



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

Северо-западный международный грузовой коридор Узбекистана

Тиррелл Дункан

Руководитель группы ТА

Удо Зауэрбрей

Специалист по железнодорожному сектору (основная группа ТП)

Конспект

- Фон
- Маршрут
- Потенциал
- Существующие железнодорожные объекты
- Результаты исследования рынка
- Параметры обслуживания
- Необходимые инвестиции
- Моделирование движения
- Экономический и финансовый анализ
- Следующие шаги

Фон

1991

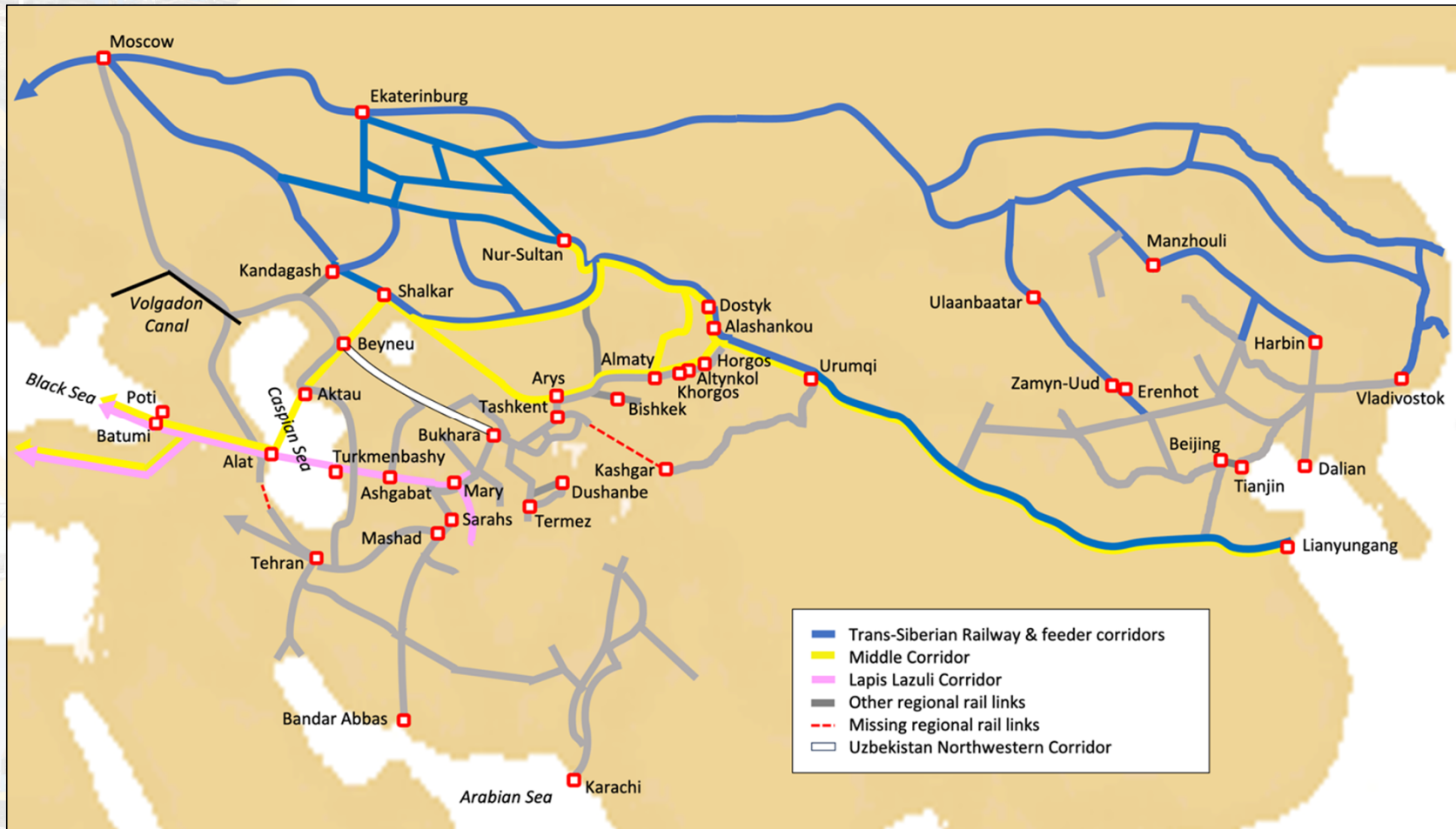
До

- Северо-Западный коридор был важен для грузоперевозок между Средней Азией и каспийским портом Актау, а также современной Россией.

После

- Междугороднее сообщение прекратилось, так как часть коридора теперь находилась на территории Туркменистана.
- Узбекистан достроил недостающие участки, восстановил обслуживание и модернизировал южные участки.
- Самый северный участок между Нукусом и Бейнеу еще не модернизирован.
- Существующие грузовые перевозки по коридору невелики, но есть потенциал для обслуживания больших объемов в будущем

Маршрут



ВНУТРЕННИЙ. Эта информация доступна для руководства и сотрудников АБР. Она может быть предоставлена за пределы АБР в соответствии с политикой АБР.

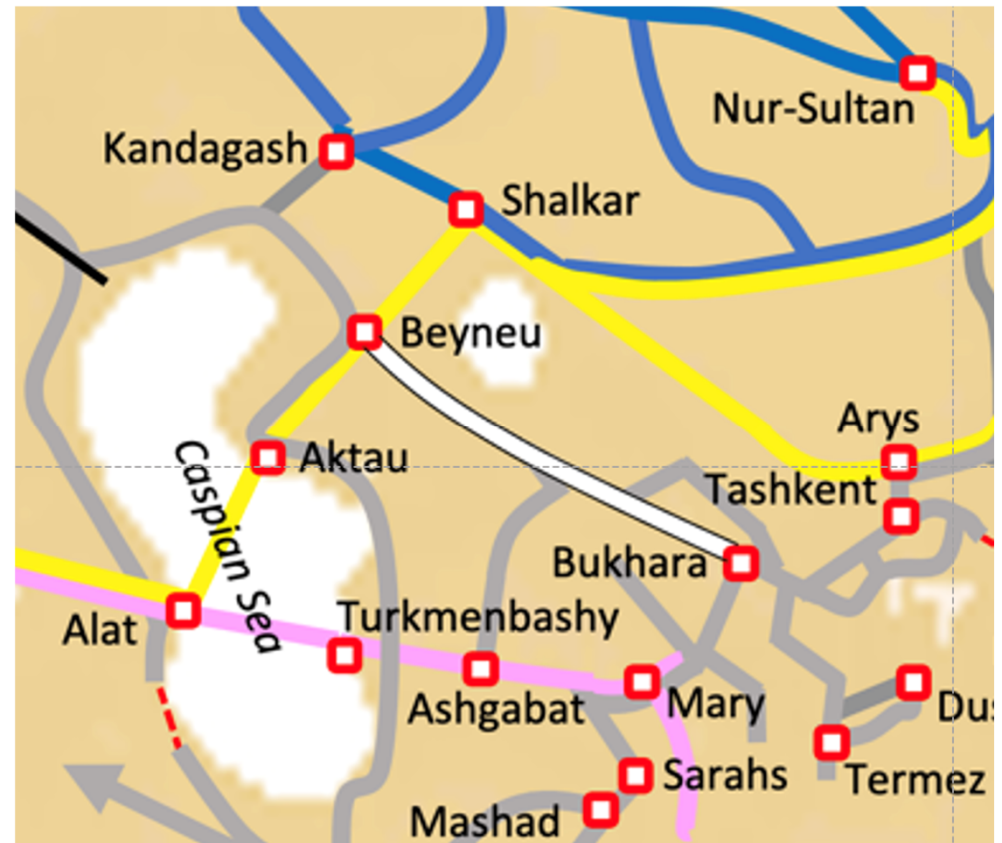
Трасса

Железнодорожный коридор

Существующие в Узбекистане международные железнодорожные грузоперевозки в/из Бейнеу на большей части расстояния осуществляются по Казахским железным дорогам.

Альтернативный маршрут - добраться до Бейнеу по Северо-Западному коридору, большую часть пути по которому обслуживает компания UTY в Узбекистане.

За Бейнеу транскаспийские перевозки будут следовать до Актау или Курыка тем же маршрутом, что и железнодорожные перевозки по Среднему коридору, и использовать те же морские перевозки до Алата.



Потенциал

- 1 Обеспечивая эффективное регулярное **сообщение грузовых и контейнерных поездов** с портами Казахстана на Каспийском море
- 2 Большую часть пути **до Актау/Курыка** трафик будет проезжать **через УТЙ, а не через КТЗ**, как сейчас, что приведет к увеличению доходов УТЙ
- 3 Узбекистан хочет **расширить торговлю и диверсифицировать междугородние перевозки**
- 4 **Заинтересованность рынка** в диверсификации транскаспийских маршрутов - пропускная способность Среднего коридора ограничена, проблемы с использованием Транссибирской магистрали
- 5 Железнодорожная модель ЦАРЭС определила предлагаемый **проект как вполне осуществимый**

Существующие железнодорожные объекты

Железнодорожная инфраструктура

- В основном удовлетворительно
- Достаточная вместимость для блочных поездов
- Тяга с тепловозами

Железнодорожные грузовые терминалы

- Хорошо организовано
 - Ташкент
 - Бухара
 - Ургенч
 - Nukus
 - Кунград
- Планы по дальнейшему расширению



Пункт пересечения границы

- Каракалпакия не обновлялась в течение 30 лет
 - 1 магистраль
 - 5 конюшенных дорожек
 - 2 дополнительных трека
 - Рентгеновские сканеры

Средняя скорость

- 30 км/ч для грузовых поездов
 - Продолжительные остановки
 - Маневрирование
 - Прочие операционные неэффективности
- Достижимы более высокие скорости

Результаты исследования рынка

Требования рынка

- Клиенты придают большое значение
 - скорость обслуживания
 - надежность
 - предсказуемость
- Интерес рынка к предлагаемым регулярным перевозкам контейнерных блок-поездов дальнего следования по Северо-Западному коридору
- Время в пути между Ташкентом и Актау/Курык составляет 72 часа
- Снижение тарифов

Рекомендации

- Компания UTU должна предоставить **четыре специализированных состава** для обслуживания поездов по расписанию и блочных поездов на Северо-Западном коридоре, каждый из которых состоит из тепловоза и полного комплекта вагонов.
- Компания UTU должна будет предоставлять **фиксированные временные интервалы**, обеспечивать **приоритет** при распределении слотов **для поездов** по расписанию и **маршрутных поездов**, а также обеспечивать наличие локомотивов и машинистов в Узбекистане и для стыковочных перевозок в Казахстане.
- Поезда будут останавливаться только на небольшом количестве крупных грузовых терминалов. Предоставление удобной для клиентов **услуги по отслеживанию вагонов**.
- UTU придется **снизить плату за километр** до уровня не выше, чем у KTZ Express.

Параметры обслуживания

Ключевые параметры, которые должны быть привлекательными для покупателей

Надежные грузовые перевозки с помощью регулярных грузовых поездов

Регулярное расписание поездов вместо ожидания отправления тоннажа

Специальный вагонный парк, предназначенный только для использования между Актау и Ташкентом

Предоставление клиентам возможности отслеживать свои грузы

УТУ Подвижной состав



Локомотивы	Количество	Средний возраст	Продолжительность жизни
ТЕР70s (2007-2012)	10	12	35
UZTE16M2,3,4	42	13	18
2TE116 (1980)	1	42	35
TE10M (1981-1990)	53	27	25
Всего	106		
	Количество	Средний возраст	Продолжительность жизни
Вагоны-платформы	1,032	40	48

+ 45 магистральных грузовых дизелей сторонних производителей

Большинство локомотивов мотивы уже прошли ожидаемый срок службы и скорее всего, потребуется замена

+ 200 вагонов-платформ для третьих лиц

ВНУТРЕННИЙ. Эта информация доступна для руководства и сотрудников АБР. Она может быть предоставлена за пределы АБР в соответствии с законодательством.

Параметры обслуживания

Ключевые параметры, которые должны быть привлекательными для покупателей

Сокращение времени в пути

Максимальное транзитное время из Актау в Ташкент должно составлять 3 дня, чтобы быть конкурентоспособным

Использование блочных поездов без маневровых между ними

Устранение дальнейших эксплуатационных остановок за счет возможности использования одного тепловоза на участке от границы с Казахстаном до Мискина

~60 км/ч для
пассажирских
поездов

~30 км/ч для
грузовых
поездов

Рефпоезд	Начало станции	Конец станции	Отъезд	Прибыть	Часы	Расстояние	Средняя скорость поездов
3193	Бучара-1	Мискин	0	0	4.9	358	73.3
3193	Мискин	Кунград	0	1	6.1	313	51.7
3193	Кунград	Jasliq	1	1	2.5	171	68.4
3193	Jasliq	Каракалпаки	1	1	2.3	135	58.3
3193	Каракалпаки	Бейню	1	1	1.5	99	66.0
110x	Бейню	Устюрт	0	1	1.4	80	57.1
110x	Устюрт	Разезд № 6	1	1	0.7	48	72.0
110x	Разезд № 5	Сай-Утес	1	1	0.8	50	63.8
110x	Сай-Утес	Шетпе	1	1	2.4	134	55.8
110x	Шетпе	Мангистау	1	1	1.3	91	68.3

Параметры обслуживания

Ключевые параметры, которые должны быть привлекательными для покупателей

Снижение тарифов на использование инфраструктуры

Высокие тарифы отпугивают покупателей

В настоящее время тарифы почти вдвое выше, чем у казахстанского оператора

	Расстояние [км]		Тариф KZ	Тариф KZ	Тариф UZ	Σ
	В KZ	В UZ	KZT/контейнер	CHF/контейне р	CHF/контейне р	CHF/контейне р
Через Казахстан	2,097.9	34.3	362.3	724.5	325.0	1,049.6
Через Узбекскую НВК	491.5	1,557.8	237.2	474.5	1,600.0	2,074.5

Необходимые инвестиции

Фаза	Описание	(\$m)
1. Представьте услуги	Модернизация грузовых терминалов в Ургенче, Нукусе и Кунграде	39
	Восстановление и модернизация пограничного пункта пропуска Каракалпакия	17
	Приобретите 4 специализированных набора поездов	40
Итого		96
2. Модернизация мощностей, 2030-2033 гг.	Восстановление и модернизация участка Нукус - Каракалпакия	1,584
Итого		1,584
Всего		1,680

Моделирование трафика

Допущения

Среднее время в пути из Ташкента в Актау/Курык: 72 часа

Снижение платы за тонно-километр для УТЮ до уровня КТЗ

2030

Северо-западный коридор

- Импорт-экспорт: 5,2 млн тонн
- Транзит: 0,7 млн тонн

2060

Северо-западный коридор

- Импорт-экспорт: 11,5 млн тонн
- Транзит: 5,7 млн тонн

Экономический и финансовый анализ

1 Затраты

- Инвестиции в фазу 1 и фазу 2 составили **1,68 млрд. долл.**

2 Выручка

- Доходы зависят от предположения о стоимости тонно-километра и прогнозов
 - 2030: **5,2 млн тонн**
 - 2060 год: **11,5 млн тонн**

3 Финансовый анализ

- В финансовом плане **привлекательна только на границе**
 - Ставка дисконтирования: 9%
 - FIRR: **6,6%**
 - NPV: **-\$125,1 млн.**

4 Экономический анализ

- Экономически **привлекательный**
 - Ставка дисконтирования: 9%
 - FIRR: **15,1%**
 - NPV: **\$254,9 млн**

Следующие шаги

1

Подтверждение государственной поддержки

2

Обновление предварительного технико-экономического обоснования с учетом подробных данных о затратах и других данных, имеющихся в распоряжении УТУ

3

Включение предлагаемых инвестиций в общую инвестиционную программу железной дороги

4

Создание механизмов координации с заинтересованными сторонами

5

Начало планирования инвестиций фазы 1, чтобы обеспечить скорейший запуск в пилотном режиме услуг поездов по расписанию и маршрутных поездов



Спасибо!

ВНУТРЕННИЙ. Эта информация доступна для руководства и сотрудников АБР. Она может быть предоставлена за пределы АБР с соответствующего разрешения.