозок), (iii) консультативную поддержку по цифровизации пограничных пунктов пропуска в Монголии и (iv) поддержку составления предварительного технико-экономического обоснования модернизации подвижного состава для осуществления пассажирских перевозок в Монголии.

14. На основании установленных РГЖТ критериев приемлемости и отбора проектов предварительного ТЭО и информационных проектов, РГЖТ и группа экспертов по ТП подтвердили свое согласие приступить к реализации четырех новых проектов в 2024 году: (i) составление предварительного технико-экономического обоснования строительства железнодорожных терминалов в портах Пакистана; (ii) составление технико-экономического обоснования строительства сухого порта в Замыне-Ууде на границе Монголии и КНР; (iii) оценка связанных с изменением климата рисков для железнодорожной инфраструктуры и объектов в странах-членах ЦАРЭС, а также определение важнейших инвестиций, необходимых для обеспечения устойчивости к изменению климата, с первоначальной поддержкой, сосредоточенной на Пакистане (АБР будет изыскивать дополнительное финансирование для проведения дальнейших оценок в других странах-членах ЦАРЭС); и (iv) консультативная поддержка по созданию отдела продаж и маркетинга в управлении по связям с общественностью;

### **Посещение порта Алят**

15. 24 мая участники РГЖТ посетили порт Алят, чтобы узнать о железнодорожном сообщении и необходимости планирования для обеспечения бесперебойной пропускной способности контейнеров и других грузов.

### **Заключение и выражение признательности**

16. Участники выразили удовлетворение программой заседания и одобрили планирование ТП на 2024 год и последующий период, как описано выше. Участники поблагодарили всех, кто внес свой вклад в программу, и выразили признательность Секретариату ЦАРЭС за усилия по организации мероприятия.

17. Следующее заседание РГЖТ ориентировочно запланировано на февраль 2025 года.