



9th Railway Working Group Meeting

10–12 June 2025 • Bishkek, Kyrgyz Republic

9-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту

10–12 июня 2025 года • Бишкек, Кыргызская Республика



9th Railway Working Group Meeting

10–12 June 2025 • Bishkek, Kyrgyz Republic



**9-е заседание Рабочей группы по
железнодорожному транспорту**

10–12 июня 2025 года • Бишкек, Кыргызская Республика

Организация движения маршрутных поездов: исследование маршрутных поездов и паромного сообщения Узбекистан-Туркменбаши

Тиррелл Дункан

Руководитель группы ТП

Эдриан Сэммонс

Специалист по портам и судоходству, АБР



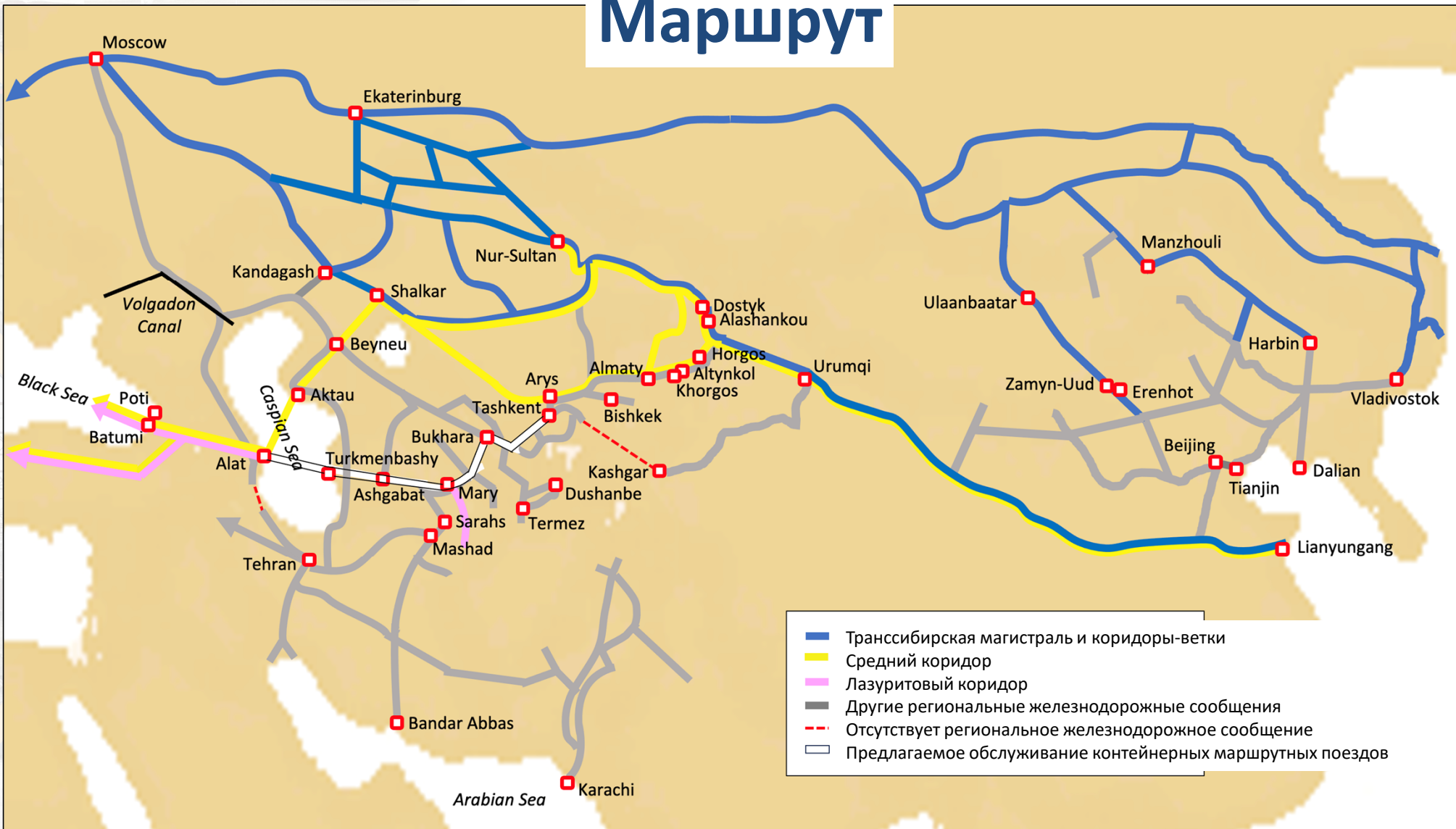
Содержание

- Маршрут
- Потенциал
- Предлагаемое сообщение
- Адекватность инфраструктуры и объектов
- Необходимые инвестиции
- Исследования трафика
- Экономический и финансовый анализ
- Следующие шаги

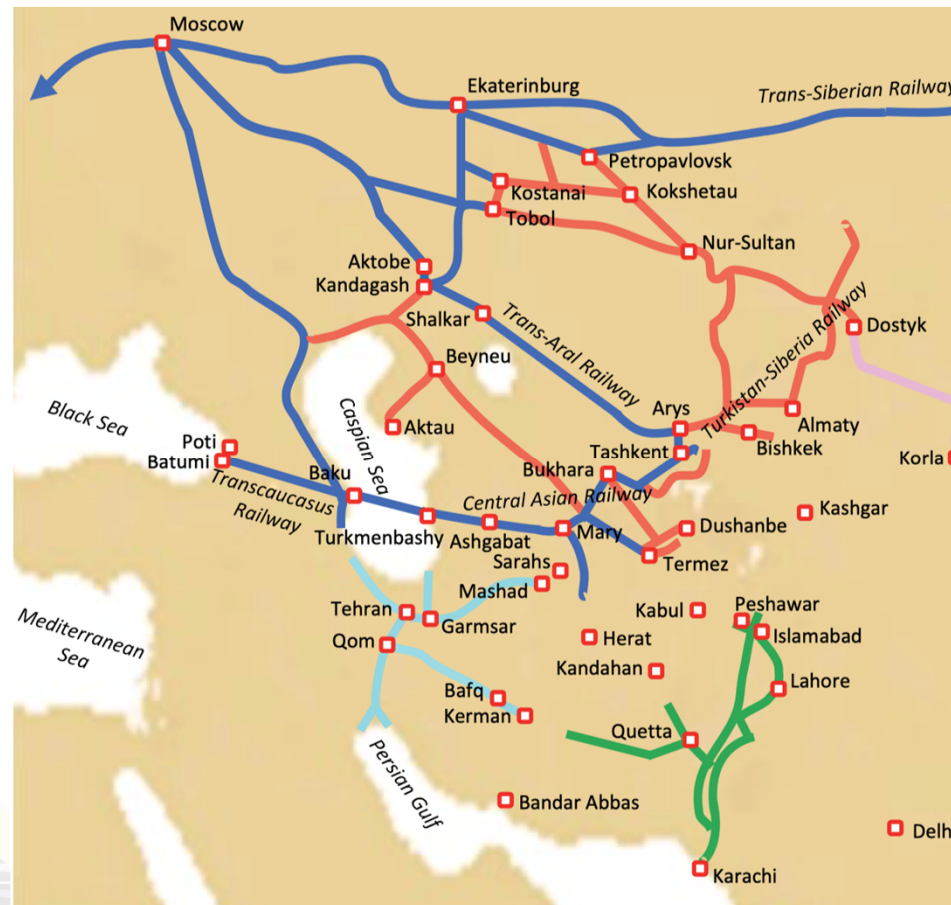
Справка

- Среднеазиатская железная дорога когда-то была крупным коридором дальнего следования между Ташкентом, Бухарой, Мары, Ашхабадом и Туркменбаши
- С 1991 года были реконструированы железнодорожные линии в Туркменистане и Узбекистане
- Обе страны хотят расширить торговлю и разработать улучшенные маршруты дальних перевозок
- Существующие ограничения для контейнерных перевозок в направлении восток-запад из-за ограниченной пропускной способности Среднего коридора и проблем с использованием Транссибирской магистрали

Маршрут



Трансграничные железные дороги Центральной Азии, 1990 г.

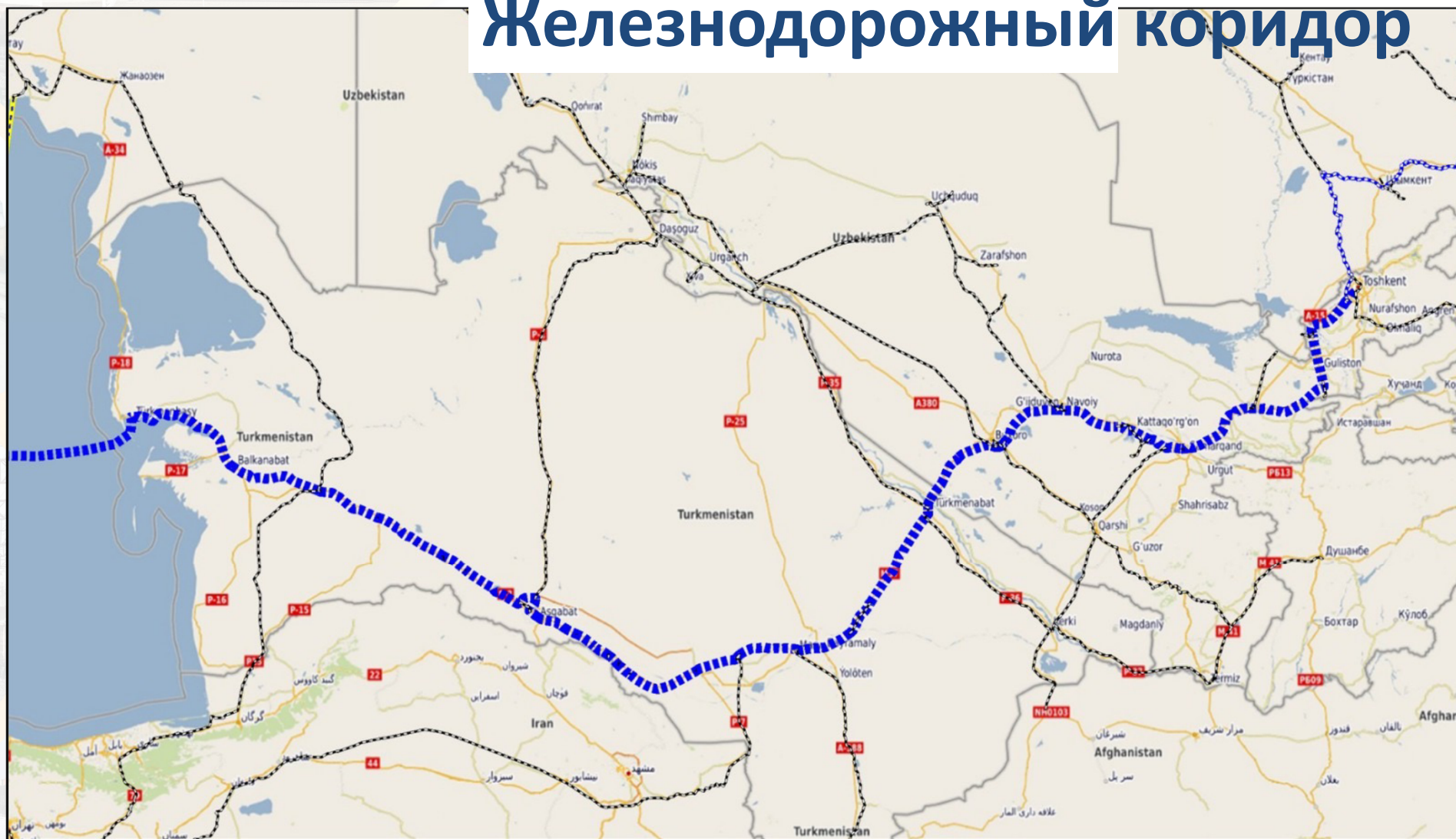


Железная дорога построена:

- Британской империей
- Российской Империей
- Советским Союзом
- КНР
- Ираном

INTERNAL. This information is accessible to ADB Management and Staff. It may be shared outside ADB with appropriate permission.

Железнодорожный коридор





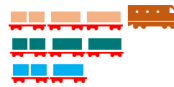
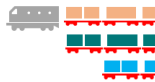


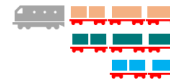



INTERNAL. This information is accessible to ADB Management and Staff. It may be shared outside ADB with appropriate permission.

Потенциал

- Регулярное обслуживание контейнерных маршрутных поездов по железной дороге между Узбекистаном и портом Туркменбаши с дальнейшей отправкой по железной дороге в Европу.
- TRA и UTY имеют достаточную железнодорожную инфраструктуру и мощности для предоставления таких услуг, а порт Туркменбаши предлагает высококачественные, высокопроизводительные портовые и судоходные услуги.
- Существует множество международных примеров успешной работы контейнерных маршрутных поездов дальнего следования, в том числе:
 - Чунцин–Синьцзян–Дуйсбург (Юйсиньюу) между КНР и Европой
 - Интермодальная сеть порта Гамбург в Европе
 - Контейнерные железнодорожные грузоперевозки Казахских железных дорог
- Регулярные маршрутные поезда быстрее, эффективнее и надежнее
- Контейнерные перевозки на большие расстояния выгодны железным дорогам
- Железнодорожная модель ЦАРЭС определила, что этот проект, скорее всего, осуществим

Предлагаемая услуга

Turkmenbashi Port	Turkmenbashi	Turkmenbashi-Ashgabat route	Ashgabat	Ashgabat – Turkmenabat/Ferap	Khodzhadavlet	Bukhara	Samarkand	Tashkent	Tashkent
Seaport / Truck	Terminal	Block train	Terminal	Border Turkmenistan	Border Uzbekistan	Container Terminal	Container Terminal	Block train	Terminal
									

- **Мультимодальные перевозки**
 - Железная дорога: Ташкент–Бухара–Ашхабад –Туркменбаши.
 - Доставка: Туркменбаши–Алат
 - Железнодорожный или железнодорожно-морской транспорт: Алят–Европа/Турция
- **Регулярные маршрутные поезда.** Эксплуатируются как «челночные» поезда (составы, непрерывно курсирующие на коротком участке пути), сохраняющие свой подвижной состав, останавливаясь только в крупных контейнерных терминалах.
- **Еженедельное обслуживание в каждом направлении.** TRA и UTU первоначально будут запускать по одному составу каждая, совершая круговой рейс в течение двух недель, с одним еженедельным отправлением в каждом направлении.

Параметры обслуживания

Время в пути. Первоначально 4,5 дня на 1150 км при средней скорости движения 30 км/ч.

Отправление из Ташкента в пятницу в 20:00, прибытие в Туркменбаши в среду в 10:00.

Отправление из Туркменбаши в пятницу в 20:00 по местному времени, прибытие в Ташкент в среду в 10:00.

Максимальная длина поезда. Около 700 м.

Вагоны. Выделенный набор вагонов, не меняющийся во время поездки, затем используемый для обратного рейса. Каждая страна должна предоставить один выделенный набор вагонов – например, 50 (пятьдесят) 40-футовых вагонов или меньшее количество 60-футовых вагонов.

Для обеспечения эксплуатационной гибкости 10-15% вагонов размещаются на каждом конце маршрута.

Локомотивы. Соблюдаются правила эксплуатации каждой страны. В будущем в каждой стране маршрутные поезда будут обслуживаться одним локомотивом, а не меняться в пути.

Маневровые работы. За исключением Туркменбаши, ограниченные маневровые работы необходимы на конечных станциях с путями, длина которых меньше полной длины поезда.

Терминалы. Эффективный (прямой) вход и выход из магистрали.

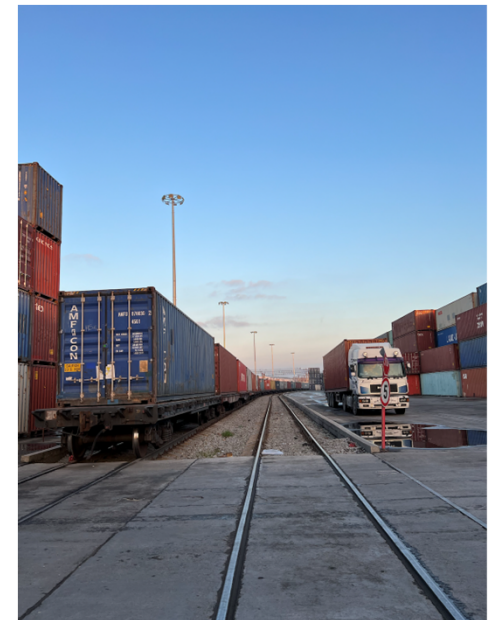
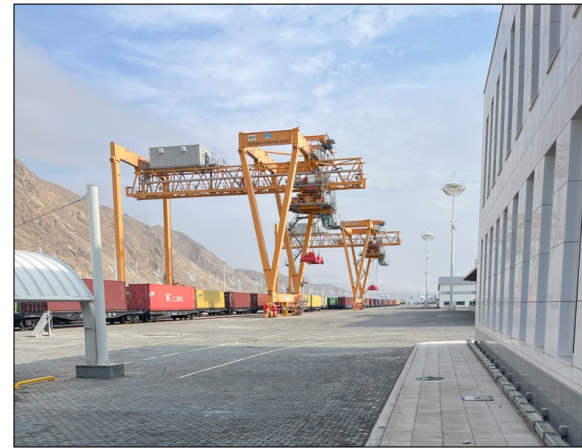
Локомотив магистральной линии может напрямую перемещать поезд в терминал и под кран.

Обработка. Используется надежное, безопасное оборудование (козловые краны, ричстакеры).

Осуществляется обмен предварительной информацией о контейнерах, которые необходимо переместить, избегая ожиданий в терминалах.

Пересечение границы. Минимизируются физические проверки на границе – например, таможенники уведомляются заранее, для проверки контейнеров используются рентгеновские сканеры.

Подозрительные контейнеры будут удаляться из маршрутного поезда с помощью мобильного крана, что позволит остальному составу продолжать движение без задержания.



INTERNAL. This information is accessible to ADB Management and Staff. It may be shared outside ADB with appropriate permission.

Существующие железнодорожные объекты

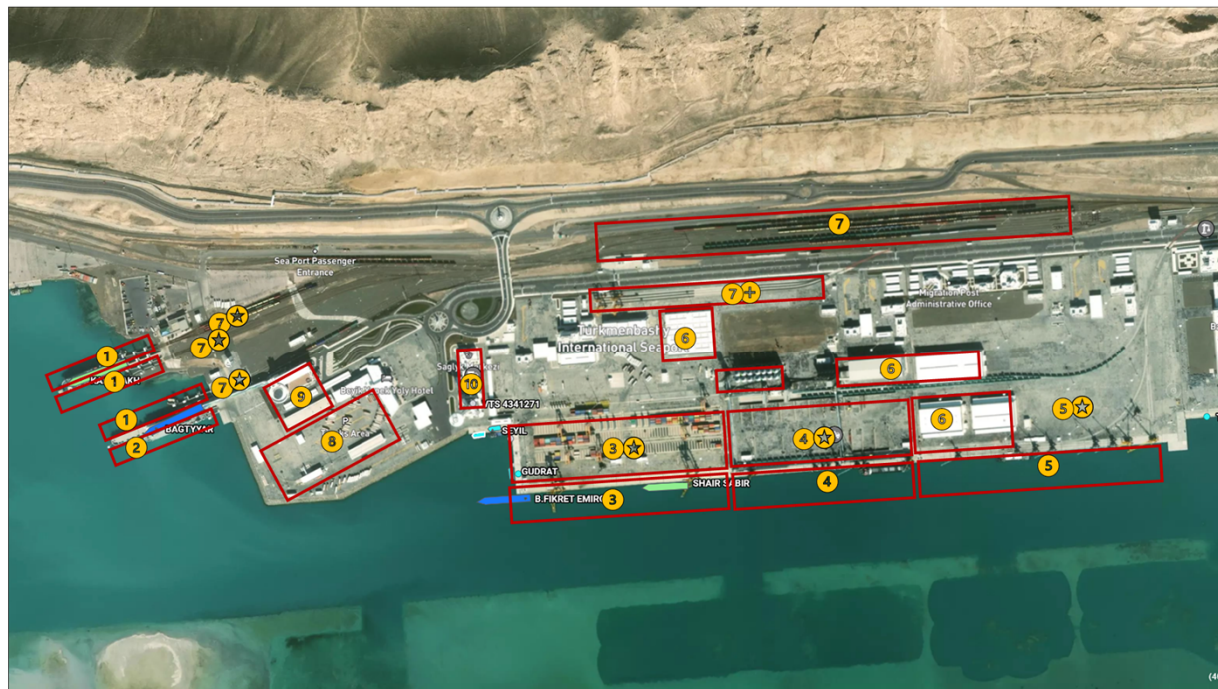
- Большая часть железнодорожной инфраструктуры находится в хорошем состоянии и имеет достаточную пропускную способность для немедленного запуска маршрутных поездов
- Инвестиции в инфраструктуру и объекты в Узбекистане не требуются
 - линия Ташкент–Бухара уже двухпутная, линия Ходжадавлет–Бухара однопутная с достаточной пропускной способностью
 - адекватные терминалы и обработка в Ташкенте, Бухаре и Самарканде
- Туркменбаши располагает обширными современными сооружениями и оборудованием
- Необходимость модернизации перегруженных однопутных участков и погрузочно-разгрузочного оборудования в Туркменистане
 - Необходимо оборудовать ПП Туркменабат/Фарап для разгрузки подозрительных контейнеров
 - В будущем в оживленных местах потребуется установка двухколейных путей
 - Возможная будущая электрификация

Портовые сооружения и судоходные услуги

- Туркменбашинский международный морской порт (ТМП) является специализированным объектом для всех наливных жидких продуктов, кроме нефтяных
- Общая площадь портовой зоны составляет 150 гектаров, пропускная способность – 17 миллионов тонн грузов в год, в том числе:
 - 300 000 пассажиров,
 - 75 000 грузовиков,
 - 400 000 контейнеров,
 - 3 миллиона тонн насыпных, и
 - 4 миллиона тонн генеральных грузов.
- Порт Туркменбаши имеет причальную линию протяженностью 1,8 км и способен одновременно принимать 17 судов дедвейтом до 5000 тонн.
- На территории терминала расположены крытые склады общей площадью 90 000 кв. м.

Туркменбашинский порт

- 1 - Причал железнодорожного парома
- 2 - Место для размещения грузовика с возможностью погрузки-выгрузки
- 3 - Контейнерные причалы
- 4 - Причалы балкерного терминала
- 5 - Причалы для генеральных грузов
- 6 - Склады для массовых и общих грузов
- 7 - Железнодорожные сортировочные станции
- 7+ - Железнодорожная ветка к контейнерной площадке
- 7* - Железнодорожные ветки к причалам паромов
- 8 - Терминал для грузовых автомобилей и транспортных средств
- 9 - Иммиграционный и пассажирский терминал
- 10 - Администрация порта и контроль за портом



Судоходные услуги Туркменбаши

Тип судна	Прибытие судов под флагами разных стран в 2023 году	Ежегодное расчетное количество прибывающих судов в 2023 году	Годовой расчетный объем грузоперевозок Туркменбаши 2023
Железнодорожный паром	АЗЕ 100%	365	18 250 железнодорожных вагонов 14 600 дорожных грузовиков 36 500 пассажиров
Пассажирский паром Ro-Rax	ТКМ 90% АЗЕ 10%	200	6 000 – евротраки длиной 16,5 м 7 800 – прицепы длиной 13,5 м 12 000 пассажиров
Судно для перевозки генеральных грузов	ТКМ 50% АЗЕ 28% РФ 22%	60 (контейнеры ADY) 420 другие номинальные суда	9 870 ДФЭ 72 600 ДФЭ
Нефтяные танкеры	ТКМ 62% АЗЕ 25% КАЗ 13%	770	4,24 млн тонн

Туркменбаши судоходные услуги

Оператор службы	Тип судна	Время транзита (часы)	Частота (дней) ^a
Торговый флот Туркменистана	2 x РоПакс	17-23,5	4-5 дней
Азербайджанское каспийское морское пароходство (ASCO)	4 железнодорожных паррома	17-23,5	2 дня
Азербайджанское каспийское морское пароходство (ASCO)	2 x РоПакс	17-23,5	21-28 дней
Контейнерный центр ADY/Туркменский транспортно-логистический центр	2 контейнеровоза/судна для перевозки генеральных грузов	26-36	7-14 дней

Примечание: ^a Морской абонемент на перевозку, определяющий даты прибытия/отправления судна/рейса между Туркменбаши и Алятом
Источники: Морской торговый флот 2024; ASCO 2024; Trend News Agency 2022.

Необходимые инвестиции

Вариант	Описание	ТКМ (млн долл. США)	УЗБ (млн долл. США)	Всего (млн долл.)
Вариант 1: Немедленный старт	Перевалка в Туркманабате / Фарапе	4		4
	1 специальный набор поездов для каждой страны	7,5	7.5	15
	Промежуточный итог	11,5	7.5	19
Вариант 2: Двухпутные перегруженные участки	Ашхабад – Душак (171 км)	305		305
	Душак – Туркменабат (416 км)	609		609
	Туркменбаши – Ашхабад (581 км)	850		850
	Промежуточный итог	1 764		1 764
Вариант 3: Полное улучшение	Модернизация до двухколейного пути	1 764		1 764
	Гражданские сооружения	157		157
	Электрификация	629		629
	Система командного управления	300		300
	Промежуточный итог	2 850		2 850

Моделирование объемов железнодорожных перевозок

- Модель объемов железнодорожных перевозок (трафика) была разработана для прогнозирования дорожного движения на 20-летний период
- Рассмотренные варианты тарифов:
 - вариант с высокой стоимостью проезда, предполагающий существующие портовые и транспортные расходы, а также предполагающий, что железные дороги будут взимать 75%-ную наценку на расходы;
 - Средний вариант стоимости проезда, предполагающий снижение железнодорожной наценки до 25%
- В 2030 году объем контейнерных грузов в обоих направлениях прогнозируется в размере 320 000 чистых тонн для средней стоимости тарифа и 280 000 чистых тонн для высокой стоимости тарифа. Хотя прогнозируемый трафик в восточном направлении будет примерно вдвое больше трафика в западном направлении, спрос существенно превысит пропускную способность в обоих направлениях к 2030 году
- Частота движения может быть удвоена до двух поездов в каждом направлении к 2030 году для варианта со средней стоимостью проезда, и к 2033 году – для варианта с высокой стоимостью проезда

Экономический и финансовый анализ

- Предварительный анализ осуществимости рассмотрел немедленное введение услуги (вариант 1) и рассмотрел случаи средней и высокой стоимости проезда. Результаты в значительной степени зависят от предположений относительно затрат и доходов
- В случае **средней стоимости проезда** расчетная **FIRR составляет 0,84%**, а **EIRR составляет 23,5%**.
- В случае **высокой** стоимости проезда расчетная **FIRR составляет 9,81%**, а предполагаемая **EIRR составляет 16,7%**
- В случае высокой стоимости проезда как FIRR, так и EIRR превышают учетную ставку (9%), поэтому проект принесет доход, превышающий инвестиционные и эксплуатационные расходы, а также принесет чистую экономическую выгоду обществу
- В случае средней стоимости проезда чистая экономическая выгода для общества будет еще выше, однако проект не будет финансово жизнеспособным (поскольку часть трафика отпугнёт более высокая стоимость) и будет зависеть от государственных субсидий

Следующие шаги

Начать с совместного внедрения услуг на пилотной основе сроком на 6-12 месяцев:

- предоставить специальные составы поездов и улучшенные погрузочно-разгрузочные сооружения в Туркменабате/Фарапе
- вывести услугу на рынок грузоперевозок и нарастить трафик
- установить технические и эксплуатационные стандарты и протоколы для железнодорожных услуг и связанных с ними портовых и судоходных услуг для обеспечения эффективности и удовлетворения требований клиентов
- согласовать коммерческие аспекты, чтобы гарантировать привлекательность услуг для клиентов
- разработать маркетинговые и ценовые стратегии для оптимизации использования и получения дохода
- создать механизмы оперативной координации как между TRA и UTU, так и с другими ключевыми заинтересованными сторонами, включая порт Туркменбаши, пограничные агентства, судоходные компании, грузовые терминалы и частных грузоотправителей и экспедиторов.

После успешного завершения пилотного проекта расширить обслуживание в соответствии со спросом, как за счет запуска дополнительных поездов, так и в конечном итоге за счет сокращения продолжительности обслуживания в каждом направлении с одной недели до половины недели, когда Туркменистан модернизирует свою основную линию.



Спасибо за внимание!

INTERNAL. This information is accessible to ADB Management and Staff. It may be shared outside ADB with appropriate permission.