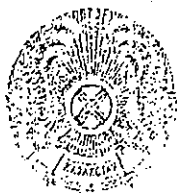


付 属 資 料

1. 要請書
2. 実施細則 (S/W)
3. 協議議事録 (M/M)
4. 面談記録
5. ローカルコンサルタント資料
6. 収集資料リスト
7. 事前評価表

ҚАЗАҚСТАН
РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ
ЭКОНОМИКА ЖӘНЕ САУДА
МИНИСТРЛІГІ

473000, Астана қаласы, Желіс даңғылы, 33/Абай, 52
Тел.: (3172) 11-75-11, факс (3172) 11-81-64
E-mail: mineconomy@kaprtel.kz



МИНИСТЕРСТВО
ЭКОНОМИКИ И ТОРГОВЛИ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

473000, город Астана, проспект Победы, 33/Абай, 52
Тел.: (3172) 11-75-11, факс (3172) 11-81-64
E-mail: mineconomy@kaprtel.kz

№ 4-2011/2

«21» 08 200 2 г.

Посольство Японии
В Республике Казахстан

Министерство экономики и торговли Республики Казахстан свидетельствует свое уважение Посольству Японии в Республике Казахстан и в ответ на ноту от 22 июля 2002 г. № УВП-0042 направляет список проектов на предоставление технической помощи по программе «Исследование планов развития» в рамках официальной помощи развитию на 2003 финансовый год в порядке приоритетности:

1. Геологоразведочные работы на тантал в пределах Верхне-Иргизской и Калбинской площадей.
2. Разработка технико-экономических обоснований «Центров интегрированных логистических комплексов в Республике Казахстан» и Маркетингового плана мероприятий по развитию контейнерных перевозок.
3. План устойчивого развития саксауловых лесов в Балхашском районе Алматинской области Республики Казахстан с целью сохранения озера Балхаш.

Министерство экономики и торговли Республики Казахстан возобновляет Посольству Японии в Республике Казахстан свои уверения в высоком уважении, благодарит за предоставляемую помощь и надеется на дальнейшее плодотворное сотрудничество.

Вице-Министр

Б. Аймаков

0316332

(当館複製)

NO: 16354-

4-2011/2

28 August 2002

**The Embassy of Japan
in the Republic of Kazakhstan**

Ministry of Economy and Trade of the Republic of Kazakhstan presents its compliments to the Embassy of Japan in the Republic of Kazakhstan and, referring to the note YBII-0042 of 22 July, 2002, sends the list of projects for technical assistance on the Development Study Program within the frameworks of ODA for 2003 fiscal year in the priority order:

1. Geological Exploration of Tantalum Deposits in the Verhne-Irgizskoye area and Kalbinsky area.
2. Development of Feasibility Studies on Centers of Integrated Logistic Complexes in the Republic of Kazakhstan and Marketing Plan of Activities on Development of Container Transportation of the Republic of Kazakhstan.
3. Sustainable Saxaul (*Haloxylon* spp.) Forest Management Plan for Balkhash Lake Conservation in Balkhash District, Almaty Oblast of the Republic of Kazakhstan.

The Ministry of Economy and Trade of the Republic of Kazakhstan avails itself of the opportunity to renew to the Embassy of Japan in the Republic of Kazakhstan the assurances of its high consideration and hopes for further fruitful cooperation.

Vice-Minister

B. Aimakov

APPLICATION FOR TECHNICAL ASSISTANCE ON
 “DEVELOPMENT OF
 FEASIBILITY STUDIES ON CENTERS OF INTEGRATED LOGISTIC
 COMPLEXES IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN
 AND
 MARKETING PLAN OF ACTIVITIES ON DEVELOPMENT OF CONTAINER
 TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN”
 PROJECT

配付先	国内口	浜邊口	企業口	医接口
	社接口	農園口	宮開口	森持口
	社接口	農園口	宮開口	森持口
	社接口	農園口	宮開口	森持口
一次口	/	口ピ一口	/	追加口 /

August 2002

Ministry of transportation and communications
of the Republic of Kazakhstan

APPLICATION FOR DEVELOPMENT OF FEASIBILITY STUDIES ON CENTERS
OF INTEGRATED LOGISTIC COMPLEXES IN THE REPUBLIC OF
KAZAKHSTAN AND MARKETING PLAN OF ACTIVITIES ON DEVELOPMENT
OF CONTAINER TRANSPORTATION IN THE FRAME OF TECHNICAL
COOPERATION WITH THE GOVERNMENT OF JAPAN

Date: month august year 2002

Applicant: The Government of The Republic of Kazakhstan

I. Project Digest

- 1. Project Title:** Development of the feasibility study on "The Centers of integrated logistic complexes in the Republic of Kazakhstan" and "Marketing plan of activities on container transportation development"
- 2. Location (region/country) (city/town/station)** Almaty and Mangystau oblasts of Kazakhstan
Druzhba station, Aktau port
- 3. Implementing agencies:** Closed Joint Stock Company «National Company "Kazakstan Temir Zholy"
Republican State Enterprise «Aktau Commercial Sea Port»
- Supervising ministry::** Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan
- Number of Staff:**
- Budget:**

4. Project description

(1) Present conditions

The Republic of Kazakhstan is situated in the northern part of the Central Eurasian continent and occupies the territory of 2.7 million square kilometers, spreading for 2800 km from east to west and 1600 km from north to south, accordingly. Thus, being the 9th biggest country in the world in terms of territory, Kazakhstan is the historical crossroads of "The Great Silk Road" – an important cultural and economic center in Central Asia.

After the collapse of socialist regime Kazakhstan inherited from the FSU the railway system, which is 3rd in the CIS by its operational length going right after Russia and Ukraine

(13.6 thousand kilometers). The territory of Kazakhstan is crossed by six main lines in both altitudinal and longitudinal directions. Which are supplemented with both the main lines of local importance and the network of industrial railway transport.

Presently, the railroads of Kazakhstan are the main arteries of the economy and have an irreplaceable part in the life of the county, natural resources and industrial facilities of which are sparsely allocated over vast territories. The Kazakhstan Railway carry out 71.0% of cargo turnover and 61.0% of passenger transportation of general transportation.

Key points for building up logistic complexes are located in Almaty and Mangystau oblasts. Almaty oblast is situated in the southeast part of the country and borders People's Republic of China. And Mangystau oblast is accordingly situated in the western part of the country, to be precise in the Caspian coastal zone.

(2) State transport policy of the Government of the Republic of Kazakhstan

The underlying objective of the state transport policy is the priority development of the transport complex in order to increase the efficiency of the transit transportation within the territory of the Republic of Kazakhstan, to satisfy the current and forecasted demand for transport services, to improve their quality by means of:

- forming in the territory of the Republic of Kazakhstan of the uniform, internally circuited and externally integrated transport network as an obligatory condition of economic development of Kazakhstan and a guarantee of protection of economic security of the country;
- increasing of coordination in the development of transport infrastructure, design and implementation of large projects in the field of transport construction, introduction of new transport technologies and technique;
- integrating of the transport complex into the world transport system employing to its fullest the favorable geographical situation of the country;
- forming in the territory of the Republic of Kazakhstan of competitive international transport corridors, creating the necessary and sufficient conditions for increase of transport potential of the country;
- integrating of transport and industrially-distributional processes, creating of intermodal and multimodal transportation systems, based on logistics principles;
- creation of databases and forecast models (complex informatization of transport complex) to assure soundness of managerial decisions;
- forming of flexible tariff system taking into consideration interests of all the participants of transportation process.

(3) Railway transport issues to be addressed

a) Complex development of railway transport

Complex development of railway transport calls for modernization of the following technical bases:

- construction of railroad sections which make the shortest link between the regions;
- strengthening of the railroad sections which make a part of transit corridors and high-speed lines;
- automatization of centralized traffic control centers, providing them with the modern software and communications facilities;

- acquiring of the modern machinery for track reconstruction and rehabilitation;
- organization of assembly production of modern locomotives;
- loco and car fleet renewal;
- development of intermodal and multimodal transportation;
- creation of terminal complexes, informational and logistics centers.

b) Improvement of transport infrastructure of immediate interaction of various modes of transportation on handling container cargo

Logistics in Kazakhstan and neighboring area is on the threshold of cardinal changes. In Soviet age there existed a rigid territorially-based system of economic specialization. After the collapse of the USSR Kazakhstan gained political independence, but economic dependence on Russia is not yet fully eliminated. For Kazakhstan having transport land bridges with East, West and South is a key issue from the point of view its further economic development.

In all branches of transport sector a sizeable development is being registered. Cargo traffic by road from Europe, Turkey, Iran and Countries Persian Gulf is increasing. Railway connection with both China (East direction) and Iran (South-East direction) is established and developing. To be specific and take a concrete example of achieved development, we can make a note that container transportation by railway across China has lately been fluctuating in-between of 1500-2000 containers per month.

Before almost all transportation was carried out through the railway infrastructure of Russia and now we witness emerging of diversification and multimodality of transport lines. A challenge of creation of more efficient and reliable transport and logistics system of the country is to be addressed. To accomplish that it's necessary to create "centers of integrated logistics complex" on the key point - Druzhba station and in Aktau port, i.e. along East-West line (between China, Iran and the countries of Caucuses) to develop container transportation.

Firstly, on the base of this project, Europe-Kazakhstan-China, Iran-Kazakhstan-China and back international container transportation development will greatly benefit. These routes have serious economic advantages due to the lesser transportation distance (approximately 30%) in comparison with Transsiberian trunk line. Secondly, a new system, efficiently unifying transport-logistics flows within regions of Kazakhstan, is created, which in its turn give an impetus to creating similar complexes in Central-Asian countries. Thirdly, there will be created an efficient system by means of which customs-transport procedure will be optimized, which will reduce: time span necessary for customs formalities on the state border of the republic, for cargo delivery; aggregate costs for transportation and warehousing of cargo; cost of cargo documentation processing; and which will substantially and integrally raise the level of organization of transport process.

c) Development of "The Marketing Plan of activities on development of container transportation"

"The Marketing Plan of activities on development of container transportation" must be "a program part" of the project, which will comprise transport market research on the countries of Caucuses, Iran, China (in main, western and central parts), Transsiberian trunk line as well as on ocean routes in the direction "East-West" of the Eurasian continent. Besides, on the base of the above-mentioned marketing researches this plan of activities must comprise activities on development of container traffic which will specify methods and ways

of attraction and distribution of cargo between highway, railway and marine transport across the territory of the Republic of Kazakhstan.

d) Experience of the CJSC "National Company "Kazakstan Temir Zholy" and RSE "Aktau Commercial Sea Port"

The CJSC "National Company "Kazakstan Temir Zholy" and the RSE "Aktau Commercial Sea Port" encounter problems of absence of know-how and qualified specialists on setting up logistics in new environment, insufficiency of information on transport markets of the neighboring countries, and also financial means.

(4) Project Contents

Project consists of the following three phases.

Phase 1: Analysis of the present conditions

- 1) Analysis of the present conditions in the transport market of Kazakhstan;
- 2) Analysis of the present conditions in the transport market of Eurasian continent on the whole;
- 3) Estimation of potentials and factors suppressing the development of the industry, and of container transportation, in particular.

Phase 2: Development of "The Marketing Plan of activities on development of container (intermodal and multimodal) transportation"

- 1) On the base of marketing research on the transport markets of the neighboring countries to develop the strategy of development of container transportation;
- 2) To develop scenarios of development of container transportation with provision for the future logistics complexes;
- 3) To develop the plan of activities on development and strengthening competitiveness of the international container routes for coming 10 years in the direction of Europe-Caucases-Kazakhstan-China, Iran-Kazakhstan-China and back.

Phase 3: Development of "the feasibility study on the centers of integrated logistics complexes" in Aktau port and Druzhba station.

- 1) Development of the feasibility study for Aktau port and Druzhba station individually.

(5) Project goal (long-term)

Strengthening of the transport potential of the Republic of Kazakhstan as the result of development of efficient cargo-processing infrastructure, organization of the international container routes between the countries of Far East, Central Asia, Caucasus, Persian Gulf and Eastern Europe.

(6) Project purpose (short-term)

Development of the feasibility study of "The Centers of Integrated Logistics Complexes" and "The Marketing Plan of Activities on Development of Container Transportation"

(7) Project beneficiaries

The CJSC "National Company "Kazakhstan Temir Zholy" and the RSE "Aktau Commercial Sea Port".

5. Desirable time of the commencement of the Project

April 2003

6. Expected funding source and/or assistance for the Project

Only funding from the JICA (the technical assistance of the Government of Japan. During the realization of the given Project the Kazakhstani Party in its turn shall provide the Japanese specialists with working cabinets, telephone communications, and all the necessary computer equipment.

7. Other relevant projects, if any

No.

II. Technical Task on the proposed Study

1. Necessity/Justification of the Study

Taking into the consideration the necessity of the strengthening of the transit potential of the Republic of Kazakhstan, setting up and development of "The Centers of integrated logistics complexes" at Aktau commercial seaport and Druzhba station it will play an important part in development of new container landbridges across the territory of the Republic of Kazakhstan.

2. Necessity/Justification of the Japanese Technical Cooperation

The Kazakhstani Party is informed that Japan has rich experience of rendering assistance in the field of building and maintenance of "the logistics centers" in the countries of South-East Asia and East Europe. Besides, Japan has financial capacities as well as information on

transport markets, industrial sector of the countries of the Far East, Persian Gulf and Russia, which has an important part in the process of realization of the project.

3. Objectives of the Study

The objectives of the Study are:

- (1) Development of the feasibility study of "The Centers of integrated logistics complexes" at Druzhba station and Aktau port.
- (2) Development of "The Marketing Plan of activities on development of container transportation".

4. Area to be covered by the Study

Area of the project covers the territory of Druzhba station as well as Aktau commercial seaport.

5. Scope of the Study

5.1. Study Schedule

To accomplish the above objectives the Project will be conducted in three phases.

<Phase 1: Analysis of the present conditions>

- (1) Analysis of the present conditions in the transport market of the Republic of Kazakhstan;

The present conditions will be analyzed in the following aspects:

- a) Transport infrastructure of the Republic of Kazakhstan (railway and highway transport);
- b) The present condition of the existing infrastructure on cargo processing (facilities for temporary warehousing, freight yards and etc.);
- c) Forwarding companies of the Republic of Kazakhstan;
- d) The existing customs-transport procedure in the Republic of Kazakhstan;
- e) The current situation at Aktau port and Druzhba station;
- f) The current situation in the field of investments and investment climate in the transport sector of the Republic of Kazakhstan;
- g) Railway tariff policy of the Republic of Kazakhstan.

- (2) Analysis of the present conditions in the transport market of the Eurasian continent as a whole;

The present conditions in the transport market of the Eurasian continent will be analyzed by the following countries and regions:

- a) *Transport policy of China and the present situation in the transport market of China;*
- b) *Foreign and internal investments into the western regions of China, economic forecast for the mentioned regions up to 2010.*
- c) *The present situation in the transport market of the Islamic Republic of Iran (IRI);*
- d) *Foreign and internal investments of IRI, forecast of economic development of IRI up to 2010 and its foreign trade with the countries of the Far East;*
- e) *The present situation in the transport market of Georgia and Azerbaijan;*
- f) *Transport policy of Russia;*
- g) *Cargo turnover between the economic centers of the countries of the Far East and Europe by the Transsiberian trunk lines;*
- h) *Cargo turnover between the economic centers of the countries of the Far East and Europe by the marine routes;*
- i) *Forecast of the international trade between the countries of Europe and Far East Asia up to 2010.*

The given analyses must be based on the mutual researches of the experts of the CJSC "National Company "Kazakhstan Temir Zholy" and JARTS, which in its term is the main executor of the Japanese railway projects abroad. The expert of the CJSC "National Company "Kazakhstan Temir Zholy" in the frame of the Project must have an access to the materials of trade and industrial associations of Japan.

- (3) *Estimation of potentials and factors laying constraints on development of the industry, and container transportation, in particular;*

Analysis of technical level of the existing transport infrastructure, state legal regulation of transport of the Republic of Kazakhstan as well as analysis of human and financial resources (of railway and highway transport) will allow to define encouraging and restraining, internal and external factors of development of transport potential of the country.

<Phase 2: Development of the marketing plan of activities on development of container transportation>

- (1) *Development of the strategy of development of container transportation*

On the base of the researches on the transport market of the Republic of Kazakhstan and its neighboring countries to work out the strategy of development of container (both intermodal and multimodal) transportation. Taking into consideration the scope of railway infrastructure of the Republic of Kazakhstan, this strategy must first of all be built in the interests of the Kazakhstan railways.

- (2) *Development of the scenario of development of container transportation*

In the frame of the marketing plan of activities it's necessary to work out scenarios of development of container transportation with provision for the volumes of container cargo and the capacities of the future "logistics complexes". An example of scenario is given beneath.

	Scenario
Conditions of development of container transportation	<ul style="list-style-type: none"> * Launch of container trains on the regular basis * Modernization of the existing cargo processing infrastructure facilities * Creation of the Centers of logistics complex * Containerization of export and transit cargo * Increasing of Kazakhstan container stock
Role of the Centers of logistics complex at Druzhba station and Aktau port	<ul style="list-style-type: none"> * Bettering logistics * Easing customs formalities * Containerization of export cargo – "multimodalization" of transportation

(3) Plan of activities on strengthening of competitiveness of the International container route in the direction of Europe-Kazakhstan- China, Iran-Kazakhstan-China and back.

<Phase 3: Development of the feasibility study on integrated logistics complexes>

(1) Working out of the feasibility studies individually for Druzhba station and Aktau port:

- a) Structure of the "logistics complexes";
- b) Plots area and plans of their use;
- c) Parameters and capacities of "logistics complexes";
- d) Power and sewage systems of "the logistics complexes";
- e) Cost of "the logistics complexes".

5.2. Experts necessary for conducting the Project

The development of the feasibility study of Integrated logistics complexes will be assigned to a group of experts of world class as given below. For accomplishment of the mission labor input in man-months will be needed.

- 1) Project Manager/railway and highway transportation planning specialist
- 2) Logistics specialist
- 3) Economist-marketing specialist on international transport markets
- 4) Terminal building specialist
- 5) Specialist on Inland Container Depot
- 6) Railway Engineer
- 7) Sea ports engineer
- 8) Specialist on special cargo-handling machinery (machinery)
- 9) Specialist on information technologies of customs procedures
- 10) Specialist – wind powered equipment engineer
- 11) Specialist on investments/trade

5.3. Transfer of technologies

One of the important components of the Project is the transfer of technologies and know-how on handling container cargo. Transfer of technology will be carried out at working places by means of daily work with local personnel of partners, and transfer of know-how will be accomplished by teaching of the managing personnel in the process of realization of the Project as well as training of specialists of the CJSC "National Company "Kazakstan Temir Zholy" and RSE "Aktau Commercial Sea Port" in Japan at JICA's Group training courses in Japan: Modernization of cargo transport (physical distribution), Container terminal development, Port and harbor engineering.

6. Time Schedule of the Project

Development of the feasibility study of integrated logistics complexes will be conducted within 13 (thirteen) months according to the following time schedule:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Phase 1	*	*	*	*									
Phase 2					*	*	*	*	*				
Phase 3								*	*	*	*		

7. Expected major outputs of the Project

As the result of the expected Project suggested Project the following basic objectives are expected to be accomplished:

- * Development of the Marketing plan of activities on development of container transportation
- * Development of the feasibility study on logistics complexes
- * Strengthening of the transport opportunities of the CJSC "National company "Kazakstan Temir Zholy" via transfer of know-how, technologies and information to the personnel in the course of the conducted research.

8. Implementation opportunities of the Project/expected sources of funding

Official assistance of the Government of Japan to the Republic of Kazakhstan (credits of the Bank of Japan – JBIC), private investments.

9. Request of the Study to the other donor agencies, if any

No.

10. Other relevant information if any

No.

III. Necessary information and personnel of the partners**1. Appointment of the partners from the Kazakhstani Party**

1. The Government of the Republic of Kazakhstan will define the Ministry of Transport and Communications as a supervising ministry on this Project, and the CJSC "National company "Kazakstan Temir Zholy" and the RSE "Aktau Commercial Sea Port" as responsible and executive bodies of the Projects. The Government of Kazakhstan will appoint responsible persons from the Kazakhstani Party— representatives of the Central Government, the CJSC "National Company "Kazakstan Temir Zholy", the RSE "Aktau Commercial Sea Port" as well as of other appropriate organizations/institutions for the Research Group.

2. The Government of Kazakhstan shall create the supervising committee and working group for coordination and monitoring of the development of the feasibility study on Integrated logistics complexes.

3. The CJSC "National company "Kazakstan Temir Zholy" shall create the working group on development of the marketing plan of activities on development of container transportation en route "East-West" (Druzhba station – Aktau port).

2. Necessary background data, information, maps and etc. necessary for development of the feasibility studies of the Projects

The Working groups will prepare the necessary background data for development of the feasibility study on Integrated logistics complexes.

IV. Obligations of the Government (of the country – recipient)

1. For the purpose of conducting of efficient and orderly conduct of research the Government of Kazakhstan shall take the following measures:

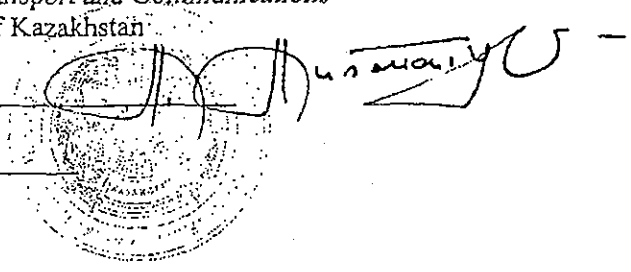
- (1) ensure safety of the research group of JICA;
- (2) permit the members of the research group of JICA entry/exit in accordance with the duration of stay, exempt them from the procedure of registration of foreign nationals and consular fees;
- (3) exempt the JICA group from taxes, duties and other payments for the equipment, machinery and other carried inwards and outwards materials necessary for conducting of the research in accordance with the tax legislation of the Republic of Kazakhstan;
- (4) exempt the JICA group from direct and indirect taxes, except income tax in concordance with the tax legislation of the Republic of Kazakhstan;
- (5) provide the research group with favorable conditions for both transmission and use of money resources delivered from Japan to Kazakhstan;
- (6) provide the permit for visiting territories of the area covered by the Project;
- (7) provide with the permit to carry outwards from the Republic of Kazakhstan for all the data, documentation and necessary materials, directly pertaining to the research;
- (8) if needed provide with medical care, cost of which is acceptable for the members of the research group.

2. The Government of the Republic of Kazakhstan shall attend claims if such will arise in respect of the members of the Japanese research group in the time of conducting of the research, except the cases when such claims arise due to extreme negligence or deliberate breach of discipline on the part of the members of the JICA group.

Signed by the Vice Minister
Ministry of Transport and Communications
the Republic of Kazakhstan

N. Nigmatulin

Date _____



2. 実施細則 (S/W)

SCOPE OF WORK

FOR

THE STUDY FOR THE PROJECT OF THE INTEGRATED LOGISTICS SYSTEM
AND THE MARKETING ACTION PLAN FOR CONTAINER TRANSPORTATION

IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

AGREED UPON BETWEEN

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

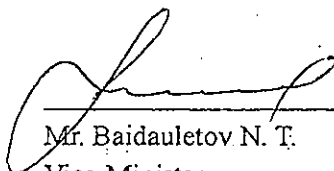
OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

AND

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

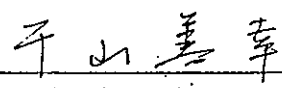
Astana, Kazakhstan

17 September, 2003



Mr. Baidautov N. T.
Vice-Minister

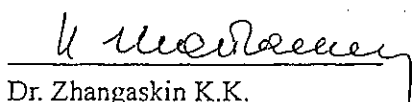
Ministry of Transportation and Communications



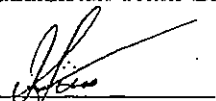
Mr. Yoshiyuki Hoshiyama
Leader

Preparatory Study Team

Japan International Cooperation Agency



Dr. Zhangaskin K.K.
First Vice-President
CJSC "NC Kazakhstan Temir Zholy"



Mr. Konstantinov V.L.
Deputy Director of Technical Matters
Chief Engineer
RSE "Aktau Sea Commercial Port"

I. INTRODUCTION

In response to the request of the Government of the Republic of Kazakhstan (hereinafter referred to as "GOK"), the Government of Japan (hereinafter referred to as "GOJ") has decided to conduct "The Study for the Project of the Integrated Logistics System and the Marketing Action Plan for Container Transportation in the Republic of Kazakhstan" (hereinafter referred to as "the Study Project"), in accordance with the relevant laws and regulations in force in Japan.

Accordingly, the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA"), the official agency responsible for the implementation of the technical cooperation programs of the GOJ, will undertake the Study Project, in close cooperation with the authorities concerned of GOK.

The present document sets forth the scope of work with regard to the Study Project.

II. OBJECTIVES OF THE STUDY PROJECT

The overall objective of the Study Project is to strengthen the transport potential of the Republic of Kazakhstan as the result of development of efficient cargo-processing infrastructure, organization of the international container routes between the countries of Far east, Central Asia, Caucasus, Persian Gulf, and Eastern Europe.

Specific objectives of the Study Project are:

- (1) The formulation of the marketing action plan for the development of container transportation,
- (2) the formulation of the feasibility study for prioritized projects. (Current candidate projects are the centers of integrated logistics complexes at Druzhba station and Aktau port.), and
- (3) to transfer logistics policy planning and engineering technologies to the Kazakhstan counterparts throughout the Study Project period.

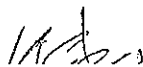
III. AREA FOR THE STUDY PROJECT

The Study Project area shall cover whole Kazakhstan for the development of the marketing plans and some specific area for the feasibility study of prioritized projects. (Current candidate areas are Druzhba station and Aktau port.)

IV. SCOPE OF THE STUDY PROJECT

1. Analysis of the present conditions

- (1) Analysis of the present conditions in the transport market of the Republic of Kazakhstan;



- (2) Analysis of the present conditions in the transport market of the Eurasian continent as a whole; and
 - (3) Estimation of potentials and factors laying constraints on development of the transportation sector, and of container transportation, in particular.
2. Formulation of marketing action plan for the development of container transportation
- (1) Demand forecast of container transportation in the Eurasian continent;
 - (2) Development of scenario of development of container transportation, particularly for transit transportation;
 - (3) Development of the strategy of development of container transportation, through/in-out the Republic of Kazakhstan; and
 - (4) Plan of activities on strengthening of competitiveness of the international container route through the Republic of Kazakhstan.
3. Formulation of feasibility study on prioritized projects. (Currently prioritized projects are supposed to be integrated logistics complexes at Druzhba station and Aktau port.)
- (1) Setting the level of capacity in accordance with the demand forecast;
 - (2) Structure of the "logistics complexes";
 - (3) Plots area and plans of their use;
 - (4) Facility design of "the logistics complexes";
 - (5) Cost Estimation;
 - (6) Economic and financial evaluation; and
 - (7) Initial environmental evaluation (and environmental impact assessment, if necessary).
4. Conclusion and recommendation

V. SCHEDULE OF THE STUDY PROJECT

Tentatively, the Study Project will be carried out for approximately fifteen (15) months after the dispatch of the JICA Study Project Team in accordance with the tentative Study Project schedule shown in APPENDIX.

VI. REPORTS

JICA shall prepare and submit the following reports in English and in Russian

MA

to Kazakhstan.

1. Inception Report
Twenty (20) copies in Russian and ten (10) copies in English at commencement of the Study Project in Kazakhstan
2. Interim Report
Twenty (20) copies in Russian and ten (10) copies in English within eight (8) months after the commencement of the Study Project.
3. Draft Final Report
Twenty (20) copies in Russian and ten (10) copies in English within thirteen (13) months after the commencement of the Study Project.

The Ministry of Transportation and Communications of the Republic of Kazakhstan will provide JICA with its written comments within one (1) month after the receipt of the draft final report.
4. Final Report
Thirty (30) copies in Russian and twenty (20) copies in English together with summary and CD-ROM within one (1) month after JICA's receipt of the written comments on the draft final report from The Ministry of Transportation and Communications of the Republic of Kazakhstan.

VII. UNDERTAKING OF THE GOK

1. To facilitate smooth conduct of the Study Project, GOK shall take the following necessary measures :
 - (1) to permit the members of the team for the Study Project (hereinafter referred to as "the Team") to enter, leave and sojourn in Kazakhstan for the duration of their assignments therein and exempt them from foreign registration requirements and consular fees;
 - (2) to exempt members of the Team from taxes, duties, fees and any other charges on equipment, machinery and other material brought into Kazakhstan for the implementation of the Study Project;
 - (3) to exempt members of the Team from income tax and charges of any kind imposed on or in connection with any emoluments or allowances paid to for their services in connection with implementation of the Study Project;
 - (4) to provide necessary facilities to the Team for remittance as well as utilization of the funds introduced into Kazakhstan from Japan in connection with the implementation of the Study Project;



2. GOK shall bear claims, if any arises, against the members of the Team resulting from, occurring in the course of, or otherwise connected with, the discharge of their duties in the conduct of the Study Project, except when such claims arise from gross negligence or willful misconduct on the part of the members of the Team.

3. The Ministry of Transportation and Communications of the Republic of Kazakhstan, Closed Joint Stock Company "National Company Kazakhstan Temir Zholy", and Republic State Enterprise "Aktau Sea Commercial Port" shall, at its own expense, provide the Team with the following, in cooperation with other organizations concerned:
 - (1) Security-related information on as well as measures to ensure the safety of the Team;
 - (2) Information on as well as support in obtaining medical service;
 - (3) Available data and information related to the Study Project;
 - (4) Counterpart personnel;
 - (5) Suitable office space with necessary equipment in Astana, and Aktau (and Druzhba also, if necessary); and
 - (6) Credentials or identification cards.

VIII. UNDERTAKING OF JICA

For the implementation of the Study Project, JICA shall take the following measures:

- (1) To dispatch, at its own expense, the Team to Kazakhstan; and
- (2) To pursue technology transfer to the Kazakhstan counterpart personnel in the course of the Study Project.

IX. CONSULTATION

The Ministry of Transportation and Communications of the Republic of Kazakhstan and JICA shall consult with each other in respect of any matter that may arise from or in connection with the Study Project.

MA

Pl

Tentative Schedule

Month	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Work in Kazakhstan																	
Work in Japan																	
Report	△ Ic/R							△ IT/R					△ DF/R			△ F/R	

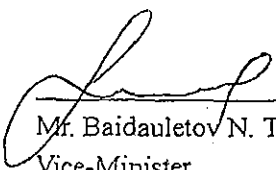
- [Legend]
- Ic/R: Inception Report
 - IT/R: Interim Report
 - DF/R: Draft Final Report
 - F/R: Final Report

7.

MINUTES OF MEETING
ON
SCOPE OF WORK
FOR
THE STUDY FOR THE PROJECT OF THE INTEGRATED LOGISTICS SYSTEM
AND THE MARKETING ACTION PLAN FOR CONTAINER TRANSPORTATION
IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN
AGREED UPON BETWEEN
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS
OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN
AND
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

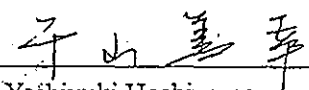
Astana, Kazakhstan

17 September, 2003



Mr. Baidautov N. T.
Vice-Minister

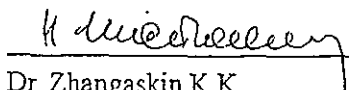
Ministry of Transportation and Communications




Mr. Yoshiyuki Hoshiyama
Leader

Preparatory Study Team

Japan International Cooperation Agency



Dr. Zhangaskin K.K.
First Vice-President
CJSC "NC Kazakhstan Temir Zholy"



Mr. Konstantinov V.L.
Deputy Director of Technical Matters
Chief Engineer
RSE "Aktau Sea Commercial Port"

In response to the request of the Government of the Republic of Kazakhstan (hereinafter referred to as "GOK"), the Government of Japan (hereinafter referred to as "GOJ"), dispatched the preparatory study mission headed by Mr. Yoshiyuki Hoshiyama (hereinafter referred to as "Team"), to discuss technical cooperation for "The Study for the Project of the Integrated Logistics System and the Marketing Action Plan for Container Transportation in the Republic of Kazakhstan"(hereinafter referred to as "the Study Project").

The Team visited the Ministry of Transportation and Communications of the Republic of Kazakhstan (hereinafter referred to as "MTC RK"), Closed Joint Stock Company (CJSC) "National Company (NC) Kazakhstan Temir Zholy", its branch companies (Open Joint Stock Company "Kazatransservice" and Closed Joint Stock Company "Kedentransservice"), and Republic State Enterprise (RSE) "Aktau Sea Commercial Port", and had a series of meetings with authorities concerned. The list of participants to the meetings is shown in APPENDIX-I.

The following summarizes the major points discussed between the MTC RK / CJSC "NC Kazakhstan Temir Zholy" /RSE "Aktau Sea Commercial Port" and the Team during its visit in Kazakhstan.

1. Title of the Study Project

Both sides agreed that the title of this development study project should be "The Study for the Project of the Integrated Logistics System and the Marketing Action Plan for Container Transportation in the Republic of Kazakhstan".

2. Target period

The target period for the Marketing Action Plan shall start from 2006 and continue to 2015.

3. The counterpart agency

The MTC RK is the responsible agency of the GOK for implementation of the Study Project.

CJSC "NC Kazakhstan Temir Zholy" and RSE "Aktau Sea Commercial Port" are direct counterparts of technical assistance of the GOJ and implementing partners together with Japan International Cooperation Agency (JICA) Study Project team during implementation of the Study Project.

4. Coordination body

Both sides agreed that the Study Project should be conducted jointly by the Kazakhstan and Japanese side. In this context, the MTC RK supports the establishment of the Working Group on the initial stage of the Study Project's implementation – on the period of the study and development of the marketing action plan. Both sides agreed that Working Group will consist of the representatives of the Committee of Railway Transport, Department of Water Transport, Department of Transit Policy and External Relations of MTC RK, staff of CJSC "NC Kazakhstan Temir Zholy" and RSE "Aktau Sea Commercial Port". This Working Group is the main coordination body of this Study Project. Final number of the members of the Working Group should be decided in advance of the commencement of the first stage of the Study Project and could be increased during the implementation of the Study Project, if necessary. The Working Groups will be held at the submission of each report from JICA such as, inception, interim, and draft final report to discuss and agree the contents of them and to decide the direction of the Study Project.

The Head of the working group is the Vice-Minister of MTC RK, Mr. Baidauletov N. T..

Both sides agreed that prior arrangement is necessary in the likelihood of change of these working group members.

Initial list of the members of the working group is shown in the APPENDIX-II

5. Task Forces

Both sides also agreed that, under the Working Group, some Task Forces could be set up to ensure the smooth implementation of the Study Project (for example, for daily study works and effective technology transfer), of which membership should be decided in advance of the commencement of the Study Project. The Task Force will work together with the JICA Study Project team on a full time basis. The Task Force will work under the Department of Corporative Development of CJSC "NC Kazakhstan Temir Zholy".

Both sides agreed that prior arrangement is necessary in the likelihood of change of the Task Force's members.

6. The marketing action plan

Both sides agreed that the marketing action plan should be consistent with the existing Draft Concept of Development of the Transit Potential of the Republic of Kazakhstan developed by MTC RK.

W. B.

J. H.

Both sides also agreed that, based on integrated analysis and planning, the marketing plan should be formulated objectively and comprehend the several on-going transportation projects and plans. As a result, some alternatives to existing plans could be suggested by this Study Project. Similarly, the necessity and priority of the development of integrated logistic complexes at Druzhba station and Aktau port will also be objectively reviewed.

7. Possible extension of the Study Project schedule

Both sides agreed that the Study Project schedule could be extended depending on the contents of the feasibility study, if necessary.

8. Counterpart training in Japan

The Kazakhstan side requested that the counterpart training be conducted in Japan for a smoother technology transfer during the Study Project. The Japanese side promised to convey this request to JICA Headquarters for consideration.

9. Seminars/Workshops

The Kazakhstan side requested that seminars/workshops should be held for the technology transfer and public awareness at least twice in the course of the Study Project. The Japanese side recognized the necessity and promised to convey the request to JICA Headquarters for consideration.

10. Vehicles for the Study Project

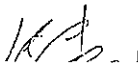
The Kazakhstan side requested that the vehicles required for the Study Project should be procured or hired by JICA. The Japanese side promised to convey the request to JICA Headquarters for consideration.

11. Donor Coordination

Both sides agreed that the Working Group mentioned in item 4 of these minutes will act as a body for the donor coordination by involving the officers of the relevant international and/or bilateral development agencies when necessity arises.

12. Scope of Work , Minutes of the Meeting , and Reports

Both sides agreed all the documents such as S/W, M/M and Reports to be made




in English and in Russian. In case of differences in interpretation, the English version shall prevail. The final report should be considered as a public document for both sides.

13. Obligations to keep the commercial secret

In the course of the Study Project, CJSC “NC Kazakhstan Temir Zholy” and RSE “Aktau sea trade port” will provide the information of commercial nature. In this context, Japanese side should not disclose and give the third juridical and physical persons data provided by Kazakhstan side without permission of Kazakhstan side and use it only for the needs of the Study Project.

14. Undertakings of both sides in the Scope of Work

Both sides agreed to provide all undertakings listed in the Scope of Work for the Study Project agreed on 17th, September, 2003. The Scope of Work will be effective when Note Verbales are exchanged between GOK and GOJ.



The List of Participants

Kazakhstan Side

Ministry of Transportation and Communications

Mr. Baidauletov N.	Vice-Minister of transport and communications Chairman, Committee of railway transport
Dr. Sakipov K.	Director, Department of transit policy and external relations
Mr. Makhanov Sh.	Chief, Department of automobile transport
Mr. Talko R.	Chief, Division of transportation process
Mr. Asatov A.	Deputy Chief, Department of water transport
Ms. Akhiyarova G.	Committee of railways transport
Ms. Smagulova Sh.	Deputy Head, Division of transit policy, Department of transit policy and external relations
Ms. Sharipova D.	Legal Department

Kazakhstan Temir Zholy


Dr. Zhangaskin K.	First Vice-President
Mr. Orinbsatov B.	Chief Engineer
Mr. Sakenov A.	Head, Division of development of container transportation, department of corporative development

Aktau Sea Commercial Port

Mr. Konstantinov V.L.	Deputy Director of Technical Matters, Chief Engineer
Mr. Kutpanbaev D.	Chief, Department of Marketing
Mr. Kapassov. Zh.	Specialist of Department of marketing

Japanese Side

Mr. Yoshiyuki Hoshiyama	Leader of JICA Preparatory Study Mission Deputy Managing Director, Social Development Study Dept., JICA
Mr. Haruyoshi Tada	Member of JICA Preparatory Study Mission Director, Second Technology Div., Railway Dept., Kanto Regional Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transportation
Mr. Kentaro Kai	Member of JICA Preparatory Study Mission Staff, First Study Div., Social Development Study Dept., JICA
Mr. Koichi Isii	Member of JICA Preparatory Study Mission Consultant, JICA
Mr. Jiro Iida	ODA Advisor for Kazakhstan, JICA



The Members of Working Group

Ministry of Transportation and Communications

Mr. Baidauletov N.	Vice-Minister of transport and communications
	Chairman, Committee of railway transport MTC RK
Mr. Urazbekov M.	Deputy Chairman, Committee of railway transport MTC RK
Dr. Sakipov K.	Director, Department of transit policy and external relations MTC RK
Mr. Kasymbek Zh.	Department of water transport MTC RK

Kazakhstan Temir Zholy

Dr. Zhangaskin K.	First Vice-President
Mr. Abdaliev S.	Executive Director – Director, Department of corporative development
Mr. Orinbsatov B.	Chief Engineer
Mr. Sakenov A.	Head, Division of development of container transportation, department of corporative development

Aktau Sea Commercial Port

Mr. Konstantinov V.L.	Deputy Director of Technical Matters, Chief Engineer
Mr. Kutpanbaev D.	Chief, Department of marketing

Kutpanbaev

4. 面談記録

9月9日11時 経済予算計画省

先方：Ms. Madidna M. Mukhayeva, Head of Division, Department of International Economic and Financial Relations、Masef Bifigul課長

- ・調査団の紹介、調査の目的、予定、実施方針、本格調査の段取り等を説明し、調査に関して経済予算計画省の協力を求めた。
- ・同省の分掌は海外からの無償、技術協力の受け入れ窓口機関であり、本案件についても関係各省庁間の調整作業を行なうとのこと。
- ・資金計画を含む調査終了後の事業実施について検討する際には、外国からの借款額の限度額については経済予算計画省で決定している点、また、財務省が石油資源などからの外貨獲得資金を有効利用し、借款額を減らしたい意向を持っている点に留意する必要がある。
- ・本格調査団員にかかわる免税条項は、現在経済予算省において検討しているとのこと。原則論として、日本からの調査団員や団体はカザフ国において所得税、法人税を支払うべきとの見解を有している。免税条項を明確にするために日本との二重課税防止条約の締結を急いでいるとのこと。
- ・当方より、直近の案件であるアスタナ上下水道計画連携D/Dでは、カザフ側リソースを利用していない理由で、免税措置に理解を得ているところ今回もそれを踏襲してほしい旨要請した。それに対し国会承認手続きの必要性について検討する必要があるとのコメントがあった。

以上

9月9日3時 KTZ本社

先方：Mr. Kanat K. Zhangaskin首席副大臣

- ・KTZはこれまで、JBICの支援によるドルジバ駅の改良、アクトガイまでの一部新線建設、アルマトイ駅客車修理工場整備等を行なっている。これからの開発戦略としては、東西物流の促進を最優先している。今回のJICA調査は、コンテナ輸送を強化しシルクロードを復活する計画であり、そのために市場調査に基づいた物流センターやコンテナ専用列車であるブロッケトレインの活用方法を検討することが必要と考えている。
- ・カザフスタン側担当スタッフ、調査団が使う事務所スペース等の準備は行なっている。
- ・1週間前にKTZ再建計画に関する大臣決議が出された。それによると過去の独占事業を止めて市場原理を導入するために、貨物車運営会社等の民間算入を認めることになった。つまり、KTZを4つの組織に分散化する：1.線路維持管理インフラ会社（国営）2.鉄道運営会社3.機関車（電気機関車、ディーゼル機関車）運営会社4.貨物車運営会社である。他に、コンテナ輸送をKTSに委託する。2006年までの第1段階としてのこれら一連の分散化は、運賃を下げる効果があると考えられている。こうした改革は、CIS諸国の中でカザフが主導権を握って

物流センターを運営するパイオニアとなることを目的の一つとしている。

- ・ドルジバ駅開発計画の内容としては、駅構内施設の整備、KTSの営業施設の設置、石油ターミナルの増設であり、州政府は学校や病院等の公共施設を建設する。

以上

9月9日16時 MTC本社

先方：Mr. Bidauletov N. MTC副大臣（鉄道分野担当），Mr. Tariko Cergei Rotanovich, シュナール、ザイリツシュ女史

- ・副大臣は3人おり、他の副大臣は、それぞれ航空分野、道路分野を担当する。
- ・外交ルートを通して要請のあった本格調査団員に対する免税措置については早急に解決したい。官僚的手続きになるが、外交文書の批准に1ヵ月要しその後、国会承認の手続きをとることが想定される。
- ・カザフは独立後EU-TACISが実施しているTRACECA計画を重視している。主なルートには中国連安港—ドルジバーカザフ北回廊—ベラルーシに抜けるCLBがあり、円借款でドルジバ駅を改良し、アラ湖を迂回する新線を建設した。その結果、試験運転では1日当たり1,100kmを走れた。他にもカザフを通る回廊としてTRACECA 1 ルート（ドルジバーウズベク—トルクメニスタン—アクタウ港）、TRACECA 2 ルート（ドルジバーウズベク—アクタウ港）がある。
- ・ドルジバ駅での貨物取扱量は前年の年間150万トンから今年は580万トン、来年は700万トンに増えつづけ、2010年には1千万トンに達すると予測される。また、ドルジバ駅を含む周辺整備で1億ドルをカザフの自己資金で実施する計画がある。その内容は、州内の学校や病院等の社会施設や税関施設の建設とアクトガイ—ドルジバ間を複線化する等が含まれている。
- ・アクタウ港の物流センターの建設を重視している。JBICで実施した西カザフ道路建設、進行中の空港建設と関連する新回廊（西部—北中部—アテラウ—アクタウ）を検討している。競合するロシア領土を通るのをさけて新回廊としての陸上交通をスピードアップすることで運賃の競争力をつけ、トランジット物流に不可欠な鉄道、航空と自動車輸送の統合を図りたいとの意向。また、中国を含めた近隣諸国と地域間交通の協力を強化しており、その成果も出ている一方で、通関や国境警備上の問題が課題として残っている。
- ・CLBの必要性を認識しており、スエズ運河やパナマ運河を経由する貨物をCLBに呼び込みたいとの意向がある。MTCが期待している点は、東欧—東アジアを船で輸送している間は何百億ドル相当の貨物が、1ヶ月間近く経済活動ができない状態にあるのに比べ、カザフ経由のCLBを使えば10日間ですみ20日間の節約になること。日本もこの期間短縮効果に注目して、関連業界が、カザフルートを利用することを検討してほしいとのコメントがあった。
- ・南北ルートの活用・活性化を検討することも否定はしないが、優先順位としては、輸送に関

するマルチモードのなかで東西のドルジバーアクタウ間を優先したい。特に、ドルジバ駅は、国際回廊のいずれにも不可欠な中継地点だ。そして、アクタウ港にはイラン向けを中心とする貨物を扱える物流センターが必要との意見があった。なお、アクタウ港をEBRD資金で改良した結果、タジク向けグリナゾン（アルミ精錬用化学材料）をアゼルバイジャンから運び始めた。また、ウズベキーアクタウ間貨物も増えているとのこと。

- ・ドルジバ駅周辺開発の課題は、ドルジバ駅施設の自動化が進んでいないこと。また、周辺インフラも整備する必要がある、学校や病院等の社会施設や税関施設は国家予算や地方予算でまかなう予定とのこと。さらに、アクトガイードルジバ間を複線化する工事等はカザフ側の資金で実施できるとの見解が示された。しかし、道路によるトラック輸送と鉄道を結合する施設が必要なドルジバの物流センター等はJICAの技術協力が必要とのこと。

以上

9月9日10時 KTZサキノフ担当課長へのヒアリング

先方：Mr. Abdur Rashid A. Sakenov, Head of Development Container Cargo Transportation of Freight Traffic Marketing Department, KTZ

- ・ドルジバ駅では、犬を使って麻薬・武器の検査（ウイグル自治区とウイグル系カザフ人との不法貿易を摘発するため）をしているが利用客には不評。従い、コンテナ車の通関検査用スキャナー導入を検討している。
- ・韓国からのSLB、CLBルートのどちらかを選択するかは、韓国業者SIJUN、GUJUN会社等が中心になって決めている。
- ・新規回廊としての米国—黒海—ノルウェー—ロシア—カザフルートは、スエズやパナマ運河ルートの代替回廊として期待している。
- ・コンテナ輸送専用のブロックトレインではカザフ国内を72時間でトランジット貨物が通過できるが、500キロまでは道路輸送に競合できない。
- ・物流センター候補地の優先度は①ドルジバ、②アクタウ、③ウズベキ国境駅、④ロシア国境駅であり、それぞれのセンターを結ぶ統合物流管理システムの構築が必要。
- ・最近、日本のブリジストン社が、鉾山開発用大型タイヤを鉄道輸送し始めたと聞いているので、本調査ではこうした新規需要を調査してほしいとのこと。

以上

9月10日11時 MTC本部

先方：アサトフアマンデル海運部副部長、ノルシャフ港湾部長、マハノフテディシン道路部長、アヒヤロバ鉄道委員会部長、シャリロバナジナーラ法律部長、タルコ運輸課長、スマグ

ロバ・トランジット政策課長

議題：M/Mに関する討議（内容省略）

9月10日17時 ADB事務所

先方：樋口代表（Country Director for Kazakhstan）

- ・カザフにおけるADBの鉄道分野への支援戦略には、KTZの構造改革、地域輸送ネットワーク構築、通関システムの迅速化等のソフト支援も含まれており、昨今開始されている。一方EBRDは、KTZの民営化等に積極的である。また、ADBの実施中プロジェクトは、アルマティービシュケク間道路、アルマティーアスタナ間道路（世銀・EBRDと協調融資、建設は完了）、アクタウアテラウ間道路（TRACECA ROUTEの一部路線をリハビリする計画でEBRDが1億ドルの貸付を10月半ばに調印する予定、ADBは55百万ドルを貸し付け、総事業費は230百万ドルとなる）。
- ・カザフ政府は、石油等資源輸出により獲得した外貨の効果的な使い道を検討していて、外国からの借款を抑えようとしている。同国の今後10年間の中期計画では、農業機械の生産や農業インフラ開発等を含めた産業振興に重点を置いている。最近では外国からの民間投資も活発であり、韓国LG社が、冷蔵庫の生産を開始したようだ。こうした国の産業政策は、経済予算計画省と産業省貿易省（MITI）が担当している。KTZが一部民営化され、EBRDが鉄道車両やコンテナ車購入のリース、中国の支援で民間会社が機関車の運転を始めると聞いているが、カザフは中国資本の同国での市場拡大を警戒している。さらに、マンガスタウ州では積極的にFDIを受け入れる計画がある。そして、2030年には同国はIT国家をめざすとしている。
- ・地域連携とインフラソフト面の充実については、各ドナーが共通している。カザフにおけるドナー間の役割分担としては、ADBが運輸部門、世銀・EBRDが水・エネルギー分野を支援し、この11月にも関連する会議を開く。
- ・KTZ構造改革が1週間前の大統領令で出されたが、ADBが2000年に行なった、これに関連するTAがどの程度反映されたのかは不明である。

以上

9月11日 アクタウ港

先方：Dauren B. Kutpanbaev, Aktau Sea Comercial Portマーケティング部長, Mr. Zhenis Kapasov, Specialist of Department Marketingが現場を案内

- ・レールフェリー棧橋の処理能力は、1日当たり4隻×25タンク車×6時間、他に銅、鉛、鉄鉱石2百万トン（年間）、他にロシアからの木製品をイランへ輸出
- ・SEZ：'02年から5年の間VATと関税を免税、土地保有税、資産税は中央政府に免除の申請中、

敷地は270ha、そのうち港湾敷地は43ha、すでにインド鉄鋼会社ISPATのパイプ製造工場誘致計画やシンガポールの民間会社が小型船舶造船所用敷地を確保している。既存港湾はEBRDが17haを54百万ドルで開発し、カザフ側が2千万ドルを負担、今後はコンテナターミナル用地を含めて全体で1.5倍の用地面積にする予定。

- ・170mバースの水深は4m、沖合い入り口付近は9.5m、一般貨物バースは6m、9・10番バースは6～7mの水深
- ・石油輸出の昨年実績は5.5百万トン、国全体で45百万トン、そのうちマンギスタウ州で17百万トン、'10年には総量150百万トンのうちマンギスタウ州で75百万トンを見込む。
- ・貨物仕向け地、仕入れ地の主な港はロシア、イラン（アミラバトウ港）、インド（ナバルシスコ港）、UAE、サンクトペテルブルク、カザフ内北南回廊を通りTRACECAルートでウズベキの綿製品を輸出した、港内を利用する船舶はロシア、アゼルバイジャン船籍が多い。
- ・アソビダイ小麦を貯蔵するためにFCCが米国BROCK社製のサイロを建設した、'02年9月～'03年4月間で60万トンを積み出し、貯蔵能力は5百万トン（2千トン・サイロ×10基+9千トン・サイロ×1基の合計11サイロ）
- ・EBRDの資金で、16トン・ガントリークレーン、32トン・ガントリークレーンを設置、エプロン部分は5万㎡あり、鉄鋼製品（ISPATからカンダ製鉄所）や石油掘削機器を扱い、全体の9割が鉄鋼製品、倉庫は6千㎡（主に鉄鋼製品を保管）、パーソン米石油会社が1,200トン貯蔵タンクを設置計画している。取扱貨物全体の0.5%がコンテナで、最高24千TEUのコンテナを処理する能力がある。
- ・技術局長がS/W調印予定、9月15日に大統領が港湾周辺開発を説明するためアクタウに来る。
- ・来月、中国のウルムチと北京でソスコ社他に対する市場開拓プレゼンを予定、タリフを海運と同じ程度まで下げ競争力をつけたいとの意向。中国—イラン—ロシア・ルートが今後の狙いで、そのためグルジア（バトウミ、ポチ）、アゼルバイジャンと協議している。去年はドルジバで5.8百万トンを積み替え処理したが、そのうちイラン向けは1.5万トンあった。
- ・既存のエプロン敷地は満杯なのでSEZの敷地の一部に物流センターを建設したいとの意向であった。現在の施設に加え2バースの建設を考えているとのこと。また、既存の150M船舶用バースを250Mにしたいとの意向もあった。
- ・現時点では、港湾拡張計画についてEU-TACISは調査をやっていない、タグボート調達計画のみだとのこと。

以上

9月12日3時 State Enterprise “Administration of Special Economic Zone, Sea Port Aktau”事務所
先方：Mr. Zamizagul S. Kulmurziyeva, Deputy Director

- ・'02年4月大統領令によりSEZ計画が実現した、'03年1月1日営業開始～'07年までの期間で、その後延長は可能である。
- ・SEZ用地の全面積は227ha、内訳は、港湾側154haと市内の飛び地に英国、インドとの合弁会社であるISPAT KARMA石油パイプ工場で1,200/500MM径を生産予定、来週初めに技術ミッションが来る、それに、50haが港湾拡張用でそのうち23haが埋立地となる。
- ・すでに決まっている誘致企業としては、①ISPAT KARMA石油パイプ工場、②CAPE SINGAPOREの石油掘削用プラットフォーム製作工場で、設計を終了、③シンガポール企業のプラスチック・パイプ製造工場で、10月はじめに生産開始)、④シンガポール小型船造船所
- ・敷地内ではVATと関税を免税、所得税・法人税・資産税(1%)を国家に免除申請している、企業には49年の期間で土地を貸し付ける、残っている未契約の用地は14ha
- ・石油産業誘致には京都大学の石油産業を専門としている鈴木先生の助言を推薦したい(RASHID課長の関連説明)

(質問) SEZの環境基準はどう規定されているか？

概要は投資要件に記載されているが、実際の計画承認時に関連機関による個別審査がある。

以上

9月12日 9時半 アクタウ港湾公社

先方：Mr. Vladimir L. Konstantinov, Deputy Director of Technical Questions, Mail Engineer

- ・現在公社に港湾技師は3人しかおらず、この3名とコンサルタントによって建設・工程管理を行っている。もし調査に港湾の拡張計画策定等も含めるのであれば、港湾計画・設計技師も調査メンバーの中に含める必要があると考えられる。
- ・現港湾改修については、国際入札で英国コンサルタントが監理、米国・トルコの業者が建設を担当した。港湾拡張には一般貨物、石油、コンテナターミナルを建設する計画だが、コンテナターミナルは計画のみで、簡単な図面しかない。また、当公社マーケティング部では詳細調査はしていないが、JICAで行う需要予測に興味を持っているとのこと。別途にEBRDは防波堤建設を計画しているが、5千万ドルまでが借款限度額である。
- ・既存のバースでコンテナを年間24千TEUまで取り扱えるようにした根拠はとしての市場調査は特にしていない。
- ・昨年の貨物扱い実績は一般貨物1百万トン、石油6百万トン

以上

9月12日 KHASAR SHIPPING COMPANY (イラン国営企業)

先方：Mr. R. Sotoudeh Manesh, Aktau Representative

- ・ 北海—黒海、中国—極東—EUを結ぶ路線を営業している、今年6.7月にウズベクから綿花6千トンを実タウ経由で初めてイラン他の市場に運んだ、穀物需要は価格に左右される。
- ・ アクタウ—イラン間運行船数は約130艘、年間400往復のうち50%をKHASAR社が運搬した。主にドライカーゴ、鉄鉱石、穀物で、アクタウ港では10年間営業している。イラン側港湾としては、AMIRAVA（イラン北東部・カスピ海南東にあり、アクタウから航行日数48時間、鉄道貨物を扱える）、バンダルアバス、ネコ（石油バースのみ）
- ・ 同社の保有船籍は13艘、そのうち6艘は会社保有、他7隻はロシア国籍（ボルガドン川を航行できるのはロシア船籍のみで、アゾフシまで10日かかる）をチャーター、同川の航行可能トン数は4千トン、ドラフト3Mが限界、冬季3ヶ月は凍結で運行不能となる。
- ・ アクタウ—バクー間の航行時間は20時間、原油のみの運搬で200千トン・年間で全体の10%に当たる、イラン向けは全体の80~90%、800千トン
- ・ 上海—バンダルアバス間は10日間で航行、船舶会社のグループであるIslamicRISLのメンバーには100の会社が加盟している。
- ・ カスピ海の水深は平均5m、船舶は5,800トンが限界
- ・ 将来的にレールフェリーの建造を計画中、現行フェリーはアゼルバイジャンが所有している。

以上

9月13日 マンギスタウ駅

先方：MARIANOV駅長

- ・ マンギスタウ駅から4km先のアクタウ港駅—アクタウ港間の18kmをKASCOL社が保有、運転も行っている。以前は地域内の淡水化装置がついた原発も含め軍が所有していて、港湾地区ヤード面積は合計275km²、KTZがKASCOL社の38%の株式を保有、ANTIMONOPOLYの対象なので鉄道運賃（現行線路使用料は5 - 6千テンゲ・車両）は勝手に上げられない。
- ・ 駅ヤード内に18車線があり、貨物の9割は石油を実タウに運ぶ。1日200タンク車（60トン）、月に8,000~8,500台を処理する。タンク車は全国で2,750台あり、そのうち50%以上をKTZが保有している。ディーゼル機関車が運転され、本線は単線運転。
- ・ 同駅の課題は、運転制御室設備の近代化、ゴルカ（傾斜式貨物車両編成施設）の建設、タンク車がヤード内に滞るのは、アクタウ港の石油タンク・ターミナルの容量が不足しているからで、港湾での積み下ろし作業は円滑だ。本線の複線化は‘05年までの計画にはない。

以上

9月13日 マンギスタウ駅コンテナ会社キデントランス

- ・ 大型コンテナ400個・月に扱う、主に一般貨物や綿花を市内に運ぶ。タンクコンテナを保有。

ガントリー・クレーンは 1 トン×3 基と 20 トン×1 基。

以上

9 月 15 日 2 時半 MTC 本部

先方：Dr. Kamalkhan E. Sakipov, Director of Transit policy and Foreign Affairs Department

- ・ MTC 国際物流部が本格調査の C/P となる。
- ・ 先週の国連 UNDP が主催したカザフスタンでの LANDLOCKED TRANSIT 物流会議でカザフ側は継続してトランジット貨物をモニタリングする必要性を確認した。通関手続きを迅速化するために、全国で 48 箇所ある国境通関個所のうち 16 箇所にコンピュータを配置し、輸送通過トラックのデータベース（車種、ナンバープレート、OD、所有者）の構築を開始した。SLB では TISCON システムを導入している。今後、カザフでは情報センター会社を設立し、51% の株を MTC が所有し、残りを民間に開放し、民間フォワーダーに情報を提供する予定がある。その来年度予算は 8 百万テンゲであり、総額百万ドルをかけて関連するソフトの開発を行い、コンテナ輸送にも対応する計画とのこと。

以上

9 月 15 日 5 時 Open Joint-stock Company “Kaztransservice, KTS”

先方：Mr. Edil B. Iskanov, President, Askar S. Sagyndykov, Vice-president

- ・ KTZ の 100% 株保有会社で 4 年前に KTZ から分散化された、ISO 他国際規格を取得、コンテナの修理もできる。FIATA に加盟。ウラジオーナホトカー北回廊、バルティカ・ルート（週 1 回の輸送）、ドルジバーチンゲルディ路線のコンテナ輸送等を専門に営業している。
- ・ コンテナ輸送には、スピードと通関の迅速性が要求される、そのため一日に 1,000km を走るコンテナ輸送に特化したブロックトレインの運行を計画している。
- ・ カザフ鉄道分野への投資額は '06 年までで国家予算 100 百万ドルが見込まれる。
- ・ ロシアを経由する韓国製品のコンテナ輸送を呼び込むことを狙っている、日本は殆どが海運に回っているが CLB にも回して欲しい。昨年 10 月に上海で同ルートのプレゼンを行った。

(質疑) コンテナ輸送の課題は？

①民間フォワーダーが育っていない、②ターミナル駅に物流センターがない、既存のドルジバ・コンテナターミナルでは施設が不十分だ、③通関手続きがわずらわしい。

KTS では 2014 年までの営業戦略と 2000-2005 年の 5 か年計画を策定した：①老朽化コンテナの更新、②ターミナル駅で物流センターの建設、③自動 CANAL システム（貨物追跡装置）の導入。

KTS では 15,000 台のコンテナを所有、うち 11,000 台が小型コンテナ、4,000 台が大型コンテナ（20・40FT）、コンテナ貨物車両は千台を保有、何れも KTZ から譲り受けたもの。また、KTZ

とは料金契約をしている。

2004年6月にはKTSを含む7つのキャリア会社が鉄道事業運営を開始する予定である。

(質疑) 国境で鉄道B/Lの書き換えが必要か？

定められている言語 (ポーランド・ロシア・中国語) で記載されていれば不要だ。

(質疑) 東西物流ルートで何を運ぶのか？

- ・中国ウルムチからのLG社製他電化製品、玩具、雑貨、家具、欧州からは機械機器、韓国の自動車部品 (大字社製ウズベキスタン工場向け)
- ・一日1,000km走行すれば4日間で横断できる。
- ・国内にフォワーダーは150社あるが、実際は100社が営業、うち大手は40社、そのうち5社のみ自社コンテナを保有している。
- ・KTZグループにギゼントランスサービスという鉄道コンテナ・ヤードで積み下ろしを専門に行う会社がある。

(質疑) 中国との輸送問題は？

コンテナの管理を行う中国コンテナ・センター公社の機能が不十分だ。

以上

9月16日 団長及び多田団員からの報告

先方：Mr. Mironov, chief of Druzhba station, Mr. Askar, 1st deputy of Druzhba station

- ・ドルジバ駅でオーバーロードになっているのは2番線のフォークリフト・ベルトコンベヤー・人力での積換えホームと4番線の屋内クレーンによる積換えホームであり、他に1番線の台車交換リフター、3番線のフォークリフト・ベルトコンベヤー・人力での積換えホーム、5・6番線のそれぞれ石炭コークスと鉄鉱石の積換えを上下立体線路で行うホームがある。
- ・中国からの輸入品はコークス、茶 (袋入り) 等
- ・ドルジバの町は駅の北側にあり、南側に風力発電所 (仏が技術援助)、人口は5,000人と国境警備隊1,500人
- ・年間8,000-10,000TEUのコンテナを扱う。

以上

9月17日 RASHID課長よりヒアリング

- ・KTZは分散化後にインフラ建設と運転を担当し、貨物部門をキャリア会社とし、KTSも含め
‘04年6月には全部で7つのキャリア会社が立ち上がる
- ・カザフの原油価格19\$ / バレルを超えるとカザフスタン基金に積み立て、インフラ開発資金に回す、現在は20億ドルを保有。

以上

9月16日 EBRD事務所

先方：千田代表 (Associate Banker)

- ・カザフへのプロジェクト・ローンの政府保証は今後はなくなる。
- ・国内港湾整備のM/Pを計画している、対象港は、カスピ海沿岸にあるバルチノ港（石油積み出しの専門港）、クリック港（新港を建設予定、鉄道と連結している、自然条件がよいため SINGLE BUOY MOORINGが可能）、アクタウ港（冬は悪天候で一時期操業できない）拡張
- ・将来的に、KAZMOPORT港湾管理公社、KMTF船舶会社の設置が予定され中期計画が策定される
- ・鉄道分野民営化を受けて、車輪製造JV、鉄道レールメンテ用機械購入（欧州から）事業を支援予定、中国輸銀が機関車購入資金援助を入札で獲得した。

以上

9月17日 日本大使館アスタナ事務所

先方：速見一等書記官

- ・鉄道でロシア領域を通過すると \$26/kgのタリフが課せられる。
- ・アルマティーアスタナ間客車の運行所要時間は通常は21時間で料金6,000テンゲ（1等）と2,000テンゲ（2等）、スペイン製タルゴ列車（2編成ある）だと \$50で所要時間が13時間、週2便運行している。

以上

9月18日 キデントランス社保有のアスタナ駅コンテナターミナルを視察

- ・アスタナ駅コンテナターミナルで積みおろしされるコンテナの7割をキデントランス社が取り扱い、残りの30%は各民間会社の自社コンテナヤードで扱われる。
- ・同社は、コンテナ輸送トラック15台を保有、ヤード内に5トン・ガントリークレーン×3基、20,30トン・クレーンを各々1基、10トン・クレーン×基で9車線を使用している。
- ・カザフスタンが属する東部国際鉄道運輸協会所定の鉄道B/Lを入手、詳細説明を受ける、また、同社の昨年度財務報告書を入手、詳細説明を受ける。

以上

9月18日 KTZ本部マーケティング局での聞き取り調査

先方：Mr. Alexander A. Okunev, Head of Freight Traffic Marketing Department

- ・鉄道貨物の需要は2001～2002年で10%の伸びがあり、KTZの財務信用度ランクはBB+となった。
- ・ドイツ・ハンブルクーアルマティ間の貨物を海運（イスタンブール経由）では12日、鉄道で

は8～9日で運び、ナホトカーアルマティ間を9日、CLBでは合計9日で運ぶ。

- ・KTZのサーベイ・データはKTZ設立後の1998、99年以降を本格調査団に提供できる。また、バルト3国・トルクメニスタン・ウズベキスタンとも鉄道貨物のデータ交換を行っている同局では、中国の貨物輸送に関する情報が欲しい。
- ・統計庁発行の2003年版経済統計カタログを入手した。

以上

9月19日 民間建築設計会社BGS

先方：Mr. Noslenko Bitali Dmitrieviche, Director, Maksinov Alelsandr Pavloviche, Project Director

- ・BGS社は、非公開民間会社で、高層ビル建築の実績がある。
- ・社内には建築家10人、電気・排水・水道施設他技術者20名を雇用している
- ・同社が望むLOCAL CONSULTANTとしてのVATを含むBILLING RATEは、\$1,000～1,500
- ・同社の設計では、他社と同様にGOS建築基準を採用、CADによる作業を行っている。
- ・JICA調査のLOCAL CONSULTANTとして積極的に対応したい。対象地域の地質調査は関連会社に委託する。

以上

9月19日 KTZにて中国ウイグル自治区に関する聞き取り調査

先方：Mr. Mirat Zh. Sagdiyev, Deputy Head of Freight Traffic Marketing Department

- ・中国ウイグル自治区の人口は250万人、首都ウルムチで開催された見本市に昨年出席した。日用品、ホンダ自動車製品（グアンジー工場製）、トマトジュース、綿花、化学肥料、建設資材等が展示されていた。
- ・ウルムチからの貨物は、上海やツングオ港を経由して海運に回るか、トラック輸送だとカザフまで3日かかる、現在では中国車両をカザフ国内で運転できるようになった。
- ・トラック輸送の利点としては、①国境での通関処理が15分と円滑である、②運搬日数が短い、③ウルムチーアラシャンコ間鉄道料金が通常の1.5倍と高い、④中国コンテナセンター公社が鉄道コンテナ・リース料\$400を取っている。
- ・最近、中国要人（フージンタウ首相）がカザフとの鉄道貨物輸送への協力を約束した。
- ・ドルジバーペトロバフス（ロシア国境）間のブロックトレインの運転業者選定入札を近々かける予定だ。

以上

9月21日 ドルジバ駅

先方：Mr. Askor副駅長、Mr. Baishiritob Harer, Cargo department, chief engineer（駅長から数えてNo. 3）

- ・ミラノフ駅長は、アスタナで開かれている中国鉄道公社との定期協議に出席のためドルジバ駅にはいない。
- ・駅南方に風力発電所1基が建設されたが買電はしていない、駅構内は、現在、15車線あるが西方に新ヤードを建設予定（アラシャンコ駅は24車線ヤードを建設中）、同駅の機関車の運転は全部カザフ側で行っている、原則的には輸入貨物をドルジバ駅で積み替えるが輸出貨物の70%もカザフ側で積換えている。
- ・2010年には貨物取扱量年間1千万トン为目标、去年は5.8百万、今年は6百万トンを見込む。
- ・同駅の課題は①中国側4車線（南方中国軌道2車線、北方カザフ軌道2車線）での手続きで時間がかかっている、②カザフ側機関車がアラシャンコ駅で3時間以上5時間の時間を取られる。
- ・3番線：屋内で主に有蓋貨物の積換えを行う、1.5トンフォークリフト×4台（ケデントランス社所有、TACISが支援）及びベルトコンベア、中国側13台とカザフ側14台を同時収容、積換え所要時間はカザフ側通関検査を含め約3時間、ホーム幅14.2m
- ・4番線：コンテナ専用屋内積換え線、30.5トン・ガントリークレーン×2基、処理能力3分／コンテナ1両、25両を同時収容可能、主要韓国フォワーダーであるSJL所有のコンテナが見られた。
- ・2番線：3番線とほぼ同じ施設
- ・屋外コンテナと無蓋車積換え施設：フィンランドSISU社製リーチスタッカー1機
- ・5番線：KEDENSERVICE社所有の屋内2階式石炭コークス積換え施設で1階はカザフ側車両、2階を中国側車両が使用する。処理能力は1.5～2時間／4両、つまり30分／両だが、1番線の台車取替えの方が料金が安い（168SF／両）が作業時間が早いのでそちらが優先して使われる。
- ・6番線：民間鉄鉱石会社（ワードミラーマナリスト所長）が経営、屋内3階式鉄鉱石積換え施設、3階部分は3列15両でカザフ車両、中国車両は1階部分2列で14両が入る、現在の取扱量は3～4千トン・月だが30万トン・年能力×2基を備える、入り口から見て左側は小さく軽い鉱物専用となっている。
- ・1番線：台車取替え線、客車10両の乗客を乗せたまま機関車・ワイヤー・人力を使用して約50分で処理する、JBICが購入を融資したトップ・リフターはウクライナ製で265台を4車線（有蓋車、タンク車用）で使っている、そのうち208台が稼動し、57台を予備としている、台車交換方式はドルジバ駅の他にはイラン国セラフス駅とスカンジナビアで採用されている。
- ・7番線：化学肥料積換え施設

以上

9月22日 ドルジバ駅

- ・物流センターの施設を利用すると考えられるトラック輸送の貨物として、近隣地域で採掘されるチタンスポンジ、鉛、亜鉛があり、ウラジオストック等へ運んだり、上海市場へ出荷（蝶理）している。ブロック・トレインでコンテナのみを運ぶことになる。
- ・物流センター施設の候補地としては、①駅北東②設計院計画地（2001年）：貨物車洗車場、屋内台車交換施設、5haの空き用地、35両収容可能ヤードから成る、③西南方向の石油タンクターミナル隣接地
- ・石油タンク施設：カナダ・ハリケーン社所有、引込み線は中国軌道のみ、百万トンのタンク増設計画がある。
- ・4番線におけるコンテナ処理実績：'02には4,227×2ライン=8,000台（11台・日）、'01には5,709×2（16台・日）、'00には3,644×2（15台・日）
- ・ガソリン価格：同地域のガソリンスタンドでは54テンゲ/l、アルマティでは40テンゲ/l
- ・溶接棒を中国からロシアへ、中国石油社製掘削機をグルジアへ（コンテナトレーラー方式に類似）、大宇社製バスをウズベキスタンへ運搬中を目撃した。
- ・両国の軌道幅差：1,520ゲージ-1,435ゲージ=85MM

‘02年ドルジバ駅貨物取り扱い実績割合

品目	全体	輸出	輸入
鉄鉱石	23	26	3
化学肥料	2	1	11
鉱物	8.4	9	
石油	13.7	15	
非鉄金属	1.9	2	
コークス	4		37
鉄スクラップ	24.4	27	
非鉄地金	7.6	9	
材木	1.6	2	
その他	11.4	5	7
肥料		4	
コンテナ			13
建設資材			4
ガソリン			3
日用品			6
金属		2	6
食品			6
茶			4
合計	100%	100%	100%

1991～2003年取り扱い実績

年	1996	2002	2003
千トン	2,201	5,800 (うち輸出5,164)	6,800

2003 - 2014年予測

年	2006	2014
千トン	9,400	13,540うち輸出：11,120 (鉄鉱石：4,000、石油：3,500、 非鉄金属：900)

(注：現施設能力は8百万トン)

以上

9月22日 ドルジバ税関

先方：Bergmanov Abdugali Salbekovich署長，Toishbekob Jusur国際情報局長

- ・ドルジバ駅はCIS最大の積換え施設を保有、貨車600両・日进行处理、昨年の貨物輸送は5.6百万トン、今年は7百万トンを見込む、コンテナ貨物の90.95%はトランジットコンテナ
- ・貨物の10%は危険国（アフガニスタン、イラン、イラク）向けなので麻薬犬で探査しているが荷主には不評であり、迅速化のためにもスキャナーが欲しい
- ・PANK T（国境前中国側で行う国境警察の検査地点）を通過後、荷姿検査（盗品の有無、密輸情報等による麻薬・武器）、積換え車線を指示し、入線後税関検査を行う
- ・'97年のジュネーブ協定に基づく統一情報検査データベースを採用、これには、全欧州が参加しているが、中国や日本は参加していない、京都議定書も遵守している。

以上

9月23日 風力発電民間会社“ALMATYAUTOMATICA”

先方：Mr. Michail P.Rakov、Engineer

- ・ドルジバ地域へキジルオルダ州にある発電所からの送電線178kmを建設中、78～90%を完了
- ・風力発電計画の第1段階：36kwをKTZに買電交渉中、来年には110kw出力を達成、第2段階：50KWX10～11基（増設）＝5MW、第3段階：40MW
- ・仏VENTIS社アンドレイエフ技師が技術指導、京都議定書に基づき、アフメトス首相や国連も支援している

以上

9月24日 (株)日新

先方：モスクワ・アルマトイ駐在員事務所所長 藤井政義氏

- ・CLBは海上輸送より5～10日早い、ドルジバでは2～3日通関に要し、アルコール類はドルジバで前払い後、仕向け地で精算する。
- ・最近の同社のコンテナ輸送実績は40×40台・月（アルマティのトヨタ自動車向けやウズベキスタン煙草製造会社へインドから煙草葉、日本からフィルターを輸送）
- ・同社の代理店はTRANCO（カザフの大手フォワーダー）
- ・鉄道B/Lは'96から採用されており、1本のB/Lで処理されるようになった
- ・利用客にとっては、料金より日数の短縮が大事
- ・貨物追跡システムはSLBだけでなく旧ロシア全地域で機能している

以上

9月24日 INTRANSCOM（旧鉄道設計院）

先方：Mr. Kanat K. Alpysbayev, Member of the Board of Directors, Ms. Natalya P. Kharochkina, The Head Engineer, Mr. Arsentiy Sapranidi, Project Manager

- ・駅舎、機関車・客車修理工場、新線設計、CLB、新線建設にかかわるF/S、JBIC案件の実績あり
- ・約250人の職員を抱えている。内訳は、地質25名、道路、橋梁、上下水9名、建築18名、光ファイバー通信、機関車調達8名ほか
- ・CADを使用、過去のデータベースあり
- ・ローカルコンサルとしてのBILLING RATEは、\$1,500-2,000+130~140%：ボーナス、VAT+日当（アスタナ勤務）
- ・海上ボーリング調査の経験はカザフ企業にはない
- ・2001年に作成された「ドルジバ駅拡張計画書」を入手した

以上

9月25日 KEDENTRANS

先方：Mr. Almas S. Shabanov, President, Mr. Mykanov Eldes Ismagulovich, Managing Director, Mr. Aimbetov Tashkenbai Shaimerdenovich, Director

- ・全国19箇所（アトラウ、アスタナ、アルマティ、ドルジバほか）の駅ターミナルに物流センターを保有する。
- ・主要業務としては、①貨物の積み下ろし、②貨物ターミナルの経営、③通関業務、その他トラック経営、タンク車と貨物車の保有

- ・アルマティⅡ駅貨物ターミナルでは、主に3.4・5トンクレーンを使って小型コンテナの取り扱い、近年の貨物量は減っている、トヨタ・フォークリフト12台を購入、40トンクレーンで20‘40’コンテナを同時に扱える（ドイツ製で価格は3百万ユーロ、次にロシア製2台を購入予定）、ヤードに屋根をつける計画がある
- ・アルマティⅠ駅貨物ターミナルでは、主に大型コンテナを取り扱う、リーチスタッカー（フィンランドKALMAR社製及びドイツBOSS社製の計2台）、年間平均取扱量は3万から4万個
以上

5. ローカルコンサルタント資料

物流分野に関する本格調査での現地再委託・補助業務の検討、ローカルコンサルタントの実態・能力

会社名	組織規模、保有機材・施設、 関連業務実績等	技術者数	提示されたVATを含む BILLING RATE
BGS建築設計会社	本社はアスタナ市、株式非公開の民間会社で、高層ビル建築の実績がある。GOS建築基準を採用、CADによる作業を行っている。対象地域の地質調査は関連会社に委託する。	建築家10人、電気・排水・水道施設他技術者20名	\$ 1,000~1,500
INTRANSCOM (旧鉄道設計院)	本社はアルマティ市。駅舎、機関車・客車修理工場、新線設計、CLB、新線建設にかかわるF/S、JBIC案件の実績あり。2001年に「ドルジバ駅拡張計画書」を作成した。CADを使用、過去の業務実績データベースを保有している。海上ボーリング調査の経験はカザフ企業にはない。	約250人（地質25名、道路、橋梁、上下水9名、建築18名、光ファイバー通信、機関車調達8名ほか）	\$ 1,500~2,000 (直接人件費) +30~40% (ボーナス、VAT) +日当 (アスタナ勤務の場合)

6. 収集資料リスト

番号	資料の名称	形態	収集資料	専門家 作成資料	JICA 作成資料	発行機関	備考
1	List of National Statistics	図書	○			カザフスタン統計庁	A5 76
2	全国地図 (1:3,000,000)	地図	○			土地資源管理庁	1
3	全国地図 (1:2,500,000)	地図	○			土地資源管理庁	2
4	全国地図 (1:1,500,000)	地図	○			土地資源管理庁	4
5	鉄道地図 (1:3,500,000)	地図	○			土地資源管理庁	1
6	道路地図 (1:3,500,000)	地図	○			土地資源管理庁	1
7	アクタウ港の概要	リーフ レット	○			アクタウ港湾公社	A4 三つ折
8	The special economic zone "Seaport Aktau"	図書	○			Mangistau Province	A4 8
9	Financial report, 2002	リーフ レット	○			Kaztransservice	A4 15
10	ドルジバ駅拡張計画、2001	図書	○			Intranscom	A4
11	会社案内	図書	○			Intranscom	A4 32
12	会社案内	図書	○			カザフスタン鉄道公社	A4 変形44
13	会社案内	図書	○			Khazar Shipping Company	A4 12
14	会社案内	図書	○			株式会社日新	A4 8
15	会社案内	図書	○			Kaztransservice	A4 8
16	会社案内	図書	○			BGS	A4 8

事業事前評価表

2003年12月26日
社会開発調査部第一課

1. 対象事業名
カザフスタン国総物流システム向上計画調査
2. 我が国が援助することの必要性・妥当性
(1) 現状及び問題点 <p>カザフスタン共和国は面積270万km²という広大な国土をもつ内陸国であり、北及び西方はロシアに面し、南方はトルクメニスタン、ウズベキスタン、キルギスに、カスピ海を通じコーカサス地域及び中近東地域に、そして東方は中国に接している。広い国土に散らばっている人口、産業及び豊富な地下資源を有効活用するためには、運輸セクターが非常に重要であるが、その中でも特に長距離・大量輸送に適した鉄道がカザフスタンの陸上輸送に関し中心的な役割を果たしており、貨物輸送の約71%、旅客輸送の約61%を担っている。</p> <p>現在カザフスタンは運輸セクターの発展戦略においてはその地理的特性を生かし、東西を結ぶ物流のトランジット交通の発展を最重要課題としている。トランジット交通の増大により、カザフスタンにとっての外貨収入源の多様化が図られるとともに、物流の活性化によりカザフスタン国内及び周辺国の経済発展が促進されることが期待される。現在アジアから欧州へのコンテナ輸送の内、カザフスタン経由は0.2%（海上輸送が約97%、シベリア鉄道経由が約2.2%）とほとんど皆無であり、活性化の余地は大きい。</p> <p>トランジット交通の発展の上では様々な課題が認識されており、鉄道物流の運営・活用方法改善等のソフト面及び鉄道インフラ等のハード面両面からの対策が求められている。また、特に重要視されているのは、東西トランジット鉄道交通の窓口であるドルジバ（アルマティ州、中国国境）、アクタウ（マンギスタウ州、カスピ海に面したロシア、コーカサス、イランへの海上交通の拠点である港湾都市）における貨物取扱能力の向上、高度化である。ドルジバでは1997年の2.3百万トンから2002年には5.5百万トンへ、アクタウでは1997年の0.8百万トンから2002年に4.4百万トンへと取扱貨物量が近年大幅に増加しており、今後とも増加傾向が続くと予想されている。しかしながら、両所では円滑なトランジット交通上必要となる物流センター機能（貨物積替機能、貯蔵機能、配送機能、通関機能、情報管理等）が十分に存在しないことから、増大する物流需要に対応しきれない状況となっており、両所が国内物流、国外物流双方のボトルネックとなっているのが現状である。なお、その他カザフスタン国内の鉄道インフラもその施設更新、高度化を促進することが望まれているが、これら路線の改善についてはカザフスタン側で対応可能としている。</p>
(2) 国家開発計画、地域開発計画、分野別計画などの計画と当該案件の整合性 <p>カザフスタン国「2003年までの長期発展計画」及び「2010年までの中期発展計画」においても運輸セクターは重要分野の一つであり、また、東西を結ぶトランジット交通の発展を最重要課題としている。</p>
(3) 他国機関との関連事業との整合性 <p>東ヨーロッパからコーカサス、中央アジア各国を通過し、中国に至る輸送経路を整備するTRACECAプログラムをEUが技術協力を中心に行っている。の経路でもアクタウ湊とドルジバ駅は通過するところ、本調査はTRACECAプログラムの進展にも寄与するものである。</p> <p>その他、EBRDの資金協力によるアクタウ港修復事業が1999年に終了したが、アクタウ港における貨物取扱量は増加を続けている。本調査はそれに対応するためにアクタウ港の更なる活用を図るものである。また、JBICはドルジバ周辺の軌道の修復、通信設備の改良、荷役機器の増強を行ったが、コンテナ輸送増強については、依然支援の余地が大きい。本調査ではJBICによる支援を土台としつつ、ドルジバ駅の更なる増強、高度化を図る。</p>

(4) 我が国の当該への基本的援助方策との整合性

1996年10月に実施された政策協議ミッションにおいて、カザフスタンへの援助重点分野として運輸セクターがあげられた。また、2001年3月、JICA中央アジア援助研究会報告書により、中央アジア各国における援助重点分野が提言されたが、カザフスタンにおいては、運輸交通分野が重点分野になっている。

3. 事業の目的

物流輸送市場調査による鉄道物流の運営・活用方法改善を戦略的活動計画として提言し、かつカザフスタンにおける東西トランジット物流の要所である、ドルジバ駅、アクタウ港において物流施設を設置する計画を策定することを通じ、トランジット交通を含む、国内・国外物流の円滑化を図る。

4. 事業の内容

(1) 対象

- (a) 調査対象：カザフスタン周辺国の物流輸送市場、ドルジバ駅、アクタウ港
- (b) 技術移転の対象：運輸・通信省、カザフスタン鉄道、アクタウ港湾公社

(2) 調査内容

- (a) 現状分析（カザフスタン及び周辺国の運輸市場について）
- (b) 戦略的活動計画の作成
- (c) 総合物流システム施設F/S実施

(3) アウトプット

- (a) 計画策定：トランジット物流（特にコンテナ輸送）発展のための戦略的活動計画
ドルジバ駅及びアクタウ港における物流センターについての事業実施計画
- (b) 技術移転：物流マーケティング活動、物流センター整備計画作成についての技術が移転される。

(4) インプット：以下の投入による調査及び技術移転の実施。

(a) コンサルタント（分野／人数）

分野	人数
総括	1
国際物流・通関システム	1
物流マーケティング	1
物流ターミナル	1
物流情報システム	1
鉄道輸送・施設計画	1
港湾計画	1
物流ターミナル施設設計	1
鉄道ターミナル施設設計	1
港湾施設設計	1
環境配慮	1
経済・財務分析	1

(5) 総事業費

調査に要す費用：約3.5億円

(6) 調査のスケジュール

2004年3月～2005年7月

(7) 実施体制

- (a) 協力相手国実施機関名：運輸通信省、カザフスタン鉄道、アクタウ港湾公社
- (b) 協力相手国実施機関の責任者：運輸通信省副大臣

<p>5. 成果の目標</p> <p>(1) 提案計画の活用目標 策定された戦略的活動計画及び物流センター事業実施計画が順次実施されること。</p> <p>(2) 活用による達成目標 トランジット交通を含む、国内・国外物流の円滑化が図られる。</p>
<p>6. 今後の評価計画</p> <p>(1) 事後評価に用いる指標</p> <p>(a) 活用の進捗度 戦略的活動計画において提言された施策がカザフスタン政府により実施されたか。 提案事業の事業実施計画が実施されたか。 事業化のための資金調達が行われたか。</p> <p>(b) 活用による達成目標の指標 最終目標：トランジット物流量 中間目標：ドルジバ駅、アクタウ港通過貨物量、種類</p> <p>(2) 上記(a)及び(b)を評価する方法及びタイミング フォローアップ調査によるモニタリング 事後評価：2010年以降、必要に応じて実施</p>
<p>7. 外部要因リスク</p> <p>(1) 協力相手国内の事情</p> <p>(a) 政治的要因：政権交代等による運輸政策の変化、ロシア・中国等近隣国の運輸政策</p> <p>(b) 経済的要因：欧州－アジア間及び近隣国の貨物輸送需要の変動</p> <p>(c) 社会的要因：治安の悪化等</p> <p>(2) 関連プロジェクトの遅れ カザフスタン鉄道による、各種鉄道軌道インフラ整備</p>

