



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

113/2022

Рекомендации Азиатского банка развития по улучшению железнодорожного сообщения в Центральной Азии

Группа аналитиков Азиатского банка развития (АБР) провела исследование состояния железнодорожного транспорта 11 стран Центральной и Западной Азии, включенных в программу Central Asia Regional Economic Cooperation (Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества, ЦАРЭС), которая охватывает Афганистан, Азербайджан, Китай, Грузию, Казахстан, Кыргызстан, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Как считают аналитики АБР, многие администрации железных дорог в регионе программы ЦАРЭС работают в убыток по причине отсутствия коммерческой ориентации. В то время как изменения в структуре региональной торговли привели к повышению спроса на дальние железнодорожные перевозки, железные дороги в регионе часто испытывают трудности в конкуренции с другими магистральными коридорами и другими видами транспорта, – сообщается в докладе АБР. По их мнению, администрации железных дорог во всем регионе должны решить проблему собственной финансовой устойчивости. Это возможно только благодаря коммерциализации.

АБР предлагает 6 ключевых рекомендаций в области политики, которые могут повысить устойчивость железных дорог в регионе.

1. Модернизация систем коммерческого учета.

Большинство железных дорог ЦАРЭС в настоящее время используют системы учета, которые не соответствуют международно признанным коммерческим стандартам. Эти устаревшие системы не могут точно измерить истинные финансовые результаты деятельности железнодорожных компаний

или разделить финансовые результаты каждого направления деятельности.

Железным дорогам региона необходимо разработать современные системы коммерческого учета, предоставляющие надежную и прозрачную информацию в режиме реального времени о расходах, доходах и финансовых показателях. Повышение квалификации персонала в области эксплуатации системы и ее использования для анализа работы железных дорог также имеет решающее значение.

2. Планирование ресурсов предприятий.

Железным дорогам необходимо внедрить современные системы планирования ресурсов предприятий, что позволит применять более привлекательные в коммерческом плане подходы, которые повысят производительность и рентабельность.

Эти системы также помогают плановикам вести обзор существующих железнодорожных ресурсов, таких как персонал или подвижной состав, находить более эффективные способы их использования, например, для определения полной стоимости эксплуатации железнодорожных услуг и маршрутов, что необходимо для оптимизации уровней тарифов и понимания, какие маршруты наиболее прибыльны.

3. Либерализация тарифов.

Почти все страны-члены ЦАРЭС регулируют железнодорожные грузовые тарифы.

И, хотя железные дороги региона не сталкиваются с конкуренцией со стороны других железных дорог, работающих на их внутреннем рынке, они конкурируют с автомобильным транспортом и железнодорожными грузовыми перевозками дальнего следования, использующими другие железнодорожные коридоры, – считают разработчики доклада.

Чтобы железные дороги могли работать в условиях конкуренции, странам ЦАРЭС следует рассмотреть вопрос о либерализации тарифного регулирования, что позволит железным дорогам корректировать свои тарифы в соответствии с рыночными условиями. Это поможет им привлечь больше клиентов и оптимизировать доходы.

4. Введение обязательства государственных услуг.

Большинство правительств ЦАРЭС требуют, чтобы их железные дороги продолжали предоставлять услуги, особенно пассажирские, даже если они убыточны.

Это также приводит к более убыточным пассажирским перевозкам и менее прибыльным грузовым перевозкам. В результате некоторые железные дороги не могут генерировать достаточно прибыли для регулярной модернизации своих активов, сообщают аналитики.

Поэтому предлагается ввести обслуживание на договорной основе с

заключением контрактов на оказание социально необходимых услуг (PSO, даст возможность правительствам компенсировать убытки при оказании этих услуг.

Поскольку необходима точная информация о затратах и доходах конкретных услуг, введение такого рода механизма возмещения должно идти одновременно с созданием современных систем коммерческого учета и планирования предприятий.

5. Оценка неосновных (непрофильных) видов деятельности.

Государствам необходимо изучить неосновные виды деятельности своих железных дорог и постепенно отделять или приватизировать их, чтобы операторы могли сосредоточиться на предоставлении железнодорожных услуг на коммерческой основе.

Неосновные виды деятельности могут включать медицинские услуги, жилье и т.д. Поскольку многие неосновные виды деятельности являются убыточными, они часто истощают ограниченные финансовые ресурсы железной дороги.

6. Повышение участия частного сектора.

Увеличение числа частных операторов грузовых и пассажирских перевозок, а также привлечение лизинговых компаний может создать конкуренцию на железнодорожном рынке, что приведет к повышению эффективности перевозочной деятельности и уровня предоставляемых услуг, конечно при наличии соответствующей регулятивной и правовой базы.

В целом, поскольку рынки со временем меняются, железные дороги также сталкиваются с растущей конкуренцией со стороны других видов транспорта. Осуществление реформ может привести к тому, что железные дороги будут коммерчески пригодными и готовыми адаптироваться к изменяющимся рынкам.

*точники: economist.kg, 20.09.2022;
zdmira.com, 26.08.2022*