



8th Railway Working Group Meeting

22–24 May 2024 • Baku, Azerbaijan

8-е заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту

22–24 мая 2024 года • Баку, Азербайджан



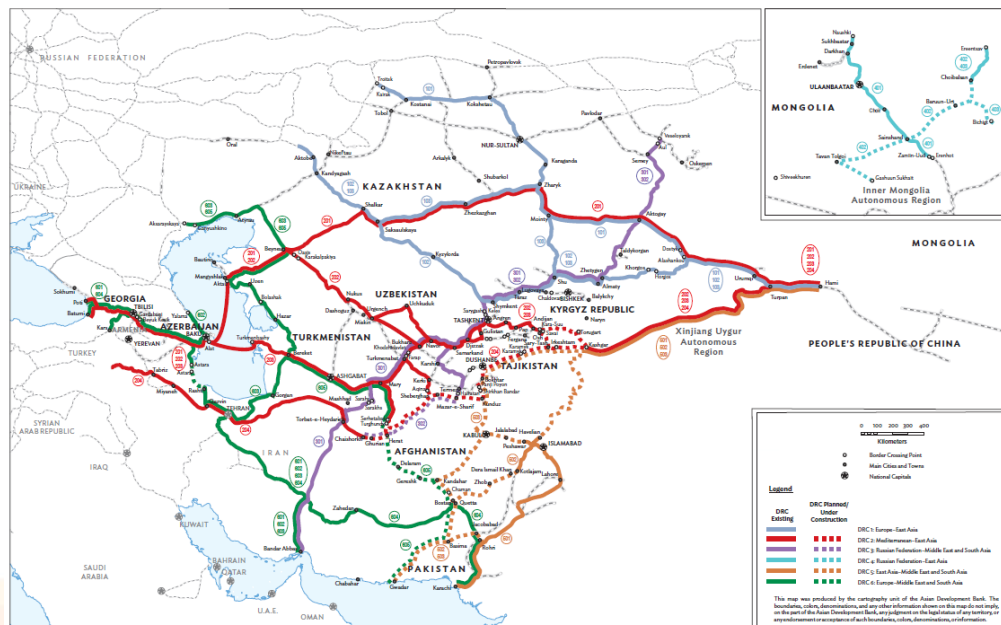
Варианты финансирования участия частного сектора для подвижного состава в ЦАРЭС

Исследование по заказу Азиатского банка развития (АБР)

*Подготовили: Джаннат Салимова-Текай и
Лаура Мулкибаева
май 2024 года*

Контекст исследования

- **Железнодорожная сеть ЦАРЭС**, унаследованная с советских времен, хотя и обширна, распределена неравномерно.
- **Узбекистан и Казахстан** имеют наиболее развитые системы железнодорожной инфраструктуры и, следовательно, привлекают через свою территорию наибольшие грузовые и пассажирские потоки.
- Хотя исследование направлено на то, чтобы охватить **все страны-члены ЦАРЭС** в равной степени, эта неравномерность в инфраструктуре, а также доступность данных и информации, делают больший акцент на государствах-членах с развитыми железнодорожными системами, и **Узбекистан** является одним из них.



Анализ спроса и эффективности высокого уровня



Анализ спроса и эффективности высокого уровня (1/3)

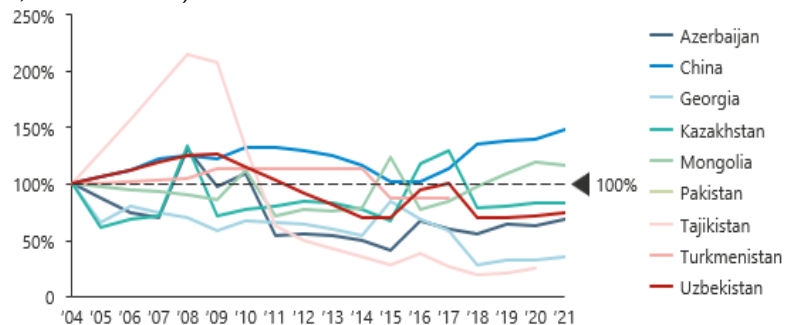
Оснований полагать, что существует острый дефицит подвижного состава в регионе ЦАРЭС, не обнаружено.

- Меры **национального протекционизма**, такие как ограничение свободного обмена грузовых вагонов и приема грузов вагонами, приводят к неэффективному использованию вагонов и мощностей магистральных линий → **временная нехватка вагонов** во всем регионе ЦАРЭС.
- Отмена защитных мер и повышение эффективности железных дорог могут **повысить** пропускную способность железнодорожного транспорта **без крупных инвестиций**.
- Рыночный спрос на железнодорожные перевозки зависит от таких факторов производительности железных дорог, как **скорость, надежность и эффективность**.
- Ожидаемое увеличение протяженности автомагистралей в странах ЦАРЭС может привести к **смещению спроса в сторону автомобильного транспорта**, если железные дороги оперативно не решат вопросы доступности, надежности и эффективности.
- **Эффективность и реформирование** железнодорожных организаций и процессов имеют важное значение для удовлетворения растущего спроса и конкуренции со стороны других видов транспорта в странах ЦАРЭС.

Анализ спроса и эффективности высокого уровня (2/3)

Грузы

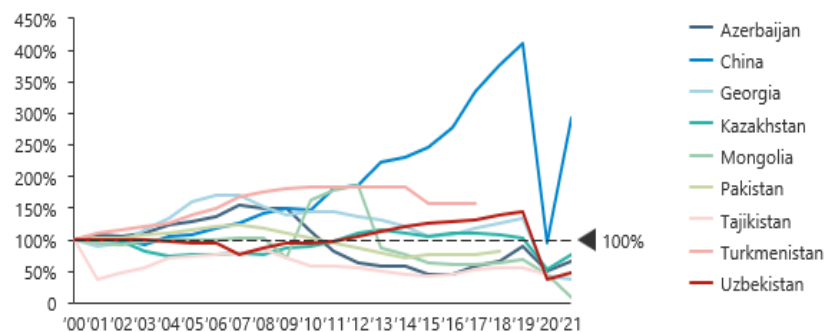
Рост объема железнодорожных грузовых перевозок ЦАРЭС в тыс. км (% , 2024-2021 гг.)



*For Tajikistan and Turkmenistan no data is available from respectively 2017 and 2020 onwards

Пассажиры

Рост пассажиро-километров ЦАРЭС (% , 2000-2021 гг.)



*For Pakistan and Turkmenistan no data is available from respectively 2017 and 2018 onwards

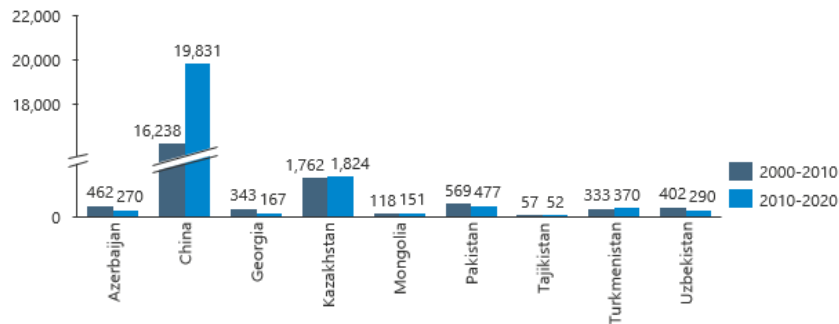
Источник: База данных МСЖД.

- Пассажирские перевозки **убыточны** в большинстве стран ЦАРЭС и перекрестно субсидируются за счет прибыльных грузовых перевозок.
- Конкурентные ограничения на тарифы на грузовые перевозки истощают финансовые возможности железнодорожного сектора, **ограничивая заимствования** для приобретения нового подвижного состава.

Анализ спроса и эффективности высокого уровня (3/3)

Локомотивы

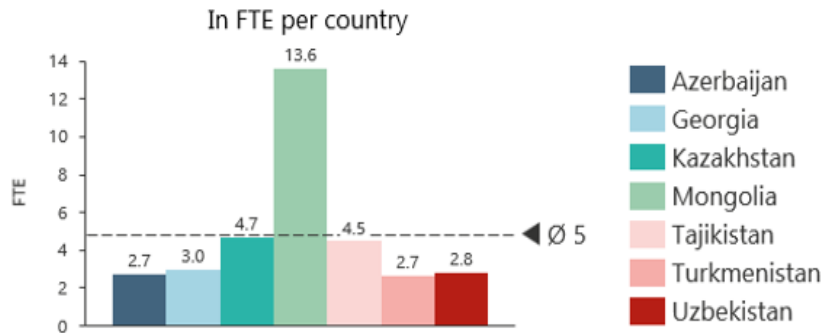
Динамика количества локомотивов в странах ЦАРЭС (2000-2021 гг.)



Источник: База данных МСЖД.

- По данным МСЖД, среднее количество локомотивов сократилось по всему региону ЦАРЭС, за исключением Китая, Казахстана и Туркменистана.
- Проблемой может стать количество профессиональных машинистов поездов и технического персонала. Машинисты поездов играют решающую роль в максимально эффективном использовании инфраструктуры и локомотивов.
- В Азербайджане, Грузии, Узбекистане и Туркменистане может не хватать машинистов, которые могли бы максимально эффективно использовать существующие локомотивы. Этот недостаток следует устранить до приобретения нового подвижного состава.

Количество машинистов на локомотив



Обзор производителей подвижного состава



Обзор производителей подвижного состава: Россия

Российские производители теряют влияние в регионе ЦАРЭС.

- Российские производители подвижного состава на протяжении десятилетий **доминировали в поставках подвижного состава** в страны ЦАРЭС.
- Тесные политические и экономические связи, географическая близость, **общие технические, институциональные и инфраструктурные особенности**, включая **ширину колеи 1520 мм**, делают этот регион привлекательным для российских производителей подвижного состава.
- Российский экспорт подвижного состава в страны-участницы ЦАРЭС представлен следующими **5 топ-производителями**: «Трансмашхолдинг», «Синара -Транспортные машины», «Объединенная вагонная компания» (ОВК), «Уралвагонзавод» и «Алтайвагон».
- Вторжение России в Украину изменило этот статус-кво, заставив таких производителей, как ОВК и «Уралвагонзавод», переключиться на **производство военной техники**.
- Российские производители столкнулись с **проблемой перебоев в цепочках поставок и нехватки запчастей и оборудования**, вызванной санкциями. На данный момент рынок стабилизировался, но впереди ждут проблемы.
- Вследствие вышеперечисленных факторов, российские производители начали **уступать свои позиции** европейским и азиатским контрагентам, в частности китайским производителям, таким как CRRC.

Обзор производителей подвижного состава: Европа и США

Европейские и американские производители подвижного состава также представлены в соответствующих сегментах рынка в регионе ЦАРЭС.

- Несмотря на доминирующее присутствие российских производителей, «Wabtec», «Alstom», «Talgo» и другие вышли на рынки ЦАРЭС, предложив инновационные решения и высококачественный подвижной состав.
- «Talgo» поставляла в Узбекистан высокоскоростные поезда «Talgo-250 Afrosiyob» и создала СП по производству пассажирских вагонов «Tulpar – Talgo» в Казахстане, пока оно не было продано компании «Stadler» в 2020 году.
- «Stadler Rail» имеет производственное предприятие в Казахстане и будет производить пассажирские вагоны для КТЖ, своего стратегического партнера, подписав контракт на сумму 2,3 млрд евро на поставку 537 спальных вагонов и вагонов-купе.
- «Alstom» присутствует в Казахстане с 2010 года и создал значительную промышленную базу с более чем 1000 сотрудников. «Alstom» — единственный производитель электровозов и стрелочных машин в регионе, имеющий 11 площадок в 6 городах страны.
- «Wabtec» планирует увеличить производство локомотивов в Казахстане, поскольку КТЖ приобрел у производителя 240 локомотивов для обновления 15% своего локомотивного парка. Один из четырех глобальных центров оптимизации также находится в Казахстане (ЛКЗ).

Обзор производителей подвижного состава: Азия

Азиатские производители подвижного состава, такие как CRRC, расширяют свой бизнес в регионе ЦАРЭС.

- **CRRC** вышла на рынок Центральной Азии в 2004 году и с тех пор поставила 473 тепловоза различных типов, став важной силой в продвижении железнодорожных перевозок в Центральной Азии:
 - **Туркменистан:** С 2004 года CRRC поставила 281 единицу подвижного состава, включая дизельные пассажирские, грузовые и маневровые локомотивы большой мощности. На эти локомотивы приходится около 95% местных железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок.
 - **Пакистан:** CRRC поставила 63 единицы локомотивов Пакистанским железным дорогам → увеличение объемов железнодорожных перевозок в годовом исчислении на 30%, а также улучшение показателей пунктуальности пассажирских поездов с 42% до 77%.
 - **Казахстан:** CRRC подписала **контракт на сумму 1,3 миллиарда долларов** на поставку КТЖ до 200 магистральных и маневровых локомотивов. Контракт также обязывает CRRC построить **завод по сборке локомотивов** в Казахстане.
- УТИ подписал контракт на закупку **шести высокоскоростных поездов** у «Hyundai Rotem».

Обзор производителей подвижного состава: местные

Существует тенденция роста местного производства подвижного состава.

- Государства-члены ЦАРЭС увеличили собственные мощности по производству подвижного состава, продвигая комплексные государственные программы, направленные на развитие национальной железнодорожной отрасли. Большинство вновь создаваемых производственных площадок расположены в пределах бывших депо по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава.
- **В Узбекистане** приложены значительные усилия по наращиванию мощностей по производству запасных частей, оборудования, машин для подвижного состава и самого подвижного состава (Ташкентский вагоностроительный и ремонтный завод, Андижанский механический завод, Литейно-механический завод).
- **В Казахстане** рост грузооборота вызвал внутренний спрос на заводы-производители подвижного состава: ЗИКСТО, «Казахстанская вагоностроительная компания», производитель холодильников «Cool Infinity» и производители локомотивов: «Локомотив Курастыру Зауыты» (ЛКЗ), «Электровозосборочный завод».
- **В Грузии** действует «Холдинг автопроизводителей Грузии полного цикла» – комплекс производственных предприятий, занимающихся ремонтом, обслуживанием и производством грузовых и пассажирских вагонов.
- **Другие страны ЦАРЭС** имеют ремонтные и обслуживающие мощности, но производственные предприятия отсутствуют.

Обзор существующих форм финансирования подвижного состава



Обзор существующих форм финансирования подвижного состава

В регионе ЦАРЭС существует множество доступных и недорогих вариантов финансирования подвижного состава.

- **Использование инструментов финансирования** для закупок подвижного состава в ЦАРЭС зависит от:
 - Типа подвижного состава (локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны)
 - Страны происхождения производителя.
 - Способности национальных железнодорожных операторов получать государственную поддержку при оформлении кредитов.
- Выделяют **три разных типа финансирования**:
 - Механизмы, предоставляемые поставщиками при поддержке кредитно-экспортных агентств (КЭА) и двусторонних кредитов официальной помощи в целях развития (ОПР) из фондов, поддерживаемых государством.
 - Корпоративные кредиты по коммерческой цене (кредиты частному сектору), схемы лизинга и инструменты, основанные на активах, иногда в сочетании с финансируемыми государством объектами.
 - Суверенные (льготные или нельготные) кредиты международных финансовых институтов (МФИ).

Обзор существующих форм финансирования подвижного состава

В регионе ЦАРЭС существует множество доступных и недорогих вариантов финансирования подвижного состава.

- **КЭА и ОПР:**

- Наиболее распространенная форма финансирования – самый дешевый и, следовательно, наиболее конкурентоспособный вариант.
- Государственные финансовые учреждения обеспечивают высокую степень надежности.

- **Коммерческие банки:**

- Максимально гибкие условия, достаточный опыт работы в отрасли и прямые связи с производителями.
- Банки часто участвуют в государственных программах поддержки местного бизнеса, что позволяет банкам сочетать собственные средства с субсидиями или льготными кредитами из государственного бюджета.

- **МФИ:**

- Гибкие условия финансирования (в т.ч. субсидированное кредитование).
- Гранты на техническую помощь.
- При предоставлении финансирования основное внимание уделяется реструктуризации предприятий и инвестициям частного сектора.

Некоторые институциональные аспекты для Узбекистана



Реформы железных дорог в Узбекистане (1/2)

Постановление Президента Республики Узбекистан от 10 октября 2023 года №ПП-329 «О мерах по коренному реформированию сферы железнодорожного транспорта Узбекистана» определяет основные направления трансформации железнодорожного сектора и ставит следующие цели:

- Привлечь инвестиции в транспортный процесс, создав привлекательный инвестиционный климат.
- Ускорить трансформацию и цифровизацию железнодорожного сектора.
- Укрепить финансовое положение железнодорожных предприятий за счет снижения затрат на грузовые перевозки.
- Обеспечить субъектам хозяйствования право свободного выбора вагонных операторов, оказывающих услуги железнодорожных перевозок.
- Создать возможности для самостоятельного развития территорий с высоким экономическим и финансовым потенциалом.
- Коренное улучшение системы корпоративного управления в железнодорожных компаниях.



Железнодорожные реформы в Узбекистане (2/2)

Дорожная карта



Государственно-частное партнерство по финансированию подвижного состава

Необходимо внести поправки относительно существующих ограничений в законе о ГЧП Республики Узбекистан, чтобы способствовать участию частного сектора в железнодорожном секторе.

Чтобы обеспечить надлежащую реализацию модели ГЧП в железнодорожном секторе для приобретения подвижного состава в Узбекистане, необходимо сформулировать и утвердить отдельное положение, конкретно касающееся ГЧП.

Доступность отрасли

Законодательство Узбекистана должно разрешить развитие/покупку отдельных направлений железнодорожного транспорта (включая процесс перевозок) в рамках ГЧП.



Действующее законодательство о ГЧП не позволяет использовать этот метод закупок для приобретения подвижного состава.

01

Закон о железнодорожном транспорте

Необходимо внести изменения, чтобы предоставить право собственности на операции с подвижным составом.



Действующий закон рассматривает только государственную собственность на объекты железнодорожного транспорта и инфраструктуру, включая подвижной состав.

02

Обязательные условия, политика и другие факторы



Доступ к инфраструктуре

Необходимо установить правила и плату за доступ к инфраструктуре.

- Большинство стран ЦАРЭС приняли законодательство, которое разрешает доступ к инфраструктуре. **Однако очевидная нехватка присутствия частного сектора демонстрирует его недостатки.**
- Чтобы **привлечь частных операторов, правила доступа должны включать справедливый и эффективный механизм** распределения, взимания платы и использования инфраструктуры, что принесет пользу пассажирским и грузовым перевозкам.
- Для инвестиционно-стимулирующей среды механизм доступа должен четко определять:
 - Характер доступной железнодорожной инфраструктуры, и условия доступа к ней.
 - Принципы взимания платы, включая возможные изменения в течение последующих пяти лет.
 - Принципы и критерии распределения мощностей, например, характеристики и ограничения подвижного состава, процедуры и сроки предоставления доступа.
- **Сроки должны быть достаточно долгосрочными**, чтобы обеспечить возврат капитальных затрат плюс прибыль. **Сборы должны устанавливаться на справедливой** основе, чтобы обеспечить конкуренцию между различными видами транспорта.
- **Механизм должен определять права и обязанности** управляющего железнодорожной инфраструктурой и заявителей в отношении выделенной мощности инфраструктуры.

Рыночные тарифы

Необходимо установить рыночные тарифы.

- **Существующие тарифы корректируются в рамках бюджетного процесса правительства** → падение ниже уровня возмещения затрат на грузовые и пассажирские перевозки → **ухудшение финансового состояния национальных железнодорожных операторов**. Жесткие, неконкурентоспособные тарифы на грузовые перевозки **отпугивают частных операторов**, что делает автомобильный транспорт предпочтительным вариантом.
- Членам ЦАРЭС необходимо реализовать политику определения затрат и рыночной корректировки тарифов, в результате чего **регулирование тарифов должно быть**:
 - Независимым, прозрачным, предсказуемым и упорядоченным.
 - На основе лучших практик тарифообразования на железнодорожном транспорте.
 - Использовать надежные, подробные отраслевые данные и аналитику, а также соответствующий сравнительный анализ.
 - Сократить тарифные искажения и устранить перекрестное субсидирование.
 - Отражать стоимость выбросов углекислого газа.
 - Устанавливать четкие правила субсидирования, в т.ч. критерии приемлемости, источники финансирования, основу для прогнозирования.

Независимый регулятор

Существует необходимость в создании Независимого регулятора.

- **В железнодорожном транспорте, как правило, доминирует государство:** правительства испытывают искушение использовать коммерческое и техническое регулирование для удержания железнодорожных тарифов и оказания поддержки государственным игрокам рынка.
- Инвесторы воспринимают железнодорожный сектор как имеющий ряд определенных рисков, включая отсутствие нормативно-правовой базы, слабое корпоративное управление и доминирование государства.
- Существует **необходимость создания политической и правовой среды**, защищающей интересы всех игроков и инвесторов в железнодорожном секторе.
- **Правительства могут смягчить эти риски, создав независимый институт** регулирования коммерческих, технических аспектов и аспектов безопасности железнодорожных операций, который реководствуется объективными, надежными и компенсационными правилами, не делающими дискриминации между государственными и частными поставщиками аналогичных услуг.



Среднесрочное и долгосрочное видение и план

Необходимо разработать среднесрочное и долгосрочное видение и план.

- Согласно «Инструментариям Всемирного банка по улучшению эффективности железнодорожного сектора», **правительствам следует разработать дорожную карту необходимых изменений:**
 - Определить основные государственные услуги, которые необходимо сохранить.
 - Определить желаемую структуру отрасли и предварительный план ее достижения.
 - Определить, какая степень частного контроля разрешена в инфраструктуре.
 - Разработать требуемую нормативно-правовую базу.
- **Долгосрочная стратегия для всего железнодорожного сектора** является критически важным документом для раскрытия потенциала сектора и служит руководством для лиц, принимающих решения, с точки зрения глубины и широты участия частного сектора и потенциала ГЧП.

Концепция механизма «Зеленые железные дороги» ЦАРЭС



Механизм «Зеленые железные дороги» ЦАРЭС: Миссия

- **Миссия:** Поддерживать устойчивое развитие железнодорожного транспорта в странах-членах ЦАРЭС, помогая им обновлять и модернизировать грузовой и пассажирский подвижной состав.
- **Механизм финансирования ЦАРЭС будет стремиться формулировать приемлемые для банков инвестиционные проекты и мобилизовать крупные необходимые ресурсы** посредством оценки вариантов проектов, подготовки предварительных технико-экономических обоснований или подтверждения существующих предварительных технико-экономических обоснований.
- **Страны ЦАРЭС будут работать над приоритезацией железнодорожных проектов, которые:**
 - Экономически и финансово жизнеспособны.
 - Значительно содействуют трансграничным грузовым перевозкам.
 - Поощряют участие частного сектора.
 - Дополняют более широкие институциональные и нормативные реформы в отдельных странах.

Механизм «Зеленые железные дороги» ЦАРЭС: видение

- Механизм «Зеленые железные дороги» ЦАРЭС будет предоставлять **«зеленое», трансформирующее и каталитическое финансирование** для **приобретения и модернизации подвижного состава**.
- Механизм будет **доступен** национальным железнодорожным операторам, управляющим инфраструктурой, транспортным администрациям, частным и национальным владельцам подвижного состава.
- Механизм предназначен для **использования климатических инноваций и инвестиций** в климатически устойчивых транспортных системах с низким уровнем выбросов по **5 стратегически согласованным направлениям**:

Каталитический



CATALYTIC

Трансформирующий



TRANSFORMATIVE

«Зеленый» и устойчивый



GREEN AND
SUSTAINABLE

Простой



FACILITY

Знания и развитие потенциала



KNOWLEDGE AND
CAPACITY
BUILDING

Механизм «Зеленые железные дороги» ЦАРЭС: основные характеристики

- **Агрегирование спроса:** Механизм позволит сопоставлять спрос стран ЦАРЭС на подвижной состав с предложениями производителей подвижного состава и повысить силу коллективных переговоров для достижения более выгодных цен.
- **Предоставление кредитов:** Механизм будет поддерживать устойчивые инвестиционные проекты посредством предоставления кредитов.
- **Предоставление инструментов кредитного усидения и гарантий** для повышения привлекательности для банковского финансирования, финансовой осуществимости и содействия распределению рисков и смягчению их последствий.
- **Финансирование технического обслуживания и ремонта** подвижного состава, закупленного оптом, также может быть проще для государств-членов.



Механизм «Зеленые железные дороги» ЦАРЭС: критерии приемлемости

- **Местоположение:** заявители и проекты должны находиться в **регионе ЦАРЭС**.
- **Фокус внимания на подвижном составе:** предлагаемый проект должен быть ориентирован на модернизацию или приобретение **грузового и пассажирского подвижного состава**.
- Подвижной состав для перевозки **ископаемого топлива**, скорее всего, будет **исключен**.
- **Размер инвестиций:** Диапазон инвестиций будет определен на более поздних этапах.
- **Генерирование доходов:** представленные предложения должны доказать, что они **приносят доход** и соответствуют минимальным критериям **экономической и финансовой жизнеспособности**.
- **Продемонстрировать четкую связь с целями и показателями ЦУР:** проектные предложения должны иметь **положительное воздействие на окружающую среду** и показывать, как они способствуют достижению **ЦУР**.

Механизм «Зеленые железные дороги» ЦАРЭС: Проектный цикл

- Механизм будет иметь **комплексный шестизападный процесс отбора, реализации и мониторинга проектов**, предназначенный для достижения следующих целей:
 - Согласование с **потребностями и приоритетами** ЦАРЭС и его членов.
 - Вносить вклад в достижение **стратегических целей ЦАРЭС**.
 - Соответствие **высоким стандартам качества** посредством **тщательной оценки**.
 - Достижение ожидаемых **целей и результатов**.

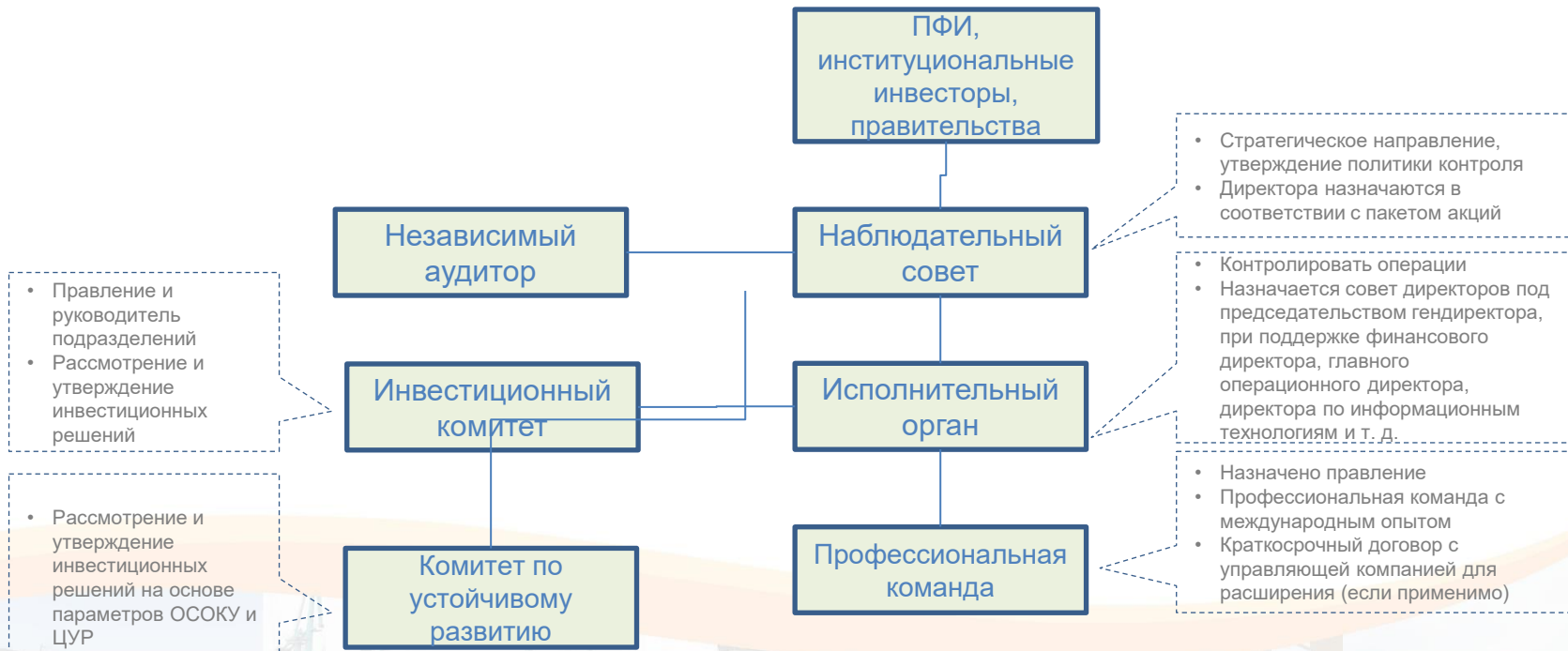


Механизм «Зеленые железные дороги» ЦАРЭС:

источники финансирования

- **Собственный капитал** – может быть предоставлен МФИ, а также отечественными банками и финансовыми учреждениями.
- **Заемный капитал** – механизм может получить средства для кредитования путем заимствования старшего долга.
- **Выпуск «зеленых» облигаций**. Механизм может рассмотреть возможность выпуска «зеленых» облигаций для **доступа к финансированию по более низкой цене** и оказания помощи, чтобы связать **цели устойчивого развития и ОСОКУ** с инвестированием.
- **Агентства развития** – Механизм также может привлекать обязательства по софинансированию со стороны МБР и МФИ, действующих в регионе ЦАРЭС:
 - Азиатский банк развития.
 - Европейский банк развития.
 - Международная финансовая корпорация.
 - FC KFW Entwicklungsbank (Банк развития KFW).
 - Европейский инвестиционный банк.
 - Agence Française de Développement (Французское агентство развития).
 - Зеленый климатический фонд.

Механизм «Зеленые железные дороги» ЦАРЭС: организационная структура



Дорожная карта для участия частного сектора



Дорожная карта для участия частного сектора (1/4)

Инициатива 1. Создание независимого регулятора

- В Узбекистане необходимо создать независимый орган, регулирующий железнодорожный сектор:
 - Обеспечить справедливый и **недискриминационный доступ** к железнодорожной сети и услугам для всех игроков сектора
 - Создать равные **условия** для УТЙ и ее предприятий после запланированных отраслевых реформ
 - **Поощрение** появления частных операторов подвижного состава.
- Четкое разделение задач между правительством в качестве лица, определяющего политику, УТЙ, поставщиками инфраструктуры и услуг, а также независимым регулирующим органом в качестве надзорного органа.

Сроки: среднесрочная перспектива

Приоритет: важно

Дорожная карта для участия частного сектора (2/4)

Инициатива 2. Разработка КПЭ, связанных с климатом, для использования зеленого финансирования

Устойчивые КПЭ:

- **Улучшат доступ** к «зеленым» облигациям и инструментам устойчивого финансирования.
- Позволят приобретать **экологически чистые локомотивы**, модернизировать и заменить дизельный парк.
- Создадут **надежную систему отчетности** для отслеживания производительности железных дорог и подвижного состава, чтобы отслеживать и оценивать сильные и слабые стороны.
- Позволят сравнивать **экологические показатели** железных дорог и «зеленого» подвижного состава с другими видами транспорта.
- Будут осуществлять мониторинг на железнодорожном транспорте в отношении доли возобновляемых источников энергии, потребления энергии, выбросов CO₂, загрязнения воздуха, воздействия шума, источников энергии и изъятия земли.

Сроки: среднесрочная перспектива

Приоритет: важно

Дорожная карта для участия частного сектора (3/4)

Инициатива 3. Повышение операционной эффективности за счет цифровизации

- Цифровизация в железнодорожном секторе находится **на низком уровне**, но она может оказать **большое положительное влияние** на сектор за счет **улучшения** принятия стратегических решений, операционной эффективности и оптимизации затрат.
- Цифровые инициативы могут включать:
 - Электронную информацию о грузовых перевозках (точное местоположение подвижного состава в режиме реального времени, мониторинг загрузки, оповещение о задержках) и цифровые информационные системы коридоров для облегчения обмена данными.
 - Удаленный мониторинг, диагностику подвижного состава и критически важной инфраструктуры в режиме реального времени для облегчения мониторинга, технического обслуживания и ремонта.
 - Мобильные приложения, обеспечивающие продажу билетов, расписание и информацию в режиме реального времени, планирование дальнейших поездок и информационно-развлекательные услуги. Данные о поездках могут быть использованы УТИ для разработки специальных услуг для пассажиров.

Сроки: среднесрочная перспектива

Приоритет: очень важно

Дорожная карта для участия частного сектора (4/4)

Инициатива 4 . Внести изменения в законодательство, позволяющие приобретать подвижной состав в рамках ГЧП

- Существующее законодательство **не позволяет** осуществлять закупку подвижного состава по схеме ГЧП в Узбекистане.
- Разрешить закупку подвижного состава по схеме ГЧП в Узбекистане:
 - Необходимо разработать и принять отдельное положение о ГЧП в железнодорожном секторе, чтобы разрешить закупки в рамках ГЧП различных грузовых и пассажирских локомотивов и вагонов.
 - Внести необходимые **поправки** в Закон о железнодорожном транспорте, позволяющие частную собственность на подвижной состав.

Основные направления действий АБР: Компонент 1 (эдвакаси и развитие потенциала) и Компонент 2 (благоприятная среда).

Сроки: краткосрочная перспектива

Приоритет: важно

На пути к Механизму: следующие шаги

Следующие шаги



Обзор существующих форм финансирования подвижного состава

Тематические исследования (1/2)

Узбекистан (локомотивы)

- АБР поддержал «Узбекистан Темир Йуллари» в приобретении 30 грузовых и пассажирских электровозов у CRRC, предоставив кредит в размере 170 млн долларов США сроком на 25 лет и льготным периодом на 5 лет.
- Эксимбанк Китая обеспечил контракты УТИ с китайскими производителями (CSR Zhuzhou, CNTIC и CNR DLRC) на закупку пассажирских и грузовых локомотивов.
- Контракт УТИ со «Skoda», объявленный в октябре 2023 года, будет финансироваться за счет кредитов чешских коммерческих банков на сумму 350 млн евро под 5,5% годовых сроком на 15 лет.

Казахстан (локомотивы)

- Поставка локомотивов КТЖ компанией «Alstom» (Франция) профинансирована «Société Générale & Natixis» под управлением «BPI France ECA» (условия: 627 млн евро, 6-месячный Euribor + 1,15%, 14 лет).
- Экспортно-импортный банк США предоставил прямой кредит КТЖ для поддержки проекта по покупке «GE Transportation» по сборке 196 локомотивов серии «Evolution».

Азербайджан (локомотивы)

Сделка ADY с «Alstom» профинансирована консорциумом «Société Générale», «BNP Paribas» и французского отделения HSBC, сумма финансирования - 288 млн евро.

Монголия (локомотивы)

Банк экономического сотрудничества (МФИ под управлением России) предоставил UBZT кредит на приобретение локомотивов производства «Трансмашхолдинга» на сумму 40 млн евро, сроком на 11 лет, со страховым покрытием EXIAR.

Пакистан (локомотивы)

Поставка 230 высокоскоростных пассажирских поездов Пакистанским железным дорогам компанией CRRC была профинансирована за счет китайского кредита в рамках инициативы «Один пояс - один путь».

Обзор существующих форм финансирования подвижного состава

Тематические исследования (2/2)

Грузовые вагоны

- До российского вторжения на Украину существовали различные формы финансирования ЭКА со стороны ВЭБ.РФ и «Росэксимбанка», которые активно поддерживали российских производителей подвижного состава экспортными механизмами.
- МФИ также играют важную роль в закупках грузовых вагонов. Например:
 - ✓ ЕБРР финансировал закупку подвижного состава, в основном в форме корпоративных кредитов, основанных на активах, нескольким частным операторам подвижного состава в Казахстане.
 - ✓ В рамках инициативы «Пояс - путь» Китай обязался предоставить Пакистану кредит на закупку и производство 820 грузовых вагонов большой вместимости и 230 пассажирских вагонов.
 - ✓ Институт развития Казахстана – Фонд развития предпринимательства «Даму» учредил государственную программу субсидирования процентных ставок, которая принесла большую пользу для закупки грузовых вагонов частными предприятиями в стране.

Пассажирские вагоны

- Пассажирский подвижной состав в основном финансируется национальными операторами за счет государственных средств или акционерного капитала.
- В случае частных операторов вагоны финансируются за счет корпоративных кредитов, например:
 - ✓ КТЖ получил \$340 млн государственных средств из госбюджета и "Самрук-Казына" по сделке со «Stadler» (поставка 234 спальных вагонов, 233 купе-вагонов, 35 штабных вагонов и 35 вагонов-генераторов) сроком на 30 лет под 0,05% годовых.
 - ✓ «BRK-leasing» оказал содействие «Пассажирские перевозки КТЖ» в приобретении 62 пассажирских вагонов производства «Tulpar-Talgo».
- Другие страны ЦАРЭС закупили очень небольшие и ограниченные партии пассажирских вагонов. Варианты финансирования и детальная информация по таким сделкам редко упоминаются.