5. 質問票(Questionnaire)（英語・ロシア語）

16.2.2006

QUESTIONNAIRE

for

The Study for the Project of the Integrated Logistics System and the Marketing Action Plan for Container Transportation in the Republic of Kazakhstan

February 2006

Preparatory Study Team
Japan International Cooperation Agency

This questionnaire is prepared by the Preparatory Study Team 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") so as to obtain the necessary information and data needed for the Study.

This questionnaire supplements the result of the previous study conducted in September 2003.

Please answer all the questions in Russian or English (English is preferable) and attach materials requested in this questionnaire. Answers need not be too much in detail but should be brief and precise.

Thank you for your corporation.

Note: Please write Y if the Data/Item is available.
Please write N if the Data/Item is not available.

* If material attached is not written in English, please put a short note in English to help the Study Team to understand.

No	ITEMS OF NECESSARY DATA	AVAILABILITY		NAME OF MATERIALS
		YES/ NO	PLACE OF AVAILABLE DATA	
	1. Transportation sector			
1	(1) Network map of the national transportation system (roads, railways classified by single/double/electrified track, airways, waterways)			
2	(2) Traffic flow data for the past 5 years and the demand forecast for the future 10 years of cargoes, passengers by mode and route with OD chart between the blocks			
3	(3) Transportation cost of each mode			
4	(4) Development program of transportation facilities (roads, railways, airways, waterways)			
5	(5) Related studies (national transportation studies, etc.)			
	2. Railway Sector			
6	(1) Organization chart of Kazakhstan Temir Zholy (KTZ) with jurisdictional responsibilities and brief explanation			
7	(2) Progress of the Decentralization and Privatization of KTZ reformed in 2003			
8	(3) Status of "Kazakhstan crossing railway construction project" or other national railway improvement plan and investment plan			
9	(4) Latest annual report, business plan for the last 3 years			
10	(5) Financial statement for the last 5 years (income and expenditure by line and by cargoes/passengers, profit loss statement, cash flow statement, balance sheet)			
11	(6) International Transit Tariff of cargoes and the total revenue for the last 5 years			
12	(7) Passenger and freight traffic volume (passengers carried, passenger-kilometers, tons carried by commodity, ton-kilometers by commodity, origin-destination table by commodity)			
13	(8) Train operation diagram (passenger and freight trains, seasonal programs)			
14	(9) No. and types of the existing rolling stock (locomotives, passenger cars and freight cars)			
15	(10) Marketing system (policy for the clients, list of major forwarders, client management, database system, cargo collection and delivery system)			
16	(11) Human resources development (recruiting and training system, salary system, duty system for working terms and conditions, number of employees by final education/category/age, career path)			
17	(12) Accident records			
18	(13) Construction standard and design standard			
19	(14) Maintenance system for the facilities (organization with no. of staff)			
20	(15) Any apparent maintenance backlog, its scale and necessary cost for improvement with financing resource			

	3. Road Sector			
21	(1) Existing road conditions in whole country (length by each road class, surface type, lane width, traffic volumes, etc.)			
22	(2) Roads under construction (locations, length, width, progress of the construction)			
23	(3) Future road plans (location, length, cost)			
24	(4) Traffic volume of roads in whole country (by time, by vehicle class)			
25	(5) Current situation of Asian Highway Network development and TRACECA network			
	4. Information on the Aktau Port			
26	(1) National port development plan and development policy prepared and authorized by the government/Ministry of Transport and Communications			
27	(2) Possibility of port related development by Kazakhstan Development Bank in association with JBIC			
28	(3) Development plan of Aktau Port with financial resource (Expansion plan in the north area containing the logistics center facility, railway/road access and Special Economic Zone, and a detailed port plan showing all the port facilities such as container berths, general berths, storage areas, railway yards, navigation channel, etc)			
29	(4) Inventory of major port facilities			
30	(5) Traffic data for the last 5 years (cargo handling volume of major commodities including container cargo by trailer and by rail, O/D of major commodities in the manifest, share of inland transport by mode/commodity/hauling distance, number of passengers international/domestic			
31	(6) Current duration that the cargo ship has to wait at the port for re-loading			
32	(7) Port tariff and ocean freight (port tariff policy, channel dues, berthing fees, etc, covering all the cargo/ship handling operations in the port, leasing policy and rates for private operators, ocean freight of major commodity to/from major destinations/origins)			
33	(8) Financial statements (annual reports, profit loss statement, balance sheet, cash flow statement for the last 5 years)			
34	(9) Status of competitive port and transportation facilities around Caspian Sea (major competitive ports and railway routes via ports concerned, destination of commodities)			
35	(10) Process of customs clearance (duration, list of necessary documents with samples)			
36	(11) Latest situation of the Special Economic Zone in the hinterland of the port			
37	(12) Capability of topographic survey with land/ocean boring			
38	(13) Relation of the port development plan with the proposed "Master Plan Study for Integrated Regional Development of Mangistau Province in Caspian Region"			
	5. Latest information on the Druzhba station			
39	(1) Organization chart of management and station staff (no. of staff, duty hours)			

40	(2) Layout of station facilities and track layout			
41	(3) Train operation system (dwell time of passengers and freight trains at station, types of work with work times)			
42	(4) Freight traffic volume at the station for last 5 years (by commodity/packing style/import-export or transit, Origin-Destination of cargoes by commodity)			
.43	(5) Time spent for freight handling works between the stations of Druzhba and Alashankou (no. of trains hauled into the railways of China per day, length of car formation per train, exchange of car bogie, etc.)			
44	(6) Handling conditions of cranes/forklifts (no. of units with capacities)			
45	(7) Revenue and cost of operations and maintenance by items			
46	(8) Progress of "the improvement plan of Druzhba station" prepared by the Design Institute (INTRANSCOM) in 2001, with the budgeted amount of US$100mil.			
47	(9) Site condition of the candidate areas for the logistics center			
	6. Information on the Logistics			
48	(1) Future forecast of competitive corridors (SLB, CLB, ocean) for transit cargoes			
49	(2) Impact of the new track operation between Khromtau-Altynsarino			
50	(3) Introduction of "One Stop Border" system proposed by ADB CAREC Program			
51	(4) Activity of the national/FDI private forwarders in the logistics			
52	(5) Possibility of introduction of IT Computerization to strengthen the logistics by the Electronic Tag, WAN (Wide Area Network), EDI (Electronic Data Interchange) system, or RFID (Radio Frequency Identification) system			
	7. Environmental and Social Consideration			
53	(1) Legislation on Environmental and Social Impact Assessment, Guideline (Categorization), Institutional, Procedure			
54	(2) Quality standards for Air, Emission gas, Water, Effluent, Soil contamination, Noise and vibration			
55	(3) Environmental Monitoring System			
56	(4) Legislation on Land Acquisition, Resettlement, Compensation, Procedure, Guideline			
57	(5) Affiliated conventions international or regional on Environmental conservation			
58	(6) Initial Environmental Examination on the attached "Screening Format" required by JICA Guideline			

16 февраля 2006 г.

ВОПРОСНИК

для

Изучения по проекту интегрированных логистических систем и маркетингового плана мероприятий для контейнерных перевозок в Республике Казахстан

Февраль 2006

Группа предварительного изучения
Японское агентство международного сотрудничества

Настоящий вопросник подготовлен Группой предварительного изучения для «Изучения по проекту интегрированных логистических систем и маркетингового плана мероприятий для контейнерных перевозок в Республике Казахстан» (именуемого в дальнейшем «Изучение») с целью получения необходимой информации и данных, требуемых для Изучения.

Данный вопросник дополняет собой результаты предыдущего изучения, проведенного в сентябре 2003 г.

Мы просим Вас ответить на все пункты на русском или английском языке (английский язык является предпочтительным) и приложить материалы, запрашиваемые в данном вопроснике. Ответы должны быть краткими и точными без излишних подробностей.

Благодарим Вас за содействие.

Примечание:

Впишите, пожалуйста, букву Y, если данные или информация имеются в наличии.

Впишите, пожалуйста, букву N, если данные или информация отсутствуют.

* Если прилагаемые Вами материалы написаны не на английском языке, приложите, пожалуйста, короткую пояснительную записку на английском языке, чтобы Группа изучения могла понять их содержание.

№	Пункты необходимых данных	Наличие		Наименование материалов
		Да/ Нет	Место, где данные имеются в наличии	
	1. Транспортный сектор			
1	(1) Карта сети национальной транспортной системы (автомобильные дороги, железные дороги с разбивкой на однопутные, двухпутные и электрифицированные, воздушные и водные пути).			
2	(2) Данные о транспортном потоке за последние 5 лет и прогноз спроса на будущие 10 лет в отношении грузов и пассажиров по видам транспорта и маршрутам с диаграммой «пункт отправления – пункт назначения» между территориальными блоками			
3	(3) Транспортные затраты по каждому виду транспорта			
4	(4) Программа развития транспортных объектов (автомобильные дороги, железные дороги, воздушные пути, водные пути)			
5	(5) Смежные исследования (исследования по вопросам национального транспорта и т.п.)			
	2. Сектор железных дорог			
6	(1) Организационная схема «Казакстан темір жолы» (КТЖ) с указанием сферы ответственности подразделений и их кратким описанием			
7	(2) Ход децентрализации и приватизации КТЖ, проведенной в 2003 г.			
8	(3) Статус «Проекта строительства Трансказахстанской железной дороги», а также других планов усовершенствования национальных железных дорог или инвестиций в эту сферу			
9	(4) Последний годовой отчет, планы деятельности за последние 3 года			
10	(5) Финансовая отчетность за последние 5 лет (доходы и расходы с разбивкой по железнодорожным линиям, а также в разрезе грузы/пассажиры; отчет о прибылях и убытках, отчет о движении денежных средств, бухгалтерский баланс)			
11	(6) Тариф международного транзита грузов и совокупные доходы за последние 5 лет			
12	(7) Пассажирооборот и грузооборот (число перевезенных пассажиров, пассажиро-километры, количество перевезенных грузов в тоннах по видам товаров, тонно-километры по видам товаров, таблица «пункт отправления – пункт назначения» по видам товаров)			
13	(8) План движения поездов (пассажирские и грузовые поезда, сезонные планы)			
14	(9) Количество и типы существующего подвижного состава (локомотивы, пассажирские вагоны, товарные вагоны)			
15	(10) Маркетинговая система (политика для клиентов, список основных экспедиторов, управление клиентами, система баз данных, система сбора и доставки грузов)			
16	(11) Система подготовки кадров (система набора и обучения кадров, система заработной платы, трудовой распорядок и условия работы, количество персонала по уровню образования,			

№	Пункты необходимых данных	Наличие		Наименование материалов
		Да/ Нет	Место, где данные имеются в наличии	
	категории и возрасту, линии деловой карьеры)			
17	(12) Данные о транспортных происшествиях			
18	(13) Строительные и проектные стандарты			
19	(14) Система технического обслуживания объектов (организационная структура с указанием численности персонала)			
20	(15) Существующие явные отставания в проведении работ по техническому обслуживанию объектов, масштабы отставаний и необходимые затраты на их ликвидацию с указанием финансовых источников			
	3. Дорожный сектор			
21	(1) Состояние автомобильных дорог в стране в целом (протяженность дорог по категориям, типам покрытия, ширине полосы движения и проезжей части, интенсивности движения и т.п.)			
22	(2) Дороги в стадии строительства (местоположение, протяженность, ширина, состояние хода строительства)			
23	(3) Планы строительства дорог в будущем (местоположение, протяженность, затраты)			
24	(4) Интенсивность движения на дорогах по стране в целом (во времени и типу транспортных средств)			
25	(5) Текущее состояние развития сети дорог «Азиатское шоссе» (Asian Highway Network) и транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (TRACECA)			
	4. Информация об Актауском порте			
26	(1) Государственный план развития порта и политика развития, составленные и утвержденные правительством или Министерством транспорта и коммуникаций			
27	(2) Возможность осуществления развития порта Банком развития Казахстана в сотрудничестве с Японским банком международного сотрудничества (JBIC)			
28	(3) План развития Актауского порта с указанием финансовых ресурсов (план расширения мощностей в северной зоне, содержащей логистический центр, подъездные железные и автомобильные дороги и специальную экономическую зону, а также подробный план порта, показывающий все портовые объекты, такие как контейнерные причалы, причалы для генеральных грузов, складские участки, железнодорожные терминалы, судоходный канал и т.п.)			
29	(4) Перечень основных портовых объектов			

№	Пункты необходимых данных	Наличие		Наименование материалов
		Да/ Нет	Место, где данные имеются в наличии	
30	(5) Данные о движении грузов и пассажиров за последние 5 лет (объем перевалки грузов основных видов товаров, включая контейнерные грузы на автомобилях и по железной дороге; пункты отправления и назначения основных видов товаров, указанные в манифестах; доля во внутренних перевозках по видам транспорта, товарам и расстояниям перевозок; количество международных и внутренних пассажиров)			
31	(6) Продолжительность ожидания грузовым судном перегрузки в порту в настоящее время			
32	(7) Портовые тарифы и стоимость морских перевозок (политика портовых тарифов; канальный сбор, швартовый сбор и прочие сборы, охватывающие все операции по обработке грузов и судов в порту; лизинговая политика и ставки для частных операторов; стоимость морских перевозок основных видов товаров до/от основных пунктов назначения/отправления)			
33	(8) Финансовая отчетность (годовые отчеты, отчеты о прибылях и убытках, бухгалтерские балансы, отчеты о движении денежных средств за последние 5 лет)			
34	(9) Положение конкурирующих портов и транспортных объектов вокруг Каспийского моря (основные конкурирующие порты и проходящие через них железнодорожные маршруты, пункты назначения грузов)			
35	(10) Процесс таможенного оформления (продолжительность, список необходимых документов с образцами)			
36	(11) Текущая ситуация в специальной экономической зоне на территории порта			
37	(12) Имеющиеся возможности осуществления топографической съемки с наземным и морским бурением			
38	(13) Связь плана развития порта с предлагаемым «Изучением для Генерального плана комплексного регионального развития Мангистауской области в Каспийской зоне»			
	5. Последняя информация о станции «Дружба»			
39	(1) Организационная структура управления и персонал (численность персонала, часы работы)			
40	(2) Расположение объектов станции и железнодорожных путей			
41	(3) Система движения поездов (время пребывания пассажирских и грузовых поездов на станции, виды выполняемых работ и затрачиваемое на них время)			
42	(4) Объем движения грузов на станции за последние 5 лет (по видам товаров, видам упаковки, категориям «экспортные, импортные и транзитные», пунктам отправления и назначения грузов по видам товаров)			
.43	(5) Время затрачиваемое на обработку грузов между Дружбой и Алашанькоу (количество поездов, отправляющихся по китайским железным дорогам ежедневно; количество вагонов в одном поезде, смена тележек вагонов и т.д.)			

№	Пункты необходимых данных	Наличие		Наименование материалов
		Да/ Нет	Место, где данные имеются в наличии	
44	(6) Условия обработки грузов кранами и вилочными погрузчиками (количество единиц и производительность техники)			
45	(7) Доходы и затраты на операции и техническое обслуживание по видам			
46	(8) Ход выполнения «Плана усовершенствования станции Дружба», подготовленного Проектным институтом транспорта и коммуникаций (ИНТРАНСКОМ) в 2001 г. с размером бюджета 100 млн. долларов США			
47	(9) Характеристики участков, предлагаемых в качестве кандидатов для логистического центра			
	6. Логистическая информация			
48	(1) Прогнозы на будущее конкурирующих коридоров (Сибирский транспортный коридор, Китайский транспортный коридор, морской коридор) в отношении транзитных грузов			
49	(2) Воздействие вследствие открытия новой железнодорожной ветки Хромтау-Алтынсарино			
50	(3) Внедрение системы «одна остановка на границе» (“One Stop Border”), предлагаемой программой Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества АБР			
51	(4) Деятельность отечественных и иностранных частных экспедиторов в логистике			
52	(5) Возможности внедрения информационно-компьютерных технологий для усиления логистики с помощью электронных ярлыков, ГВС (глобальной вычислительной сети), системы ЭОД (электронного обмена данными), системы радиочастотной идентификации			
	7. Учет экологических и социальных аспектов			
53	(1) Законодательство, касающееся оценки воздействия на окружающую среду и социального воздействия, методическое руководство (категоризация), институциональные аспекты, процедура			
54	(2) Экологические нормативы, касающиеся воздуха, выхлопных газов, воды, сточных вод, загрязнения почвы, шума и вибрации			
55	(3) Система экологического мониторинга			
56	(4) Законодательство, касающееся приобретения земли, переселения, компенсаций, процедуры; методическое руководство			
57	(5) Имеющие отношение международные и региональные конвенции по охране окружающей среды			
58	(6) Первоначальная оценка окружающей среды по прилагаемой «Форме для скрининга», требуемой методическим руководством JICA			

5. 質問票(Questionnaire)への回答

（英語、ロシア語）

ANSWERS TO THE QUESTIONNAIRE FOR THE STUDY FOR THE PROJECT OF THE INTEGRATED LOGISTICS SYSTEM AND THE MARKETING ACTION PLAN FOR CONTAINER TRANSPORTATION IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

2. Railway sector

6 (1) Organization chart of Kazakhstan Temir Zholy (KTZ) with jurisdictional responsibilities and brief explanation

Organizational chart of the management of JSC "NC "KTZ" **(see attachment 1)**
Organizational structure of the management of JSC "NC "KTZ" consists of:

- stockholders meeting;
- board of directors;
- auditing commission;
- administration (executive body);
- constituent divisions of JSC "NC "KTZ" (departments, independent bureaus, branches).

Substantiation of the structure:

JSC "NC "KTZ" has a holding structure, which provides functional integrity and manageability of the railway sector in transportation process. At the same time 100% of shares of affiliate joint-stock companies are included in the capital stock of JSC "NC "KTZ", with an exception of shares of JSC "Kedentransservice" (only 33% of its shares are included in the capital stock of JSC "NC "KTZ").

In October 2002 all 12 affiliate joint-stock companies made a partnership agreement by which they delegated to JSC "NC "KTZ" the power to coordinate their activities on the following matters for the benefit of the parties: representation of the interests of the parties in relations with government bodies, investment policy, price formation and cost regulation, purchase of financial and material resources, capital construction and repairs, development of common accounting policy and accounting and financial reports compilation guidelines, development of common concept on personnel and welfare policy, analysis of informational and technical safety, information exchange, regulation of other types of relations in the process of the parties' activities.

The head office constitutes a vertically integrated system of management of operation facilities in the sector. Branches are placed under direct control of responsible departments and bureaus within the head office. Financing is provided and accounting reports are submitted through operation departments, which in their turn are financed directly through the Economy and Finance Department.

7 (2) Progress of decentralization and privatization of KTZ in 2003

In 2003 JSC “Kazzheldortrans” was established as a national carrier on the basis of the rolling stock of JSC “NC “KTZ” (100% of its shares were transferred to JSC “NC “KTZ”). At the same time JSC “Locomotive” was established on the basis of locomotive stock of JSC “NC “KTZ” with an aim to provide to all carriers an equal access to locomotive haulage services.

The main task of the national carrier is to carry out government related transportation services on first-priority basis.

Independent carriers having their own rolling stock will have an equal and non-discriminatory access to the trunk network and to services of the locomotive company.

In 2004-2005, with an aim to introduce competitiveness in maintenance activities, assets of rolling stock repair enterprises, which had been leased out before, were sold by competitive tender. Assets of enterprises in railway supplementary services sector were also sold to private owners who now compete with each other in providing repair and other services and can diversify their activities in line with import substitution program.

Municipal enterprises carrying out natural-monopoly types of activities are being transferred to local authorities.

Transition of railway transport to market relations signifies separation of passenger transportation from freight transportation and elimination of existing practice of cross-subsidization.

Private transporters were given the right to carry out on competitive basis passenger transportation on domestic routs for the sake of introducing competition in passenger transportation sector.

At the same time transportation services on international routs and those routs, which were not requested by private companies, are provided by the national passenger carrier who possesses the necessary volume of rolling stock. Other railway cars are leased out to all willing carriers on equal basis.

For this purpose JSC “Passenger transportation” acting as a national carrier and JSC “Passenger car leasing company” providing passenger car leasing and sales services were established on the basis of OSC “Passenger transportation”.

8 (3) Status of “TransKazakhstan railway project” and other national railway improvement and investment plans

Status of “TransKazakhstan railway project”

At present time Kazakhstan side studies the feasibility of the project of construction of TransKazakhstan trunk railway (1435 mm gauge) with overall consideration of economic efficiency, conformity of the project with strategic interests of the state, determination of the optimal rout, coordination of the stance and actions of participating countries on the project implementation, preparation of the necessary legal basis in participating countries, attraction of guaranteed volumes of shipment in freight generating regions, etc.

Electrification of railways

One of the most important technical measures ensuring the increase of economic efficiency of railway transport operation is electrification of railways. Electric locomotives are 33% more effective in respect of energy consumption and require twice as less expenses for their maintenance. Corresponding share in transportation costs is 1.6 less in case of electric motive power compared with diesel locomotives. Besides, an electric locomotive is almost twice cheaper than a diesel locomotive, and its average service lifetime is 10 years longer.

At present time electrified railway lines in Kazakhstan comprise about 28% of the total railway length, and account for about 54% of total railway transportation volume. In general, such level of railway electrification is considered to be low. According to recent estimations optimal share of electric motive power transportation is 85%. To achieve this optimal level of railway electrification it is necessary to electrify about 3000 km of railways additionally to existing electrified lines.

In 2006-2008 investments for electrification of railway sections will make: Ekibastuz-Pavlodar section – 1,388 mln tenge, Kostanai-Zhelezorudnaya section – 1,713 mln tenge, Kandyagash-Makat section – 21,000 mln tenge.

Construction of new railway lines

Construction of new railway lines is aimed at creating a closed network of Kazakhstan railways, which will make it possible to transport goods by the shortest optimal routs within the territory of the country without using railways of adjacent countries. Construction of new railway lines is also necessary for development of promising deposits of natural resources and new industrial centers.

For the further creation of domestic railway network it is planned to construct Beineu-Shalkar and Saksaulskaya-Zhezkazgan railway lines in the central and western parts of the Republic of Kazakhstan with total cost of 1.4 bln USD including external sources of investments.

Construction of Mangistau-Bautino (175 mln USD of total cost) and Eraliyevo-Kuryk (58 mln USD) new railway lines is also planned.

Utilization of public-private partnership schemes, including concession agreements widespread in international practice, will allow for attraction of private investments to develop transit transportation potential of the Republic of Kazakhstan by means of implementation of new railway construction projects.

Increasing of traffic capacity of stations and sections

Increase of transportation volumes at stations and sections on certain routs has already created bottlenecks with respect to traffic and processing capacity. To ensure the growth of transportation volumes it is necessary to solve problems concerning development of stations and railway network sections, safety of train operations, enhancement of existing facilities and putting into operation of new ones, bringing transportation sector in conformity with technical regulations of railways operation in Kazakhstan.

In this respect the following matters are under consideration: reconstruction of the stations of Dostyk, Saryagash, Zhaisan, Makat, Almaty, Atyrau, Kyzyl-Zhar, Zharyk; rail track electrification at Almaty-1 station; enhancement of traffic and processing capacity of Zharyk-Kyzyl-Zhar, Kulsary-Aksaraiskaya, Kulsary-Mangyshlak railway sections.

It is necessary to extend rail tracks for ensuring acceleration of train and shunting operations, adjusting train operations, increasing traffic and processing capacity of stations, ensuring traffic safety and improving operating performance of stations.

Enhancing and ensuring stable traffic capacity of the main section of the Aktogai-Dostyk international trunk line will enable to increase freight and passenger volumes as well as processing capacity of the border crossing at Dostyk station and reduce operation costs thereby increasing efficiency and stability of railway transport.

In 2006-2008 the project financing will amount to 22,029.9 mln tenge which will be used for extending and reconstruction of railway infrastructure, purchase of new equipment, technology improvements and further development of sorting facilities.

10 (5) Financial statement for the last 5 years (income and expenditure with breakdown by railway lines, and freight/passengers; profit and loss statement, cash flow statement, balance sheet)

OPERATING RESULTS IN 2003-2004
Main operating indicators

Indicator	Unit	2003	2004
Freight turnover	**mln ton-km**	**147,672**	**163,420**
including:			
Domestic	mln ton-km	68,848	74,896
International (export)	mln ton-km	58,574	62,559
International (import)	mln ton-km	10,100	12,954
International (transit)	mln ton-km	10,150	13,011
Freight carried	**thousand tons**	**202,737.3**	**215,543.7**
including:			
Domestic	thousand tons	113,643.9	122,548.3
International (export)	thousand tons	72,288.8	72,215.9
International (import)	thousand tons	10,123.8	12,748.4
International (transit)	thousand tons	6,680.8	8,031.0
Passenger turnover	mln pas-km	**10,686**	**11,818**

Freight turnover in 2003 amounted to 147,672 mln ton-km. Passenger turnover amounted to 10,686 mln pas-km.

Operating income of JSC «NC «KTZ» in 2003 amounted to 191,327 mln tenge.

Operating expenses of Joint Stock Company «NC «KTZ» (cost of sales) amounted to 147,572 mln tenge. Expenses in 2003 amounted to 24,475 mln tenge.

In 2003 JSC «NC «KTZ» recorded an operating profit of 17,731 million tenge.

Freight turnover in 2004 amounted to 163,420 mln ton-km, exceeding the level of 2003 by 10.7% due to the growth of shipment volume.

Freight turnover growth was recorded in all sectors: domestic – by 8.8%, export – by 6.8%, import – by 28.3%, transit – by 28.2%.

Operating income of JSC «NC «KTZ» in 2004 amounted to 224,237 mln tenge. 17.2% increase from 2003 was caused by 10.7% freight turnover growth and tariff introduction for trunk railway network services from 20 July, 2004.

Expenses in 2004 amounted to 21,612 mln tenge, a 11.7% decrease from 2003.

In 2004 JSC "NK "KTZ" recorded a net profit of 10,250 mln tenge.

Capital investments of JSC "NK "KTZ" in 2004 amounted to 38,816 mln tenge, of which 4,586 mln tenge were financed by external loans and 34,230 mln tenge from own sources of funds.

Tariff-based freight turnover in 2005 reached 171,855 mln ton-km, a 5.3% increase from 2004.

JSC "NK "KTZ" operating income in 2005 was 260,254 mln tenge, a 16.1% increase from 2004.

Expenditures in 2005 reached 23,343 mln tenge. 8% increase of expenditures in comparison with 2004 was mostly due to increase of interests paid on bank loans.

Operating income in 2005 was 2,273 mln tenge, while non-operating income totaled 629 mln tenge.

11 (6) International transit tariff for freights and total revenue for the last 5 years

Information on international transit tariff

With regards to international freight transit transportation by railway in the Republic of Kazakhstan rates of so called "Railway tariff policy of CIS countries" (hereinafter – Tariff policy) are applied for a freight year. Tariff policy is adopted at annual Tariff conferences of CIS countries, which are members of tariff agreement.

Tariff rates for freight transportation, announced by the Railways of CIS countries in Tariff policy, fix the tariff ceiling (upper limit) for a freight year.

Each Railway administration is entitled to reduce the announced tariff level by providing discounts and establishing special "through rates" in line with its own economic interests. Raising of rates announced in Tariff policy for a freight year cannot be done more than twice a year.

Basic principles for formulation of Tariff policy of CIS countries were discussed at the Fifth meeting of the Railway Transport Council on October 19-20, 1992 in Minsk .

Rates of Tariff policy for a freight year are based on ITT (International Transit Tariff) and CTT (Common Transit Tariff), determined by Railway Cooperation Organization (RCO), of which Kazakhstan Railways are a member.

CIS Tariff policy for international freight transportation is implemented in accordance with the "Tariff agreement of railway administrations (Railways) of CIS

countries" signed on February 17, 1993, "Concept for establishing an agreed tariff policy for railway transport of CIS countries" signed on October 18, 1996, and "Agreement on implementation of systematic policy for determining transport tariff" signed on January 17, 1997.

Tariff policy pursued within the framework of Tariff Agreement is aimed at maintaining an integrated railway tariff area taking into consideration the existing global market and transportation services market situation, free flow of goods on the CIS territory and competitiveness of railways in comparison with other carriers.

Price and tariff policy and its substantiation

The restructuring program stipulates separation of transportation activities from natural monopoly services, i.e. from the services of trunk railway network (TRN).

The decision on dividing the existing tariff into freight railway transportation (Tariff Schedule 10-01), TRN services, locomotive haulage services and forwarding services was made at the meeting of Inter-ministerial commission on tariff policy on March 30, 2004.

In accordance with the Article 4 of the Law of the Republic of Kazakhstan "On natural monopolies" TRN services are regarded as constituting a natural monopoly. Tariff for TRN services is regulated by the Agency for regulation of natural monopolies (ARNM).

Tariff for TRN services was approved by the Order of the Chairman of ARNM, and came into force from July 20, 2004. This tariff is temporary and is applied until the adoption of a new tariff methodology.

With this in mind the following Temporary Tariff Schedules were approved by JSC "NC"KTZ" internal order "On approving temporary Tariff Schedule (part 2) for extra and discount rates to freight transportation tariff", dated July 8, 2004 No255-Ts:

"Tariff for locomotive haulage services";

"Tariff for use of freight cars and containers";

"Tariff for freight and commercial services".

The abovementioned order also determines discount rates for locomotive haulage services in case of freight transportation by self-owned (or leased) universal cars.

Thus, the following new tariffs, which had not existed before, were introduced: tariff for TRN services, tariff for locomotive haulage services (LH), tariff for use of freight cars and containers (CU) and tariff for freight and commercial services (FS).

Tariff for freight transportation by common rolling stock consists of four parts – tariff for TRN services, LH, CU, and FS.

Tariff for freight transportation by self-owned (or leased) universal cars consists of three parts – tariff for TRN services, LH, and FS.

The previous Tariff Schedule No 10-01 "Tariff for freight railway transportation" issued in 1989, lost its effect from the day of the new Tariff Schedule coming into force.

JSC "NC"KTZ" revenue from international transit transportation

	2001	*2002*	*2003*	*2004*	*2005*
Revenue from international transit transportation	18,172,596	20,759,143	24,173,495	28,609,197	37,355,471

12(7) Passenger turnover and freight turnover (see attachment No2)

14(9) Number and types of existing rolling stock (locomotives, passenger cars, freight cars) (see attachments No3, 4, 5)

15(10) Marketing system (client policy, list of major forwarders (see attachment No6), client management, database system, cargo collection and delivery system)

Marketing policy is aimed at implementation of the tasks put forward by the Government of the Republic of Kazakhstan for the development of transit and export-import potential of Kazakhstan. At this stage the main purpose of marketing activities is to actualize the previously determined strategic approaches which would enable to prioritize the company activities for cargo attraction and to determine long-term guidelines for marketing strategy in line with restructuring of the sector and transportation market development trends.

To understand the existing situation and to suggest measures for its improvement one of the marketing mechanisms, namely marketing researches are used in everyday work.

Results of the studies show what shippers, consisting of large, medium and small cargo producers, are expecting, how and where they plan to transport their goods. It enables the company to see the nearest prospects, promptly and efficiently use flexible tariff policy, making it possible to create favorable conditions for freight owners thereby attracting new transportation volumes, and in certain cases even to raise tariff and to get additional revenue without detriment to shippers.

Two approaches are used in studies: "express analysis" and "multifactor analysis'.

Express analysis covers the following topics:

1. Situation on regional and global transportation market at the moment of analysis.
2. Supply of transportation services on the market.
3. Analysis of production (export, import) of leading users of transportation services.
4. Consumption and potential capacity of the market.
5. Market prices (producers shipment prices, contract, wholesale and retail prices).
6. Sales systems and channels.

Express analysis is implemented on the basis of official and own information. Express analysis of transportation market is carried out for the purpose of getting information on market conditions, availability, quality and cost of services on different

routs and railways of other countries, and about competitors. If required, further multifactor analysis resulting in concrete recommendations is performed.

Multifactor analysis is conducted by the company staff using a large number of data sources. Besides statistical data analysis it also includes questionnaire surveys of market players and representatives of governmental bodies and local authorities responsible for decision-making with regards to market regulations, customs and border-crossing rules.

16(11) Personnel training system (recruiting and training system, salary system, job regulations and working conditions, number of employees by educational background, category and age, carrier paths).

Issues of personnel policy formulation, including systematic personnel management, were emphasized in welfare program guidelines of JSC "NC"KTZ", which were reflected in the "Concept of welfare support of railway employees". The priority tasks of personnel policy of JSC "NC"KTZ" are training and skill development of personnel.

JSC "NC"KTZ" provides assistance to employees and their children for paying tuition fees in railway related vocational high schools. Categories of employees applicable for such assistance are determined by Working group for examining applications for tuition fees assistance and Commission for consideration of welfare matters. "Regulations for providing assistance to employees and their children for paying tuition fees in railway related vocational high schools" (hereinafter " The Regulations") approved by the order of JSC "NC"KTZ" dated February 23, 2004 set forth a basis for examining employees applications.

The Regulations make provisions for the following programs:

1) "Targeted assistance" – welfare support by payment of one year tuition fees to socially disadvantaged employees of JSC "NC"KTZ" (low-income, disabled, orphans);
2) "Railway man of the 21st century" – a program with a purpose to assign employees to the sidings and remote stations (payment is done on a contract basis with a condition that a newly employed person will be deployed at a station of 3, 4 or 5 category);
3) "Scholars" – payment of monthly scholarship to gifted students whose average performance mark is not lower than 4.75.

Skill development of JSC "NC"KTZ" employees is carried out for the purpose of systematic deepening and expanding of existing knowledge and acquiring new skills. These activities are aimed at improvement of production efficiency. Training courses for skill development are held in Kazakhstan as well as CIS and non-CIS countries and have a 3-level structure:

1) skill development of managers and staff of the head office;
2) skill development of senior officers and engineers of line departments;

3) retraining of workers of general professions.

The standard number of staff of JSC “NC”KTZ” is calculated on the basis of worktime standards, agreed with the Ministry of labor and social protection of population of the Republic of Kazakhstan and approved by the Ministry of transport and communications of the Republic of Kazakhstan by a legally prescribed procedure.

Personnel policy

Personnel policy is aimed at satisfying the needs of JSC “NC”KTZ” in qualified specialists, improvement of labor motivation system and professional adaptation of employees in the period of the sector reforming.

Training centers for railway staff in Aktobe, Karaganda, Pavlodar and Taraz (branches of JSC “NC”KTZ”) are engaged in training, re-training and skill development of personnel by 38 job categories directly related to providing safety of train operation.

In 2004-2005 academic year 4561 persons received vocation training. In 2005-2006 training is planned for 5930 workers. Due to investments inflow to the sector and expansion of private transporters activities the demand for the abovementioned training in 2006-2008 is estimated at 6500 persons a year.

In 2004, 2107 employees and in 2005 more than 2500 employees of JSC “NC”KTZ” participated in skill development courses and workshops.

Due to intensive introduction of new technologies the demand for skill development in 2006-2008 will amount 4000 persons annually.

Personnel appraisal is planned for 3200 employees in 2006, and 4600 employees in 2007. In 2006 6000 persons will undergo a comprehensive testing. 7000 persons are planned for testing in 2007, and 3000 persons will be selected for a personnel reserve within the next two years.

With the purpose to secure qualified human resources JSC “NC”KTZ” cooperates with Kazakh Academy of transport and communications named after M. Tynyshpayev and 7 railway transport colleges of the Republic of Kazakhstan. Agreements on mutual cooperation were signed with the abovementioned organizations.

17 (12) Accident records (see attachment No7)

Safety of train operations

Ensuring the safety of train operations requires introduction of advanced technology at railway stations, in particular mechanical and electronic scales and other equipment. JSC “NC”KTZ” needs railway car scales as a component of transportation process technology to control the safety of train operations and fulfill its commitments to consigners. One of the purposes of railway car scales is to provide the safety of train operations because in case of uncontrolled loading of especially heavy cargos (ore, low-grade coal with significant content of rock) by powerful shoveling machine an overload of

a freight car can occur resulting in a break of wheelset axle or any other damage of mechanical parts of a car, which implies a railway crash.

For the purpose of elimination of troubles and defects related to traffic safety a program-informational training complex which provides training of correct decision-making in case of emergencies has been introduced. Technical training is also carried out.

Main signaling and communication equipment (signaling system, interlocking and blocking system, equipment for automatic detection of axle box overheating, hump yards, railway station automation equipment, communication equipment) is significantly outdated. Analysis of technical conditions of equipment shows that its wearout rate is more than 56%, and more than 32% of equipment is being operated after the end of its service lifetime.

At present time most electric supply equipment does not meet the requirements of Operating rules with regard to power supply of automatic blocking, electrical interlocking stations, and computer technology.

The project objectives consist of recovery of network and substations capacity by introduction and modernization of overhead contact system, replacement of equipment at substations and electric networks; introduction of modern diagnostic equipment including ultrasonic flaw detectors, reflectometers, relay-scanners, electronic protection devices, chromatographs, car-mounted laboratories for testing overhead contact system with new equipment, automated energy accounting systems.

The project implementation is expected to result in raising reliability and efficiency of energy supply devices, increasing the speed of train traffic, increasing traffic capacity of railway sections, reducing repair and failure frequency, reducing operation costs, providing safety of train operations.

Maintenance conditions of fire-fighting and emergency rolling stock are very unsatisfactory. It is functionally out-of-date and physically deteriorated. Operating rules prohibit fire-fighting and repair operations of cars with expired depot and overhaul repair terms, which means that at present train operation safety is not ensured.

The budget for train operation safety in 2006-2008 will amount to 2,550 mln tenge.

18 (13) Construction and design standards

In design and construction works JSC “NC “KTZ” uses the standards and norms, referred to in the “List of regulatory and technical legal acts in the field of architecture, city planning and construction, applicable on the territory of the Republic of Kazakhstan”.

The abovementioned information can be acquired from the branch of Project Academy “Kazgor” Co. Ltd. (6, Jeltoksan Str., Astana city, 010000, tel: +7(3172) 32-34-48, 32-20-68.)

19(14), 20(15) Facilities maintenance system (organization with number of staff) (see attachment No8).

Maintenance of trunk network is carried out by 56 track maintenance departments, 2 mechanized truck maintenance departments, 2 rail-welding shops, 16 main signalization and communication departments, main communication center, 21 power supply maintenance departments, 16 car maintenance depots, 3 steam-curing and washing stations, 8 logistics centers, R&D and production center, Iletsk's railway section consisting of the company structural departments located in Sol-Iletsk district of Orenburg Region of Russian Federation, and Eastern railway section consisting of the railway section from Lokot station to Tretyakovo station located in Altay Region of Russian Federation.

All branches, dealing with maintenance of trunk network, are subordinated to 11 region-wise trunk network departments, consisting of 31 rehabilitation and 45 fire-fighting trains. For improvement of trunk network conditions, repair and overhaul works, as well as facilities modernization is carried out annually.

Obstacles to the maintenance of trunk railway facilities

At present time JSC "NC "KTZ" possesses 1299 railway cars, of which 868 cars (67%) have already expired their service lifetime. Besides that, 871 motor railcars are used for operating proposes, among which 466 railcars (54%) also suffer expired service lifetime. This year Transport control department of Karaganda Region issued an order prohibiting operation of rolling stock with expired service lifetime. All this and especially troubles with snow-removing and snow-plowing cars in winter time complicate trunk network maintenance. Out of 288 existing snow-removing and snow-plowing cars 182 cars (63%) have already expired their service lifetime. Failures of snow-removing and snow-plowing cars impede timely removing of snow from trucks during snowfall and may cause delays in train operation.

This problem cannot be resolved in short time because of considerable volume of necessary works and lack of specialized repair shops in Kazakhstan.

The 2006 budget provided necessary funds for repairing 195 units of rolling-stock. But this is just a part of total rolling stock requiring immediate overhaul for extension of service lifetime. The need for renewal and prolonging service lifetime of rolling stock increases annually.

Insufficient financing leads to great demand for renewal and overhaul of trunk network facilities. Nowadays we are paying back for insufficient maintenance during the years of transportation volumes slump.

In 2006 maintenance budget for overhaul of trunk network facilities amounted to 26,233,073 thousand tenge.

Dostyk Station and Aktogai-Dostyk railway section

Railway transport plays a major role in Dostyk village economy. Dostyk Station and Aktogai-Dostyk single-track railway line of 304 km length were constructed in 1959-1960.

In 1990 Dostyk station was connected with Alashankou Station of Urumchi railway, China. Train operation of border crossing Dostyk-Alashankou started in 1991.

In 2005, freight transportation volume amounted to 11.07 mln tons (export – 9.07 mln tons, import – 2 mln tons), which is 4 times more than in 1996.

In the process of implementation of action plan “On measures for further development of Dostyk-Alashankou international railway border crossing, Aktogai-Dostyk railway section and Korgas international motor pass in 2004-2005” approved by the Government of the Republic of Kazakhstan on November 26, 2003 No 870, JSC “NC “KTZ” has put into operation the following facilities: drinking water supply pipeline for domestic use (20 km), sewerage facilities, Kabanbay-Dostyk 110 kV power transmission line (178 km), illumination intensification facilities on station yards (5 yards), sorting yard and 1520 mm gauge small capacity hump (1 hump, 12 tracks), 10 kV high voltage transmission line on Aktogai-Dostyk railway section (304 km), ventilating and air curtain facilities on No 2, 3 and 5 reloading points, sprinkling water system from Shyndaly river, A and D yard fences.

Main freight flow on Aktogai-Dostyk line is formed by volumes of Kazakhstan export and import freight transportation and transit freight volume from CIS countries, China and other countries of Southeast Asia. Main freight destination is China, 60% of transportation volume consisting of metal, ore and crude oil. In 1999 – 3.2 mln tons, in 2002 – 5.2 mln tons, in 2003 – 6.6 mln tons, in 2004 – 8.0 mln tons and in 2005– 9.07 mln tons were transported through Dostyk Station to China.

Backhaul freight volumes are relatively small, but have a stable tendency for growth: in 1999 – 0.3 mln tons, in 2002 – 0.6 mln tons, 2003 – 0.9 mln tons, in 2004 – 1.3 mln tons and in 2005 – 2 mln tons.

5. 質問票(Questionnaire)への回答

（KTZ、ロシア語）

Ответы на Вопросник для изучения по проекту интегрированных логистических систем и маркетингового плана мероприятий для контейнерных перевозок в Республике Казахстан

2. Сектор железных дорог

6(1) Организационная схема «Казакстан темір жолы» с указанием сферы ответственности подразделений их кратким описанием.

Организационная структура управления АО «НК «КТЖ» **(см. приложение 1)**

Организационную структуру управления АО «НК «КТЖ» составляют:

общее собрание акционеров;
совет директоров;
ревизионная комиссия;
правление;
структурные подразделения АО «НК «КТЖ» (департаменты и самостоятельные управления, филиалы).

Обоснование структуры

АО «НК «КТЖ» имеет холдинговую структуру, основанную на обеспечении функциональной целостности и управляемости железнодорожной отрасли в перевозочном процессе. При этом 100% акций аффилиированных акционерных обществ находятся в уставном капитале АО «НК «КТЖ», за исключением акций АО «Кедентранссервис»(33% акций находятся в уставном капитале АО «НК «КТЖ»).

В октябре 2002 года все 12 аффилиированных акционерных обществ с АО «НК «КТЖ» заключили Соглашение о партнерстве, в котором аффилиированные компании делегировали АО «НК «КТЖ» полномочия по координации деятельности Обществ в интересах сторон в целом по вопросам: представления интересов в отношениях с государственными органами, инвестиционной политики, ценообразования и нормирования затрат, закупок финансовых и материальных ресурсов, капитального строительства и ремонта, разработки единой учетной политики и методических указаний, инструкций по ведению бухгалтерского учета и составлению финансовой отчетности, определения единой концепции кадровой и социальной политики, анализа информационной, технической безопасности, обмена информации, регулирования иных отношений, возникающих в деятельности сторон.

Структура центрального аппарата представляет собой вертикально интегрированную систему управления основными

производственными хозяйствами отрасли. Филиалы напрямую подчинены соответствующим Департаментам и Управлениям, входящим в центральный аппарат. При этом финансирование и свод бухгалтерской отчетности по филиалам происходит через производственные Департаменты, а те, в свою очередь, финансируются непосредственно через Департамент экономики и финансов.

7(2) Ход децентрализации и приватизации КТЖ, проведенной в 2003 году

В 2003 году на базе вагонного парка АО «НК «Қазақстан темір жолы» образовано акционерное общество «Казжелдортранс», выполняющее функции Национального перевозчика с передачей 100% пакета акций АО «НК «Қазақстан темір жолы», а на базе локомотивного парка – акционерное общество «Локомотив», для осуществления равного доступа всех перевозчиков к услугам локомотивной тяги.

При этом основной задачей Национального перевозчика является первоочередное исполнение государственных перевозок.

Независимые перевозчики, обладающие собственным вагонным парком, будут иметь равный и недискриминационный доступ к магистральной сети и услугам локомотивной компании.

В течение 2004-2005 гг. с целью внедрения конкуренции в обеспечивающей деятельности были реализованы на конкурсной основе активы предприятий по ремонту подвижного состава, ранее переданные в аренду. Также реализованы на конкурсной основе активы предприятий обеспечивающего сектора железнодорожного транспорта частным собственникам, которые являются конкурентоспособными между собой в предоставлении ремонтных и других услуг, а также могут диверсифицировать свою деятельность по программе импортозамещения.

Производится передача предприятий коммунальной сферы, осуществляющих естественно – монопольные виды деятельности, местным исполнительным органам власти.

Переход железнодорожного транспорта к рыночным отношениям означает отделение пассажирских перевозок от грузовых и отказ от существующей практики перекрестного субсидирования.

Для внедрения конкуренции в пассажирских перевозках частным перевозчикам на конкурсной основе были предоставлены право перевозки пассажиров на внутриреспубликанских маршрутах.

При этом, международные и не востребованные частными компаниями перевозятся Национальным пассажирским перевозчикам, который имеет на своем балансе необходимую часть вагонного парка. Остальные вагоны предоставляются в аренду всем желающим перевозчикам на равной основе.

Для этого на базе ОАО «Пассажирские перевозки» сформированы АО «Пассажирские перевозки», выполняющие функции Национального

перевозчика и АО «Лизинговая пассажирская вагонная компания», оказывающая услуги по предоставлению в аренде и продаже пассажирских вагонов.

8(3) Статус проекта строительства «Трансказахстанской железной дороги», а также других планов усовершенствования национальных железных дорог или инвестиций в эту сферу

Статус «Проекта строительства Трансказахстанской железной дороги»

В настоящее время казахстанской стороной изучается целесообразность проекта строительства Трансказахстанской железнодорожной магистрали шириной колеи 1435 мм (далее – ТКЖМ) со всесторонним рассмотрением вопросов экономической эффективности, соответствия проекта стратегическим интересам государства, определения оптимального маршрута, синхронизации позиции и мероприятий стран - участниц по реализации проекта, подготовки необходимой нормативно-правовой базы в странах - участницах проекта, привлечения гарантированных объемов в грузообразующих регионах и другие.

Электрификация железных дорог.

Одной из важнейших технических мер, обеспечивающих повышение экономической эффективности работы железнодорожного транспорта, является электрификация железных дорог. Электровозы на 33% экономичнее по расходу энергии, на их эксплуатацию требуется в 2 раза меньше затрат. Доля в себестоимости перевозок на электротяге в 1,6 раза ниже, чем на тепловозной тяге. Кроме того, электровоз почти вдвое дешевле тепловоза, а срок службы в среднем на 10 лет выше.

К настоящему времени протяженность электрифицированных железнодорожных линий в Казахстане составляет около 28%, и на их долю приходится порядка 54% от объема всех железнодорожных перевозок. В целом такой уровень электрификации железнодорожной отрасли считается низким. По современным расчетам, оптимальным представляется обеспечение перевозок на электрической тяге на уровне 85%. Для достижения оптимального уровня электрификации железной дороги необходимо перевести на электрическую тягу дополнительно к уже электрифицированным линиям около 3000 км железных дорог.

Инвестиционные вложения на 2006-2008 годы по электрификации участков составят Экибастуз – Павлодар 1 388 млн. тенге, Костанай – Железорудная – 1 713 млн. тенге, Кандыагаш-Макат 21 000 млн. тенге.

Строительство новых железнодорожных линий

Строительство новых железнодорожных линий имеет своей целью формирование замкнутой сети железных дорог Казахстана, что позволит перевозить грузы по оптимально кратчайшим маршрутам по территории страны без использования железнодорожных участков сопредельных стран. Строительство новых железнодорожных линий необходимо также для освоения перспективных месторождений природных ресурсов и новых промышленных центров.

Для дальнейшего формирования внутриреспубликанской железнодорожной сети с привлечением средств инвесторов планируется строительство новых железнодорожных линий Бейнеу - Шалкар, Саксаульская – Жезказган, в центральной и западной частях Республики Казахстан на общую сумму порядка 1,4 млрд. долларов США.

Также планируется строительство новых железнодорожных линий Мангистау – Баутино, стоимостью 175 млн. долларов и Ералиево - Курык, стоимостью 58 млн. долларов.

Применение механизмов государственного и частного партнёрства, включая принятые в международной практике концессионные соглашения позволит привлечь частные инвестиции в развитие транзитного потенциала Республики Казахстан путём реализации проектов строительства новых железнодорожных линий.

Увеличение пропускной способности станций и участков

В связи с увеличением объемов грузопотоков по железнодорожным путям, на станциях и участках отдельных направлений уже сейчас представляют собой узкие места в плане пропускной и перерабатывающей способности. Для освоения растущих и перспективных объемов перевозок необходимо решение вопросов развития станций и участка железнодорожной сети, безопасности движения поездов, усиления и ввода новых мощностей, приведения хозяйства перевозок в соответствии с требованиями правил технической эксплуатации железных дорог Казахстана.

В этой связи рассматриваются вопросы по реконструкции станций Достык, Сарыагаш, Жайсан, Макат, Алматы, Атырау, Кызыл-Жар, Жарык, электрификации путей станции Алматы-1, усилении пропускной и перерабатывающей способности железнодорожного участка Жарык – Кызыл-жар, Кульсары – Аксарайская, Кульсары - Мангышлак.

Необходимо осуществить удлинение путей, которые будут способствовать ускорению поездных и маневровых операций, регулировку поездной ситуации, повышение пропускной и перерабатывающей способности станции, безопасности движения и улучшению эксплуатационных показателей работы станций.

Усиление головного участка международной транспортной магистрали Актогай – Достык и обеспечение надежной провозной способностью позволит увеличить объемы грузооборота и пассажирооборота, перерабатывающую способность пограничного

перехода станции Достык, снизить эксплуатационные расходы, тем самым увеличить эффективность и надежность железнодорожного транспорта.

Финансирование проекта на 2006-2008 годы составляет 22 029,9 млн. тенге, которые будут использованы на расширение и реконструкцию железнодорожной инфраструктуры, приобретение новых технических средств, совершенствование технологического процесса, развитие сортировочных мощностей.

10(5) Финансовая отчетность за последние 5 лет (доходы и расходы с разбивкой по железнодорожным линиям, а также в разрезе грузы/пассажиры; отчет о прибылях и убытках, отчет о движении денежных средств, бухгалтерский баланс)

ИТОГИ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ЗА 2003-2004 ГОДЫ

Основные производственные показатели

Показатели	Ед. измер.	2003 год	2004 год
Грузооборот	**млн.т-км**	**147 672**	**163 420**
в том числе:			
Внутриреспубликанское	млн.т-км	68 848	74 896
Международное (вывоз)	млн.т-км	58 574	62 559
Международное (ввоз)	млн.т-км	10 100	12 954
Международное (транзит)	млн.т-км	10 150	13 011
Перевезено грузов	**тыс.тонн**	**202 737,3**	**215 543,7**
в том числе:			
Внутриреспубликанское	тыс.тонн	113 643,9	122 548,3
Международное (вывоз)	тыс.тонн	72 288,8	72 215,9
Международное (ввоз)	тыс.тонн	10 123,8	12 748,4
Международное (транзит)	тыс.тонн	6 680,8	8 031,0
Пассажирооборот	**млн.п-км**	**10 686**	**11 818**

Грузооборот в 2003 году составил 147 672 млн. т-км. Пассажирооборот составил 10 686 млн. п-км.

Доходы от основной деятельности ЗАО «НК «КТЖ» в 2003 году получены в сумме 191 327 млн. тенге.

Расходы по основной деятельности ЗАО «НК «КТЖ» (себестоимость реализованной продукции) составили 147 572 млн. тенге. Расходы периода в 2003 году составили 24 475 млн. тенге.

По итогам 2003 года ЗАО «НК «КТЖ» получен положительный финансовый результат в размере 17 731 млн. тенге.

Грузооборот в 2004 году составил 163 420 млн. т-км, что превышает уровень 2003 года на 10,7% за счет роста объема погрузки грузов.

Рост грузооборота произошёл по всем видам сообщений: внутриреспубликанском – на 8,8%, экспортном – на 6,8%, импортном – на 28,3%, транзитном – на 28,2%.

Доходы АО «НК «КТЖ» от основной деятельности в 2004 году получены в сумме 224 237 млн. тенге. Увеличение на 17,2% к уровню 2003 года связано с ростом грузооборота на 10,7% и установлением тарифа на услуги магистральной железнодорожной сети с 20 июля 2004 года.

Расходы периода за 2004 год составили 21 612 млн. тенге, что ниже уровня 2003 года на 11,7%.

По итогам 2004 года АО «НК «КТЖ» получен чистый доход в сумме 10 250 млн. тенге.

Освоение инвестиций АО «НК «КТЖ» в 2004 году составило 38 816 млн. тенге, из них за счет внешних займов 4 586 млн. тенге, за счет собственных средств 34 230 млн. тенге.

Грузооборот тарифный в 2005 году составил 171 855 млн. т-км и превысил уровень 2004 года на 5,3%.

Доход АО «НК «КТЖ» от основной деятельности за 2005 год составил 260 254 млн. тенге, что выше уровня 2004 года на 16,1%.

Расходы за 2005 год составили 23 343 млн. тенге. Увеличение расходов периода к 2004 году составило 8,0% в основном вследствие увеличения выплат процентов по кредитам банков.

Доход от основной деятельности в 2005 году составил 2 273 млн. тенге, от неосновной деятельности - 629 млн. тенге.

11(6) Тариф международного транзита груза и совокупные доходы за последние 5 лет.

Информация касательно тарифов в международном транзитном сообщении

При перевозках грузов по железным дорогам Республики Казахстан в международном транзитном сообщении применяются ставки Тарифной политики железных дорог государств-участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на фрахтовый год (далее – Тарифная политика), которая принимается на ежегодной Тарифной конференции государств Содружества Независимых Государств – участников тарифного соглашения.

Тарифные ставки на перевозку грузов, объявленные железными дорогами стран Содружества Независимых Государств в Тарифной политике, определяют предельный уровень тарифа на фрахтовый год.

Каждая железнодорожная администрация, исходя из своих экономических интересов, имеет право на снижение объявленного уровня тарифа, путем предоставления скидок и установления специальной сквозной ставки. Повышение уровня ставок, объявленных в Тарифной политике на фрахтовый год может осуществляться не чаще двух раз в год.

Основные принципы формирования тарифной политики государств-участников Содружества на перевозку грузов в международном (транзитном) сообщении были рассмотрены на Пятом заседании Совета по железнодорожному транспорту 19-20 октября 1992 года в Минске.

Ставки Тарифной политики на фрахтовый год построены на базе международных транзитных тарифов МТТ (Международный транзитный тариф) и ЕТТ (Единый транзитный тариф), участницей которых в рамках Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) является железная дорога Казахстана.

Тарифная политика Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении осуществляется в соответствии с Тарифным соглашением железнодорожных администраций (Железных дорог) государств-участников СНГ от 17 февраля 1993 года, Концепцией установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств-участников СНГ от 18 октября 1996 года и Соглашением о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов от 17 января 1997 года.

Тарифная политика, проводимая в рамках Тарифного Соглашения, направлена на сохранение единого тарифного железнодорожного пространства с учетом сложившейся конъюнктуры мирового рынка и рынка транспортных услуг, свободное перемещение товаров по территории Содружества Независимых Государств и конкурентоспособности железнодорожных перевозок по сравнению с другими перевозчиками.

Ценовая и тарифная политика и ее обоснование

Программой реструктуризации предусмотрено отделение перевозочной деятельности от естественно-монопольных услуг, то есть от услуг МЖС.

На заседании Межведомственной комиссии по тарифной политике от 30 марта 2004 года было принято решение о делении действующего тарифа на грузовые железнодорожные перевозки (Прейскуранта 10-01) на услуги МЖС, локомотивной тяги и перевозчика.

В соответствии со статьей 4 Закона Республики Казахстан «О естественных монополиях» услуги МЖС отнесены к сфере естественных монополий. Тарифы на услуги МЖС регулируются АРЕМ.

Приказом Председателя АРЕМ от 25 мая 2004 года №242-ОД утверждены тарифы на услуги МЖС, которые вступили в действие с 20 июля 2004 года. Данные тарифы являются временными – на период до принятия новой тарифной методологии.

В этой связи приказом АО «НК «КТЖ» от 8 июля 2004 года №255-Ц «Об утверждении временного Прейскуранта (часть 2) повышающих и понижающих коэффициентов к тарифам за перевозку грузов» утверждены временные Прейскуранты:

«Тарифы за услуги локомотивной тяги»,

«Тарифы за пользование грузовыми вагонами и контейнерами»;

«Тарифы за услуги грузовой и коммерческой работы».

Этим же приказом установлены понижающие коэффициенты к тарифам за локомотивную тягу при перевозке грузов в собственных (арендованных) универсальных вагонах.

Таким образом, были утверждены и введены новые тарифы на услуги МЖС и тарифы на услуги локомотивной тяги (ЛТ), тарифы за пользование грузовыми вагонами и контейнерами (ПВ) и тарифы за услуги грузовой и коммерческой работы (ГК), которых ранее не было.

Тарифы на перевозку грузов в вагоне общего парка формируются из суммы четырех частей – тарифов на услуги МЖС, ЛТ, ГК и ПВ.

Тарифы на перевозку грузов в собственном (арендованном) вагоне формируются из суммы трех частей – тарифов на услуги МЖС, ЛТ и ГК.

Со дня введения новых вышеуказанных тарифов прекращено действие Прейскуранта 10-01 издания 1989 года «Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки».

Доходы от международных транзитных перевозок АО «НК «КТЖ»

	2001 год	***2002 год***	***2003 год***	***2004 год***	***2005 год***
Доходы от международных транзитных перевозок	18 172 596	20 759 143	24 173 495	28 609 197	37 355 471

12(7) Пассажирооборот и грузооборот (см. приложение № 2)

14(9) Количество и типы существующего подвижного состава (локомотивы, пассажирские вагоны, товарные вагоны) (см. приложения № 3,4,5)

15(10) Маркетинговая система (политика для клиентов, список основных экспедиторов (см. приложение № 6), управление

<u>клиентами, система баз данных, система баз данных, система сбора и доставки грузов)</u>

Маркетинговая политика направлена на выполнение задач поставленных Правительством Республики Казахстан по развитию транзитного и экспортно-импортного потенциала Казахстана. Основной целью маркетинговой работы на данном этапе является реализация определенных ранее стратегических подходов, которые позволяют установить приоритеты в работе компании по привлечению грузов, определить долгосрочные ориентиры маркетинговой стратегии компании с учетом проходящей реструктуризации отрасли и тенденций развития рынка перевозок.

Для того чтобы понять причины и предложить меры по изменению ситуации в каждодневной работе используется один из механизмов маркетинга - маркетинговые исследования.

Результаты исследований подсказывают, что ждут грузоотправители – крупные, средние и мелкие производители товаров, как и куда они планируют перевозить свои грузы. Это позволяет компании увидеть ближайшие перспективы, быстро и эффективно использовать гибкую тарифную политику, позволяющую создать выгодные условия для грузовладельцев и тем самым привлечь новые объемы перевозок, а в отдельных случаях безболезненно для отправителей повысить тарифы и получить дополнительные доходы.

В исследованиях используются два подхода к проведению исследования: "экспресс-анализ" и "многофакторный анализ".

В исследовании по схеме "экспресс-анализа" освещаются следующие вопросы:

1. Состояние регионального и мирового транспортного рынка на момент анализа.
2. Предложение транспортных услуг на рынке.
3. Анализ производства (экспорт, импорт) ведущими пользователями транспортных услуг.
4. Потребление и потенциальная емкость рынка.
5. Цены на рынке (отпускные цены производителей, контрактные, оптовые, розничные цены).
6. Системы и каналы сбыта.

«Экспресс-анализ» проводится на основе официальной и собственной информации. «Экспресс-анализ» транспортного рынка проводится для получения информации о состоянии рынка, наличии, качестве и стоимости услуг на различных маршрутах и железных дорогах других стран, о конкурентах. При необходимости, в последующем, проводится «многофакторный анализ» рынка с выработкой конкретных рекомендаций.

«Многофакторный анализ» рынка сотрудниками проводится на основе большего числа источников информации. Помимо анализа статистических данных этот анализ включает проведение опросов

участников рынка, представителей государственных и местных органов власти, ответственных за принятие решения по регулированию рынка, таможенных и пограничных правил.

16(11) Система подготовки кадров (система набора и обучения кадров, система заработной платы, трудовой распорядок и условия работы, количество персонала по уровню образования, категории и возрасту, линии деловой карьеры)

В направлениях социальной программы АО «НК «КТЖ», отраженных в «Концепции социальной поддержки железнодорожников» на период 2003-2009 годы, особо выделен вопрос формирования кадровой политики, решение которого позволяет вести планомерную работу с персоналом. Одной из приоритетных задач кадровой политики АО «НК «КТЖ» является обучение, повышение квалификации и подготовка работников.

В АО «НК «КТЖ» разработана программа оказания материальной помощи работникам и их детям для оплаты обучения в высших средних профессиональных учебных заведениях железнодорожного профиля. Для определения категорий работников, которым может быть оказана материальная помощь по оплате обучения, создана Рабочая группа по рассмотрению заявлений на оплату обучения и Комиссия по рассмотрению социально - бытовых вопросов. Нормативным документом для рассмотрения заявлений работников являются, утвержденные приказом ЗАО «НК «КТЖ» от 23 февраля 2004 года «Правила оказания материальной помощи по оплате обучения работникам ЗАО «НК «КТЖ» и их детям в высших и средних профессиональных учебных заведениях железнодорожного профиля» (далее - Правила).

Правилами предусмотрены следующие программы:

1) «Адресная помощь» – социальная поддержка в виде оплаты одного года обучения социально не защищенных работников АО «НК «КТЖ» (малообеспеченные, инвалиды, сироты);

2) «Железнодорожник 21 века» – программа, цель которой – закрепление кадров на разъездах и отдаленных станциях (оплата производится на условиях заключаемого договора, основным условием которого является трудоустройство молодого специалиста на станции 3,4,5 классов);

3) «Стипендиаты» – выплата ежемесячных стипендии одаренным студентам, средний балл успеваемости которых не ниже 4,75.

В целях повышения эффективности производства, проводится работа по повышению квалификации работников АО «НК «КТЖ» для систематического углубления и усовершенствования уже имеющихся знаний и получения новых. Курсы повышения квалификации проводятся в учебных заведениях, как Казахстана, так и странах ближнего и дальнего зарубежья и имеют 3-х уровневое обучение:

1) повышение квалификации менеджеров и специалистов центрального аппарата;
2) повышение квалификации руководителей и инженерно-технические работники линейных подразделений;
3) переквалификация рабочих массовых профессий.

Нормативная численность персонала АО «НК «КТЖ» рассчитывается на основе типовых норм труда, согласовывается в установленном порядке с Министерством труда и социальной защиты населения Республики Казахстан и утверждается Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Кадровая политика

Целью кадровой политики является удовлетворение потребности АО «НК «КТЖ» в квалифицированных кадрах, совершенствование системы мотивации труда и профессиональной адаптации работников в период реформирования отрасли.

Подготовку, переподготовку и повышение квалификации рабочих по 38 основным профессиям, непосредственно связанным с обеспечением безопасности движения поездов осуществляют филиалы АО «НК «КТЖ» - «Учебные центры работников железнодорожного транспорта» в городах Актобе, Караганда, Павлодар, Тараз.

В 2004-2005 учебном году прошли профессиональное обучение 4561 человек, в плане потребности на 2005-2006 учебный год заявлено 5930 рабочих. В связи с притоком в отрасль частных инвестиций и развитие услуг частных перевозчиков в 2006-2008 годах прогнозируется спрос на указанный вид обучения до 6500 человек в год.

В курсах повышения квалификации, профессиональной переподготовке и семинарских занятиях в 2004 году приняло участие 2107 специалистов АО «НК «КТЖ», в 2005 году - более 2500 работников.

В связи с интенсивным внедрением в производство новых технологий, потребность в повышении квалификации на 2006-2008 годы составит более 4 тысяч специалистов ежегодно.

На 2006 год запланирована аттестация 3200 работников, в 2007 – 4600, в 2006 году комплексное тестирование пройдет 6000 специалистов, на 2007 год запланировано 7000, в течение двух лет кадровый резерв будет отобрано более 3000 человек.

В целях обеспечения квалифицированными кадрами АО «НК «КТЖ» проводит целенаправленную работу по сотрудничеству с Казахской Академией транспорта и коммуникаций им. М.Тынышпаева (далее - КазАТК) и 7 колледжами железнодорожного транспорта Республики Казахстан. С указанными организациями образования заключены Соглашения о взаимном сотрудничестве.

17(12) Касательно данных о дорожных происшествиях (также см. приложение № 7)

Безопасность движения поездов

В целях надежности движения поездов необходимо внедрение прогрессивной техникой и технологией станции, а именно механическими и электронными весами и прочими оборудованиями. Вагонные весы необходимы АО «НК «КТЖ» как элемент технологии перевозочного процесса в целях контроля безопасности движения поездов и выполнения договорных обязательств железной дороги перед грузоотправителями. Одной из задач железнодорожных весов является обеспечение безопасности движения поездов, поскольку при бесконтрольной погрузке мощными экскаваторами, особенно массовых грузов (железная руда, низкосортный каменный уголь с большим содержанием породы) возможен перегруз вагона, что чревато изломом оси колесной пары или другими повреждениями механической части вагона, а это крушение, со всеми вытекающими последствиями.

В целях устранения нарушений, браков, связанных с безопасностью движения, внедряется программно-информационный комплекс обучения, в котором предусмотрены нестандартные ситуации, выбор правильного решения. Также проводятся технические занятия.

Основные технические средства хозяйства сигнализации и связи (сигнализация, централизация и блокировка, устройства автоматического выявления нагрева букс, механизированные сортировочные горки, вокзальная автоматика, связь) имеют значительную степень износа. Анализ технического состояния устройств хозяйства показывает, что их износ составляет более 56%, а свыше 32% устройств имеют просроченные сроки службы.

В настоящее время в хозяйстве электроснабжения техническое состояние большинства устройств не отвечает требованиям ПТЭ в части категоричности электропитания автоблокировки, постов электрической централизации, вычислительной техники.

Суть проекта заключается в восстановлении параметров сетей и подстанций путем внедрения и модернизации контактной сети, техническом перевооружении подстанций, электрических сетей; внедрении современных диагностических средств, в том числе ультразвуковых дефектоскопов, рефлектометров, реле-томографов, электронных защит, хроматографов, вагонов-лабораторий для испытания контактной сети с новой аппаратурой, автоматизированных систем коммерческого учета электроэнергии (АСКУЭ).

Ожидаемые результаты от внедрения проекта - обеспечение надежности и экономичности устройств электроснабжения, увеличение скорости движения поездов, повышение пропускной способности участков, сокращение межремонтных сроков и числа технических отказов, сокращение эксплуатационных затрат, обеспечение безопасности движения поездов.

Техническое состояние подвижного состава пожарных и восстановительных поездов находится в крайне неудовлетворительном состоянии. Они не только морально устарели, но и очень высока степень физического износа. Согласно требованиям ПТЭ, вагонам с просроченными деповским и капитальным ремонтами выезд на тушение пожаров и восстановительные работы запрещен, как следствие, не обеспечивается безопасность движения поездов в пути следования.

По разделу «Безопасность движения поездов» в 2006-2008 годы предусматриваются инвестиции на общую сумму 2 550 млн. тенге.

18 (13) Строительные и проектные стандарты

АО «НК «КТЖ» в проектно-изыскательских и строительно-монтажных работах руководствуется стандартами и нормами, предусмотренными в «Перечне нормативных правовых и нормативно-технических актов в сфере архитектуры, градостроительства и строительства, действующих на территории Республики Казахстан».

Указанную информацию можно получить в филиале ТОО Проектная академия «Казгор» по адресу: г.Астана, 010000, ул.Желтоксан-6, тел.: 32-34-48, 32-20-68.

19(14), 20(15) Система технического обслуживания объектов (организационная структура с указанием численности персонала)(см. приложение № 8)

Техническое обслуживание магистральной сети обеспечивают 56 дистанций пути, 2 машинизированные дистанции пути, 2 рельсосварочных предприятия, 16 головных дистанций сигнализации и связи, главный центр управления связи, 21 дистанция электроснабжения, 16 эксплуатационных вагонных депо, 3 пропарочно-промывочных станций, 8 материально-технических баз, научно-производственный центр, Илецкий железнодорожный участок в который объединены структурные подразделения Компании, находящиеся на территории Соль-Илецкого района Оренбургской области Российской Федерации и Восточный железнодоржный участок во введении которого находится участок железной дороги от станции Локоть до станции Третьяково, расположенный в Алтайском крае Российской Федерации.

Все филиалы, занятые обслуживанием магистральной сети, по региональному признаку подчинены 11 отделениям магистральной сети, в состав которых входят 31 восстановительных и 45 пожарных поезда.

Для улучшения состояния магистральной железнодорожной сети ежегодно выполняются объемы капитального и текущего ремонта, модернизация объектов.

Проблемные вопросы, осложняющие работу по техническому обслуживанию объектов магистральной сети

В настоящее время на балансе АО «НК «Қазақстан темір жолы» имеется 1299 единиц вагонов, из которых 868 единиц или 67% имеют просроченный срок службы. Кроме того, для производственных целей используется 871 единица самоходного подвижного состава, из них 466 единиц, или 54% также имеют просроченный срок службы. В текущем году Управлением транспортного контроля по Карагандинской области выданы предписания о запрете на эксплуатацию и курсирование подвижного состава с просроченными сроками службы. Это осложняет организацию работы по обслуживанию магистральной сети, особенно вывод из эксплуатации снегоуборочной и снегоочистительной техники в зимний период. Их имеющихся в наличии 288 единиц снегоуборочной и снегоочистительной техники 182 единицы или 63% с истекшим сроком службы. Вывод из эксплуатации снегоуборочной и снегоочистительной техники не обеспечит своевременную работу по очистке пути от снега в периоды снегопадов и может привести к нарушению графика движения поездов.

Решить эту проблему в короткий срок практически невозможно из-за значительного объема предстоящих работ и отсутствия на территории Казахстана специализированных ремонтных предприятий.

В 2006 году бюджетом предусмотрены необходимые расходы на ремонт 195 единиц подвижного состава. Но это только часть подвижного состава, требующего незамедлительного проведения капитального ремонта с продлением сроков службы. Ежегодно потребность в обновлении и продлении срока службы подвижного состава возрастает.

В связи с недостаточным финансированием, потребность в обновлении и капитальном ремонте объектов магистральной сети остается значительной, сказывается накопленная потребность в годы спада объемов перевозок.

Для проведения капитального ремонта объектов магистральной сети эксплуатационным бюджетом на 2006 год предусмотрено 26 233 073 тыс.тенге.

Станция Достык и железнодорожный участок Актогай- Достык

Градообразующей отраслью поселка Достык является железнодорожный транспорт. Станция Достык и однопутная железнодорожная линия Актогай-Достык протяженностью 304 км построены в 1959-1960 годах. В 1990 году станция Достык была соединена со станцией Алашанькоу Урумчинской железной дороги Китайской народной Республики. Движение поездов через пограничный переход Достык-Алашанькоу было открыто в 1991 году.

По итогам 2005 года объем передачи грузов составил 11,07 млн. тонн (экспорт – 9,07 млн. тонн, импорт – 2 млн. тонн), что в 4 раза больше показателей 1996 года.

Также в ходе реализации предусмотренных планом мероприятий утвержденный Правительством Республики Казахстан от 26 ноября 2003г. № 870 «О мерах по дальнейшему развитию международного железнодорожного пограничного перехода Достык –Алашанькоу, железнодорожного участка Актогай-Достык и международного автомобильного пропуска Коргас на 2004-2005 годы» Акционерным обществом «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» введены в эксплуатацию: хозяйственно-питьевой водовод (20 км),очистные сооружения, ЛЭП 110 кВ Кабанбай – Достык (178 км), усиление освещения парков станции (5 парков), сортировочный парк и горка малой мощности по колее 1520 мм (1 горка, 12 путей), высоковольтная линия ВЛ 10 кВ на ж/д участке Актогай – Достык (304 км), устройство системы вентиляции и воздушной завесы на перегрузочных местах № 2, 3, 5, поливочное водоснабжение от реки Шындалы, ограждение парков А и Д.

Основной грузопоток по линии Актогай – Достык определяется объемом перевозок грузов Казахстана в экспортном и импортном собщении и транзитных грузов республик Содружества Независимых Государств, КНР и других стран Юго-Восточной Азии, большая часть перевозок осуществляется в направлении на Китай, в котором около 60%составляют перевозки металлов, руды и сырой нефти. Если в 1999 году через станцию Достык в направлении на Китай было перевезено 3,2 млн. тонн, то в 2002 году уже 5,2 млн. тонн, в 2003 году –6,6 млн. тонн, в 2004 году –8,0 млн. тонн и в 2005 году 9,07 млн. тонн.

В обратном направлении грузопотоки относительно небольшие, но тенденция к их росту достаточно стабильна и объемы перевозок были следующими: в 1999 году –0,3 млн. тонн, в 2002 году – 0,6 млн. тонн, в 2003 году – 0,9 млн. тонн, в 2004 году – 1,3 млн. тонн и в 2005 году составил - 2 млн. тонн груза в год.

5. 質問票(Questionnaire)への回答

（アクタウ港湾公社、英語）

Items #1 and 3.
Plan of expansion of seaport Aktau in the northern direction in 2006-2008 approved by the authorized body of the Ministry of transport and communications is attached.

Item # 2.

Aktau seaport considers different possibilities of cooperation with banks concerning its expansion in the northern direction. Cooperation with the Kazakhstan Development Bank is promoted in the framework of financing the projects of breakwater and pier construction in the future harbor.

At the same time in order to determine ways of efficient cooperation of Aktau seaport with the Kazakhstan Development Bank in cooperation with Japan Bank of International Cooperation we ask you to submit information about borrowing conditions, interest rates, grace period, etc.

Item # 4.

At present time Aktau seaport is a modern multipurpose terminal with the following technological capacities, which ensure its further development:

- Availability of large areas (more than 75 000 m^2 of open yards and 6000 m^2 transit shed) providing safe storage of goods including heavy cargos, and efficient management of containers, which is the key point of a modern port operations.
- As a result of reconstruction works three universal berths for handling general and bulk cargos and one berth for export of grain, handling of heavy cargos and handling ro-ro ships with 550 m of total length and simultaneous handling of 4 vessels were built.
- Ro-ro type railway-ferry complex enabling direct multimodal railway-marine transportation was put into operation.
- Grain terminal with perspective handling capacity of up to 600 thousand tons a year and simultaneous storage of up to 24 tons of grain was put into operation.
- Availability of 3 oil-loading terminals, simultaneously handling 3 tankers with the tonnage of 12000 tons.
- The port upgraded its equipment, making possible handling of all types of general, bulk and container cargos.

Draught specifications of the port:

Permissible draught at ship entrance channel – 7.0 m
Permissible draught to the bulk oil terminals (4.6) - 7.0 m
Permissible draught to the bulk oil terminal (11) – 4.6.m
Permissible draught to the bulk oil terminal (9) – 5.3 m
Permissible draught to the bulk oil terminal (10) – 7.0 m
Permissible draught to the dry cargo terminals (1, 2, 3) - 5.3 m
Permissible draught to the ferry crossing (8) - 5.3 m

The port upgraded its equipment making possible handling of all types of general, bulk and container cargos, in particular:

Mobile quay cranes "Liebherr"
- 2 cranes "LHM – 150", lifting capacity 36 tons
- 1 crane "LHM – 250", lifting capacity 64 tons

Self-propelled crane "Liebherr"
- 1 crane "LTM-1080/1" lifting capacity 80 tons

Quay cranes "Cranbau"
- Crane "Albatross", lifting capacity 10/20 tons – 1 unit
- Crane "Sokol", lifting capacity 16/32 tons – 1 unit

Portal cranes "Man Takraf"
- Crane "Albatross", lifting capacity 10/20 tons – 3 units

Loaders
"Komatsu", "Calmar", "Sisu", "Boss" – 18 units, capacity from 1.5 to 28 tons
12 semi-trailers "Buiscar", capacity 50 tons
4 port tow cars "Sisu"
4 trucks "Volvo", capacity 35 tons

Item # 5. Cargo handling trends in the period from 2001 to 2005.

#	Name of cargo	2001	2002	2003	2004	2005
1.	Oil	5035.4	5552.4	6970.7	8289.2	8912.7
2.	Metal	1060.1	571.2	835.5	1011.5	1023.7
3.	Grains	84.1	209.2	5.4	13	33.3
4.	Others	22.8	22.9	22.6	33.6	48.4
5.	Ferry cargos	199.2	592.6	245.5	344.6	350.1
	Total:	**6401.6**	**6948.3**	**8079.7**	**9691.9**	**10367.8**

Item # 6.

At present time, in accordance with approved "Code of rules of Aktau seaport" average time of loading to vessels is:

#	Name of cargo	Type of operation	Tons/day
1.	Food (salt, raw sugar, mixed feed, etc.), in bulk	Loading and unloading	1000
2.	Construction materials, in bulk	Loading and unloading	1200
3.	Coal, shale, burden, peat, in bulk	Loading and unloading	1200
4.	Concentrate (zinc, iron, ore, barite, copper, lead), in bulk	Loading and unloading	1200
5.	Petroleum coke	Loading and unloading	1000
6.	Iron ore	Loading and unloading	1000
7.	Fertilizers "in bulk", "direct loading" (wagon-vessel)	Loading and unloading	1000
8.	Pipes, rolled metal, angle section, T-bar, channel section "in bunch"	Loading and unloading	900
9.	Metal in pack more than 1500 kg	Loading and unloading	900
10.	Metal in pack less than 1500 kg	Loading and unloading	460
11.	Pipes, more than 1000 mm in diameter	Loading and unloading	900
12.	Pipes, less than 1000 mm in diameter	Loading and unloading	600
13.	Packaged cargo	Loading and unloading	460
14.	Timber, lumber	Loading and unloading	460
15.	Cargo in big bags	Loading and unloading	460
16.	Paper in reels	Loading and unloading	460
17.	Chemicals on pallets	Loading and unloading	460
18.	Chemicals in barrels	Loading and unloading	240
19.	Goods in bags, boxes	Loading and unloading	240
20.	Containers less than 20 feet	Loading and unloading	40 units
21.	Oil	Loading	900 t/h
22.	Food cargo in bags	Unloading	250
23.	Cargo in pack, packetizing slings	Unloading	480

Item #7.

Price list of fees and payments for works and services provided by RSE “Aktau international sea commercial port” is attached.

In addition we submit the list of the members of the working group from Aktau seaport:

1. Mr. Konstantinov V.: Deputy Director on technical issues, Chief engineer.
2. Mr. Zhakupov A.: Head of division of informatization and marketing researches.

Sincerely,
Acting director of RSE “AISCP” Novikov V.

5. 質問票(Questionnaire)への回答

（アクタウ港湾公社、ロシア語）

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ КӨЛІК ЖӘНЕ КОММУНИКАЦИЯЛАР МИНИСТРЛІГІ

«АҚТАУ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТЕҢІЗ САУДА ПОРТЫ» РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫ

Қазақстан Республикасы, 130000, Маңғыстау облысы, Ақтау қаласы, 6-ықшамауданы.
Тел.: (3292) 514549, факс: (3292) 445101, Телетайп: 317734 MORE KZ
www.portaktau.kz e-mail: aktauport@aktauport.kz

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «АКТАУСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»

Республика Казахстан, 130000, Мангистауская область, г. Актау, пос. Умирзак.
Тел.: (3292) 514549, факс: (3292) 445101, Телетайп: 317734 MORE K
www.portaktau.kz e-mail: aktauport@aktauport.kz

№ 3-1-6/ от 30.03 2006г.

на № _____ от _____ 2006г.

Председателю комитет Железнодорожного транспорт г-ну Байдаулетову Н.Т

Уважаемый Нуржан Талипович!

РГП «Актауский международный морской торговый порт» рассмотрев Ваше письм за №13-13\1766 от 20.03.06 г. сообщает следующее:

По пунктам №1 и 3.

План расширения порта Актау в северном направлении на 2006-2008 годы утвержденный уполномоченным органом Министерством транспорта и коммуникаций Р прилагается.

По пункту №2.

Порт Актау рассматривает различные возможности сотрудничества с банками свете расширения в северном направлении, сотрудничество с Банком развити Казахстана осуществляется в рамках финансирования проектов по строительств волнолома и мола в будущей гавани.

Вместе с тем, в целях определения эффективного сотрудничества порта Актау Банком развития Казахстана в сотрудничестве с Японским банком международног сотрудничества, просим Вас предоставить условия заимствования финансовых средств процентные ставки, льготный период и т.д.

По пункту №4.

На сегодняшний день порт Актау представляет собой современный многоцелево терминал, обладающий следующими технологическими возможностями обеспечивающими его дальнейшее развитие, а именно:

- Наличие обширных площадей (более 75000м2 открытых площадок и крыты транзитный склад – 6000м2), обеспечивающих надежное хранение грузов, в том числ тяжеловесных, а также эффективное руководство парком контейнеров, что являетс ключевым звеном в работе современного порта.
- Реконструкция обеспечила порт тремя универсальными причалами для обработк генеральных и навалочных грузов, одним причалом для экспорта зерна и перегрузк тяжеловесов и обработки судов типа «РО-РО», общей протяженностью новы причалов – 560 м, и возможностью одновременной обработки 4-х судов.

- Введен в действие железнодорожный паромный комплекс позволяющий осуществлять накат-выкат вагонов следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.
- Введен в действие зерновой терминал с перспективной мощностью обработки до 800 тыс. тонн в год и единовременным хранением до 24 тонн зерновых.
- Наличие трех нефтеналивных причалов, имеющих возможность одновременной обработки 3-х танкеров с водоизмещением до 12000 тонн.
- Порт обновил оборудование, дающее возможность перевалки всех видов генеральных и насыпных грузов и грузов в контейнерах.

Порт имеет следующие характеристики по проходным осадкам:

Проходная осадка в судоходном канале – 7,0 м.
Проходная осадка к нефтяным причалам (4,5) – 7,0 м.
Проходная осадка к нефтяному причалу (11) – 4,6 м.
Проходная осадка к нефтяному причалу (9) – 5,3 м.
Проходная осадка к нефтяному причалу (10) – 7,0 м.
Проходная осадка к сухогрузным причалам (1,2,3) – 5,3 м.
Проходная осадка к паромной переправе (8 причал) – 5,3 м.

Порт Актау обновил оборудование, дающее возможность перевалки всех видов генеральных и насыпных грузов и грузов в контейнерах, в частности:

Мобильные портовые краны "Liebherr"
- 2 крана «LHM – 150» г/п 36 тонн
- 1 кран «LHM – 250» г/п 64 тонн

Самоходный кран "Liebherr"
- 1 кран «LTM-1080/1» г/п 80 тонн

Портальные краны "Cranbau"
- Кран типа "Альбатрос" г/п 10/20 тонн – 1 ед.
- Кран типа "Сокол" г/п 16/32 тонн – 1 ед.

Портальные краны "Man Takraf"
- Кран типа "Альбатрос" г/п 10/20 тонн – 3 ед.

Парк погрузчиков

"Komatsu", "Calmar", "Sisu", "Boss" – 18 ед., г/п от 1,5 до 28 тн.
12 полуприцепов "Bulscar" г/п 50 тонн
4 портовых тягача "Sisu"
4 автомашины "Volvo" г/п 35 тонн

По пункту №5. Динамика перевалки грузов за период с 2001 по 2005 г.г.

(в тыс. тонн)

№ п/п	Наименование грузов	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
1.	Нефть	5035,4	5552,4	6970,7	8289,2	8912,7
2.	Металл	1060,1	571,2	835,5	1011,5	1023,7
3.	Зерно	84,1	209,2	5,4	15	33,3
4.	Другие	22,8	22,9	22,6	33,6	48,4
5.	Паромные грузы	199,2	592,6	245,5	344,6	350,1
	Итого:	**6401,6**	**6948,3**	**8079,7**	**9691,9**	**10367,8**

По пункту №6.

В настоящее время, согласно утвержденного «Свода обычаев порта Актау» средняя продолжительность загрузки судна составляет:

№	Наименование груза	Вид операции	Норма (тонн/сут)

1.	Пищевые (соль, сахар, сырец, [illegible] комбикорм и др.) навалом	погрузка-выгрузка	[illegible]
2.	МСМ навалом	погрузка-выгрузка	1200
3.	Уголь, сланцы, шихта, торф навалом	погрузка-выгрузка	1200
4.	Концентрат (цинковый, железо, рудный, баритовый, медный, свинцовый) навалом	погрузка-выгрузка	1200
5.	Кокс нефтяной	погрузка-выгрузка	1000
6.	Руда металлическая	погрузка-выгрузка	1000
7.	Удобрения «навалом», «прямой вариант» (вагон-судно)	погрузка-выгрузка	1000
8.	Трубы, прокат, уголок, тавр и швеллер «в связках»	погрузка-выгрузка	900
9.	Металл в упаковке свыше 1500 кг.	погрузка-выгрузка	900
10.	Металл в упаковке до 1500 кг.	погрузка-выгрузка	460
11.	Трубы D свыше 1000 мм	погрузка-выгрузка	900
12.	Трубы D до 1000 мм	погрузка-выгрузка	600
13.	Пакетированные грузы	погрузка-выгрузка	460
14.	Лес, пиломатериалы	погрузка-выгрузка	460
15.	Грузы в биг-бенах	погрузка-выгрузка	460
16.	Бумага в рулонах	погрузка-выгрузка	460
17.	Химикаты на палетах	погрузка-выгрузка	460
18.	Химикаты в бочках	погрузка-выгрузка	240
19.	Грузы в мешках, ящиках	погрузка-выгрузка	240
20.	Контейнера до 20 фут.	погрузка-выгрузка	40 ед.
21.	Нефть	погрузка-	900 т/ч.
22.	Продовольственные грузы в мешках	выгрузка	250
23.	Грузы в упаковке, пакетирующих стропах	выгрузка	480

По пункту №7.

Прейскурант сборов и плат за работы и услуги, выполняемые РГП «Актауский международный морской торговый порт» прилагается.

В дополнение сообщаем список членов рабочей группы от порта Актау:

Константинов В.Л. – заместитель директора по техническим вопросам - Главный инженер.

Жакупов А.К. – начальник отдела информатизации и маркетинговых исследований.

С уважением,
И.О. Директора РГП «АММТП» **В.А. Новиков**

Исп. Капасов Ж.
Тел 8 3292 (45151)

5. 質問票(Questionnaire)への回答 (MTC、英語)

Railway Transport:
List of Priority Investment Projects

1. Construction of an administrative building at the left riverbank of Astana City (executor is TSUKS)

Project parameters: estimated cost* - 23,936,522 thousand tenge, project implementation period is 2004 – 2007.

It is a large infrastructure project (included into the urban development plan of Astana City). The implementation of this project contributes into the development of the capital's image.

2. Construction of Trans-Kazakhstan railway main line (1435 mm) (executor is TSKR)

Project parameters: approximate estimated cost of the construction is 35,951,478 thousand tenge.

Purpose of this project is the use the transit potential of the country due to the creation of the transcontinental corridor that provides the shortest way between Asia and Europe, complete use of the internal national system of railway transport for the purposes of the expansion of the export and import possibilities that would encourage the development of the economy, as well as the integration of the national railway system of Kazakhstan into the global transport system.

3. Electrification of cargo-loaded sections Almaty-Aktogai, Kandyagash-Makat, Kostanai-Zhelezorudnaya (executor is TSZHS, TSE)

a) Parameters of Almaty-Aktogai Project: approximate estimated cost of construction and assemblage works is 31,458,846 thousand tenge, project implementation period is 2006-2008.

b) Parameters of Kandyagash-Makat Project: approximate estimated cost of construction and assemblage works is 38,608,730 thousand tenge, project implementation period is 2006-2009.

c) Parameters of Kostanai-Zhelezorudnaya Project: approximate estimated cost of construction and assemblage works is 1,663,891 thousand tenge, project implementation period is 2006-2007.

Main goals and tasks of the project: switch of cargo loads from diesel locomotives to electric locomotives is a priority and a necessary part of the program for the reduction of energy consumption by the railway transport. Introduction of electric traction leads to the improvement of the working conditions for locomotive brigades, additional workplaces, railway personnel becomes more efficient, their technical level increases and the working conditions of the repairmen in the locomotive depots significantly improve. Electrification, being the replacement of diesel traction, eliminates its side effects such as significant amount of exhaust gas and leakage of diesel fuel from tanks and black oil.

4. Construction of the railway line "P Station – Port Aktau" (executor is TSZHS)

Project parameters: approximate estimated cost of the project is 2,240,000 thousand tenge.

Project purpose: taking into account the expansion of Aktau international sea trade port there is the necessity to construct the direct line to Aktau sea port from P Station (by-passing the lines of JSC "KaskorTransservice") in order to develop the pre-port railways.

5. Introduction of automated system of commercial electric-power accounting (executor is TSZHS, TSE)

Project parameters: approximate estimated cost of the project is 6,165,546 thousand tenge.

Automated informational system of electric power and capacity control and accounting (hereinafter – ASCAP) is a resource-saving project, which will allow a power dispatcher of JSC "National Company "Kazakhstan Temir Zholy" to have the charts of the power consumed for each zone displayed in real time. Having such load charts will allow having the power in accordance with the structure of consumption and this will significantly reduce the amount of the regulated power and finally will lead to the optimization of payments. The timely introduction of ASCAP will increase efficiency and economy of the operation of all subdivisions of JSC "National Company "Kazakhstan Temir Zholy". According to Order No. 183 of Ministry of Energy and Mineral Resources of Kazakhstan as of 18 August 2004 "On Approval of Program for Creation of Automated System of Commercial Accounting of Power" (hereinafter – ASCAP),

---

* estimated costs of the projects are specified without VAT

all the participants of the wholesale market need to introduce ASCAP in coordination with the system operator – JSC KEGOC and power supplying organizations.

6. Creation of local networks at the stations of JSC NC "Kazakhstan Temir Zholy" (executor is TSIS)

Project parameters: approximate estimated cost of the project is 325,000 thousand tenge.

Because in the regions there is a problem of lacking of modern communications channels and because there is a need to join the automated workplaces, it is important to create a unified local network (LN) at all the stations of JSC NC "Kazakhstan Temir Zholy" in order to provide data transfer. Creation of the unified LN will allow solving the problems for the arrangement of interaction of users between each other; for the provision of joint work of the user groups over the joint tasks; for the arrangement of access to joint resources – network printing, file servers, libraries of various type; arrangement of access to corporate information storage – databases; arrangement of common access to information systems.

The list of priority projects planned by the daughter companies of JSC NC "Kazakhstan Temir Zholy":

JSC "Transtelecom" – Construction of the optical fiber communication line (OFCL). Approximate estimated cost of the construction and assemblage works is 7,426,580 thousand tenge.

JSC "Kazzheldortrans" – Procurement of the modernized rolling stock. Required quantity of the rolling stock for the nearest future constitutes 5,941 pieces including:

- boxcars – 1,200 pieces
- gondolas – 3,307 pieces
- fitting platforms – 1,384 pieces
- other type – 50 pieces

JSC "Locomotive" – Construction of the factory for the assemblage of locomotives. Designed capacity of the factory – assemblage of 100-150 locomotives per year. Approximate estimated cost of the construction and assemblage works is 8,755,000 thousand tenge.

Tables

Automobile Roads:

1) Length of the roads of the national significance constitutes 23,507.9 km including:

1. by categories:

Category I – 675 km
Category II – 3,515.9 km
Category III – 17,136 km
Category IV – 2,040 km
Category V – 141 km

2. by surfaces:

Asphalt and Concrete – 8,349.8 km
Black Gravel – 8,165.9 km
Black Crushed Stone – 4,799.1 km
Dark-Lining – 55 km
Gravel and Crushed Stone – 1,968.1 km
Lining – 170 km

2) This year there is a plan to construct a bridge via Kigach River on the automobile road "Aktobe-Atyrau-Astrakhan", and to continue the construction of the road section "Ridder-border

of Russia" on the automobile road "Ust-Kamenogorsk-Ridder-border of Russia" (length is 22 km) with the completion of the construction in 2006.

3) The following work is being carried out: rehabilitation of the automobile roads that are part of the network of Asian automobile roads – "border of Russia-Uralsk-Aktobe" – 3,997.6 million tenge, "Astana-Shuchinsk" (transfer into technical category I) – 6,008.1 million tenge, "Shuchinsk-Kokshetau-Petropavlovsk-border of Russia" – 1,000 million tenge, "Omsk-Pavlodar-Maikapshagai" – 4,080.9 million tenge, "Chundzha-Kolzhat" – 4,000 million tenge, "Taskesken-Bakhty" – 1,000 million tenge, "Ridder – border of Altai Republic" – 160.6 million tenge.

4) Daily average intensity on the international transit corridors:
Khorgos-Almaty-Tashlent – 6,631 vehicles per day;
Samara-Shymkent – 2,156 vehicles per day;
Almaty-Petropavlovsk – 3,376 vehicles per day;
Astrakhan-Atyrau-Dossor-Aktau – 1,377 vehicles per day.
74% of the vehicles are cars.

5) The Program for the development of automobile roads in the Republic of Kazakhstan for 2006-2012 provides the complete restoration of the international transit corridors that are part of ASHD.
According to the data for the last five years main transport cargo loads on the internal roads are carried out in the South of Kazakhstan (Shymkent-Almaty-Khorgos), in the North of Kazakhstan (Kostanai-Kokshetau-Petropavlovsk), in the East of Kazakhstan (Ust-Kamenogorsk-Semipalatinsk-Pavlodar), as well as in the corridor Almaty-Karaganda-Petropavlovsk.
In perspective, for the future ten years there is a plan to increase the cargo load in the Western and Central regions of Kazakhstan due to the planned repair and rehabilitation of automobile roads.
Arrangement of public transportation of passengers in accordance with the legislation of the Republic of Kazakhstan is the responsibility of local executive agencies.
Regarding the issue of transportation expenses for the automobile vehicles we should note that, according to the expert appraisal, the cost of the transportation of passengers is 2.5-2.8 tenge per passenger kilometer (in the cities the cost of a ticket to travel by bus is 20-35 tenge) and the cost of cargo transportation is 6-8.5 tenge per ton-kilometer.

Water Transport:

With regard to clause 4
1) At present, for the purposes of comprehensive development of the sea transport of the Republic of Kazakstan the work is being done for the development of the Program for the development of the sea transport for 2006-2012, which reflects all the main aspects of the development of the sea ports in Kazakhstan.
2) In order to finance the project "Expansion of Aktau international sea trade port in the northern direction" in 2005 JSC "Kazakhstan Development Bank" received a loan (25 million US dollars) under the state guarantee. This year it is planned to attract an additional loan of 62 million US dollars under the state guarantee for further financing of the specified project.
3) Due to the completion of the first stage of the port rehabilitation in September 1999, the capacity of the loading and conveying complex for the maintenance of dry cargo reached the level of 1.5 million tons per year retaining the former capacity for the transshipment of oil – 8.0 million tons per year.
As of today, Aktau port is a modern multipurpose terminal that possesses the following technological possibilities, which contribute into its further development, including:

- **wide areas (more than 50,000 sq. m of open areas and a sheltered transit warehouse – 6,000 sq. m) that secure cargo storage including heavy cargo;**
- **three multipurpose port terminals for the handling of general and loading cargo, one terminal for the export of grain and transshipping of heavy cargo and handling of Po-Po ships. Total length of the new port terminals is 550 m. They can handle four ships at the same time;**
- **railway ferry complex that allows rolling of carriages that are used in the mixed railway-water transportation;**
- **grain terminal with the annual processing capacity of up to 600 thousand tons and the simultaneous storage of up to 25 tons of grain;**
- **four fuel terminals that can simultaneously handle four tankers with the displacement of up to 12 thousand tons;**
- **the port has renewed the equipment and now it is possible to transship all the types of general and loading cargo and cargo in containers.**

Aktau port has all the types of access roads, infrastructure for the discharge, loading and storage of oil and petrochemicals.
There are independent specialized transport organizations operating in the port. They rent land areas.
Today Aktau port is the only competitive trade port of Kazakhstan that works according to international management system standards (ISO 9001) that comply with the requirements of the safety of navigation and maintenance of ships. Special regulations are implemented on the territory of the port due to the conditions of the special economic zone.

4) In 2005 the production capacity of Aktau port reached the rated capacity.
Due to this, along with the modernization of the infrastructure within the existing territory there appeared the need to expand and develop the port in the northern direction.
The expansion of the industrial territory of Aktau sea trade port with the creation of port terminals and protection hydro-facilities within the new terminals was planned within the second stage of its rehabilitation and it was stipulated in the Investment Program for the Development of Aktau Port until 2012.
Creation of favourable investment conditions for the fast implementation of Aktau port development project will be also encouraged by the existing special economic zone “Aktau Sea Port”.

5) Dynamics of cargo loading in Aktau port is shown in the table:

Cargo loading indices via Aktau port (thousand tons)

Item	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
Oil and Petrochemicals	2285.5	5035.4	5552.4	6970.7	8289.1	8918
Dry Cargo	789.7	1366.2	1395.9	840.9	1425	1129.8
including: metal	701.5	1060.1	571.2	835.5	1011.5	1025.2
grain	19.5	84.1	209.2	5.4	13.1	33.3
other (including by ferry)	68.7	222	615.5	268.1	400.4	421.4
TOTAL (thousand tons)	**4175.2**	**6401.6**	**6948.3**	**8079.7**	**9714.1**	**10469.2**

7) Tariff policy of RSE “AMMTP” is regulated by Agency for Regulation of Natural Monopolies and is implemented according to the price-list for the works and services carried out by the workforce of the port.
9) Main cargo-forming ports in the Caspian Sea are the ports of Aktau, Astrakhan and Turkmenbashi.
Ports of Astrakhan water-transport junction, Makhachkala and Turkmenbashi are competitor ports for the attraction of transit cargo loads on the transport routes “TRASECA” and “North-South”.

The existing situation in the Caspian basin is caused by the significant activation of sea transportation that causes the necessity to develop port infrastructures. In this regard, the ports that handle massive cargos already take steps to modernize their infrastructures and to increase the capacity within their own and national investment programs.
In particular, during the last years in the Caspian sea the work was done for the creation of additional capacities in the ports of Anzali, Astrakhan and Turkmenbashi. The first phase of the construction of Amirabad port was completed.

Republic of Azerbaijan

The international sea port of Baku is a key transit centre for the transhipment of the Caspian oil. The infrastructure of the port includes 8 terminals with the maximum allowable depth at the terminal wall of 7 meters.
In 2000 the new private oil terminal "Azpetrol" started operating in Baku port. It includes five reservoirs for the storage of petrochemicals, loading ramp with the direct access to the railway main line, which leads to Georgia.
The railway-ferry service "Aktau-Baku-Aktau" started operating since September 2001. This line uses railway ferries of "Soviet Dagestan" type with the capacity of 28 railway carriages. The travel time is 18-20 hours. The ferry transports not only cargo but also passengers.
Around 65% of the cargo turnover constitutes transhipment of oil and petrochemicals, 35% constitutes ferry cargo and general cargo.
Oil terminal Dyubendy is a part of Baku port. The terminal consists of three piers, a reservoir park (capacity is 250 thousand tons per month) and the wharfage for simultaneous mooring of two tankers. The terminal allows handling tankers with the carrying capacity of up to 8,100 tons. The terminal has a network of oil pipelines connected to the oil-processing plants in Baku city and has the railway with the direct access to the railway mainline leading to Georgia. More than 22 million US dollars were invested into the terminal and this allowed increasing the carrying capacity of the port up to 7 million tons of hydrocarbon raw materials.
The Republic of Azerbaijan has also started to actively develop the specialized terminal Sangachaly for the transportation of oil within the project of BTD. Capacity of the reservoirs for oil storage at the terminal constitutes around 360 thousand cubic meters.

Russian Federation

Astrakhan water-transport complex is conditionally divided into two sections: Astrakhan consolidated port and Olya sea trade port located on the route of Volga-Caspian canal, 100 km away from Astrakhan city.
Astrakhan consolidated port includes the ports of Astrakhan water-transport junction where 20 stevedore companies are operating. 18 of these companies deal with transhipment of dry cargo and two companies deal with bulked cargo.
According to the results of 2005, the total volume of cargo transhipment via Astrakhan consolidated port constituted 7.0 million tons.
In spite of the positive dynamics of the increase of cargo transhipment volumes, Astrakhan consolidated port, in general, does not have a lot of mere perspectives for handling international cargo loads, which is caused by its local geographical location and related restrictions with regard to the characteristics of the accepted ships, warehouses and equipment.
Olya Port. At present Olya port has a terminal for dry cargo (length of the terminal is 180 m) and the auto-ferry complex equipped for the acceptance of Po-Po type ships working on the cargo-passenger line "Caspian Tracker Line" for the ports of Turkmenbashi (Turkmenistan), Anzali (Iran) and Aktau (Kazakhstan). The handling capacity of the existing terminals is 540 thousand tons per year.
It is planned to create the container complex in the port with the total capacity of 0.27 million tons per year stipulated for the transhipment of cargo that comes from India and Persian Gulf countries intended for the Western Europe.
At present, in Olya port two companies are operating and both of them deal only with dry cargo.

In “Buzan” port there is one stevedore company working - “Narimanov-Terminal” that deals with the transhipment of dry cargo.
In order to develop industrial capacity of Olya port there was developed the project of the cargo area of the sea port with the annual capacity of 4 million tons, which will include the following:

- container terminal with the capacity of 1250 thousand tons (90 thousand TEU) per year;
- grain complex with the capacity of 500 thousand tons of cargo per year;
- terminal for handling auto-ferry ships of Po-Po type with the capacity of 300 thousand tons of cargo per year.

Makhachkala international sea trade port is one of the oldest Caspian Russian ports (135 years old).
At present, Makhachkala port has the developed infrastructure for oil transhipment. Oil conveying port is directly connected to the oil terminal with the total capacity of 500 thousand cubic meters, which is connected to the oil main pipeline Baku-Novorossiysk.
Makhachkala port operates the transport fleet with the total carrying capacity of 70 thousand tons. Transhipping capacity of the port allows handling 5 million tons of cargo, 80% of which constitutes transhipment of hydrocarbon materials. In 2005 total volume of cargo transhipment was 5.1 million tons.
Makhachkala port plans to complete the construction of 12 new terminals and, as a result of this, to increase cargo turnover of the port up to 11 million tons.
Makhachkala port possesses the railway ferry service with the capacity to handle 20,440 carriages per year. This service is designed for the ferry of “Petrovsk” and “Soviet Dagestan” type, which are operating on the routes Makhachkala-Turkmenbashi and Makhachkala-Aktau. Main types of cargo subject to transhipment on these directions are: condensed gas, crude oil and general cargo.
The railway ferry service will allow attracting transit cargo going in the Black Sea direction via railway to Tuapsa port. According to the experts’ estimates, transit cargo loads via Makhachkala port will increase up to 15 million tons per year by 2008. In this regard, it is planned to increase the carrying capacity of Makhachkala port up to 15 million tons per year, including oil-conveying cargo up to 10 million tons per year.
At present, grain terminal is constructed with the capacity of more than 0.5 million tons of grain per year and the terminal for packing and transhipment of bulked cargo is constructed with the capacity of not less than 0.3 million tons per year. The terminal for the acceptance of PO-PO type ships is rehabilitated. The container terminal is created. They are about to complete the construction of three new terminal for general cargo with the capacity of 1.5 million tons per year. In 2006 it is planned to complete the construction of the new water-area for the dry-cargo terminal of Makhachkala port with the rearrangement of the protective hydro-technical facilities.

Turkmenistan

Turkmenbashi port. Today Turkmenbashi port is one of the competitors that provides an alternative route for the transportation of transit cargo within TRASECA corridor via its own Turkmenbashi port (by-passing the territory of Kazakhstan).
In 2000 they started modernization and extensive repairs of the dry-cargo, ferry and oil-conveying terminals. These works have not been completed yet. The loan for the implantation of this project in the amount of 30 million US dollars was provided by the European Bank for Reconstruction and Development (hereinafter – EBRD). The existing oil terminals can simultaneously handle six tankers. There is a terminal for handling Po-Po type ships. Each square meter of the concrete beds of the terminal adjacent to the dry-cargo terminal and designed for handling heavy cargos can bear the weight of more than 250 tons. The terminal is equipped with the platforms for transhipment of cargo onto the ships.
At the same time, according to the Project for the expansion of the export infrastructure of Turkmenistan it is planned to develop the oil terminals Okarem and Aladja. At present, the carrying capacity of these terminals is about 3.5 million tons of oil-conveying cargos per year. There is a plan to increase this figure up to 9 million tons per year.

Islamic Republic of Iran

Anzali port allows carrying out the transhipment of up to 4 million tons of cargo per year. This port can handle ships with the maximum length of 170.7 meters with the dead-weight of 4.5 thousand tons. The port has 10 terminals that can provide simultaneous mooring for 12 ships with the displacement of up to 6 thousand tons.

The carrying capacity of Anzali port allows carrying out the transhipment of up to 5 million tons of cargo per year. The throughput immersion of the water-area in the port is limited to the depth of 5.5 m.

The port of Anzali has storage area of 2,452 square meters, which is divided into the warehouses for export and import cargo, as well as containers.

At present, the port does not have any railway access, and the access motor-way needs to be rehabilitated and it is necessary to increase the number of the traffic lanes. The problem of delivery and pickup of the cargo to and from the port will be completely solved only after the construction of the railway road and multilane road Kazvin-Resht-Anzali.

The annual amount of cargo transhipment of Noushakhr port constitutes 1.5 million tons. The port possesses three terminals with the guaranteed depth of 5.5 m.

Noushakhr port has the storage area of 27,412 square meters for the temporary storage of cargo and export cargos. The main types of cargo are grain, coke, zinc concentrate, construction materials and metal products.

Neka port **has one terminal with the guaranteed depth of 3.8 m for handling tankers with the carrying capacity of 4.5 thousand tons. In the beginning of 2002 they carried out dredging works in order to provide the depth of 4.9 m. the oil-conveying terminal of the port has two oil reservoirs with the total volume of 792 thousand cubic meters.**

Neka port is the delivery point of Kazakh oil and petrochemicals based on SAWP operations.

The port of Bandar Amirabad (Khasar) at present has the rated capacity of 5 million tons and possesses branching infrastructure network and access roads. The main cargo load is general and container cargos.

The construction is carried out in three stages. After the first stage it will be possible to handle more than 4 million tons of cargo per year (rated capacity of the port is 8 million tons of cargo per year). There is an access road going to the port and right now they are constructing 18 km of the railway road.

The planned types of cargo are general and container cargos. There was created special economic zone “Khasar” in the port and it is specialized mainly on handling crude oil. It is planned to construct the oil-processing factory in it and large tanks for the storage of oil and petrochemicals.

The total capacity of the port infrastructures in the Caspian Sea will allow handling about 165.4 million tons including oil-conveying and dry cargos. The cargo load forecasted for 2012 will allow using around 78% of the created port capacity and it will create the necessary reserves for the further development of cargo transhipment.

Development of the port infrastructure of the adjacent Caspian countries will be carried out primarily to satisfy the needs for the transhipment of their own export cargos.

10) The process of customs formalities will be carried out in accordance with the customs legislation of the Republic of Kazakhstan and lies within the competence of the Customs Committee of the Ministry of Finance of RK.

Transport corridors:

Clause 48. Forecast for the future of the competing corridors (Siberian transport corridor, Chinese transport corridor, sea corridor) with regard to transit cargos.

This January cargo transhipment in containers along the Trans-Siberian route almost ceased. The increase of railway tariffs from the 1st of January 2006 for the transportation of transit cargo along the Trans-Siberian mainline (in average 30% for loaded containers and 3-4 times for empty containers) caused the decrease in cargo transportation. As a result, in January 2006, according to the data of Vostochny port, 825 transit containers were handled and this figure is smaller than the figure for the last January by 3,712 containers.

The previously existing tariffs did not cover the expenses for transhipment, that was why OJSC "RZHD" had to calculate and propose such a tariff so that cargo transportation would be profitable having actually subsidized such type of transportation at the expense of other cargos.

The decrease in transit started in 2005 when due to the difficulties with the platforms at Nahodka-Buslovskaya station there were cargo delays.

In August 2005 the oceanic shipping companies reduced freight rates having taken some part of cargo load. According to the results of 2005, transit transportation along Trans-Sib decreased by 20% and from 15 January transportation of transit cargo from Nahodka-Vostochnaya in the direction of Buslovskaya Station almost ceased. At the same time during the first two weeks of 2006 they were mainly sending containers according to the previous year contracts and forwarding of transit cargo to Trans-Siberian route by shipping agents was stopped.

As of today, 65% of the freight base is formed by China and around 95% of Chinese export to Europe is transported by sea via Suez Canal.

At present the Russian Ministry of Transport is considering the project of rehabilitation of the Northern seaway. The concept of development of the Northern seaway is a strategic task for Russia. It means 20,000 km of arctic borderlines. The reason for this development is the constant threat of temperature increase of the planet atmosphere, which will cause melting of arctic ice and this would make Arctic Zone the shortest route between many countries.

The Northern seaway deteriorated when there was no freight base. However, right now they are making new ice-breakers and now there is a possibility to make the freight base.

At the same the Russian Ministry of Transport is hoping to use transport corridor "North-South" that connects the Western Europe and such countries as India, Pakistan and Iran.

The railway service between Europe and Iran is possible right now only via Turkey in the North-West of the country or via Central Asia in the North-East.

Along with that, due to its geographic location Iran is a rather attractive overland route for cargo transportation from and to India, as well as the Persian Gulf countries. The research made by the experts of NOSTRAC Consortium (North-South Transport Corridor) showed that such route can attract significant amount of cargo load from the cargo load of India (total volume by 2005 was 650 million tons per year) and the countries of the Persian Gulf (for example, from the ports of UAE, the container turnover of which is more than 10,000 containers per day). According to the initial assessment, this corridor can provide high-speed transcontinental transportation of 20-50 million tons of cargo in the form of container transportation, as well as transportation of bulked and refrigerated cargo.

The Chinese Minister of Communications Mr. Zhan Ciunsyan stated that in the nearest few years China would preserve the trend of the fast development of sea transportation services and, according to the forecasts, the cargo turnover of the sea ports in the continental part of China by 2010 would exceed 5 billion tons, the volume of container transportation would reach 130 million of standard containers, which is twice larger than in 2004. It was reported that at present there are 1,430 ports in the continental part of China. In 2004 their cargo turnover constituted 4.17 billion tons; the volume of container transportation was 61.8 million of standard containers.

Airline service:

In 1998 the passenger turnover made 2,100 millions of passengerkilometers (hereinafter “pkm”), 2,136.1 millions pkm in 1999, which is by 1,7% more than in corresponding period of the previous year, 1,797 millions pkm in 2000 (on 15% less than in previous year); 1,901.1 millions pkm in 2001 (by 5% more than in previous year); 2,202.6 millions pkm in 2002 (by 16% more than in previous year); 2,654.1 millions pkm in 2003 (by 20% more than in previous year); 2,641.9 millions pkm in 2004 (by 0,6% less than in previous year); 3,278.18 millions pkm in 2005, the increase made 24% in comparison with the previous year (chart 1).

Over the period from 1998 to 2005 air companies transported 117000 tons of freight, including 14.5 thousand tons was transported in 1998 it; 17.2 thousand tons in 1999, that is by 18% more than in correspondent period of the previous year; 14.4 thousand tons in 2000 (by 16% less than in previous year); 9.4 thousand tons in 2001 (by 34% less than in previous year); 16.3 thousand tons in 2002 (by 73% more than in previous year); 24.2 thousand tons in 2003 (by 48% more than in previous year); 18.2 thousand tons in 2004 (by 25% less than in previous year); 21.2 thousand tons in 2004, which is by 17% more than the volumes of the previous year (chart 2).

Over the period from 1998 to 2000 long haul flights increased whereas the total load tonnage decreased.
Due to introduction of stronger restrictions for aircraft equipment by the European Union there is a tendency of transition from routes Europe - Kazakhstan to shorter routs with, such as Kazakhstan - China, Kazakhstan - Turkey. Haulage of goods and cargo turnover indices increased because of bringing into service of additional freighter airplanes by air companies of Kazakhstan.
In 1998 the cargo turnover made 40.7 millions ton-kilometers (hereinafter tkm); 63.6 millions tkm in 1999 that is by 56% more than in correspondent period of the previous year; 118 millions tkm in 2000 (by 85% more than in previous year); 43.7 millions tkm in 2001 (by 63% less than in previous year); 56.9 million tkm in 2002 (by 30% more than in previous year); 93.9 million tkm in 2003 (by 65% more than in previous year); 68.2 millions tkm in 2004 (by 27% less than in previous year); 101.12 millions tkm in 2005, the increase was by 48% in comparison with 2004 (chart 3).

Haulage of goods and cargo turnover indices decreased due to embargo introduction on haulage of goods to China via IL-76 aircrafts from May to September because of the air crash in Urumchi City.
Investments into development and improvement of en-route surveillance part of aircraft navigation system provide the required quality of air navigation service. The high quality can be the basis to create and maintain competitive advantages at core profitable segment that is transit flight service. Reduced investments to this sector will result in deterioration of air navigation advantages, poor competitiveness and, as a consequence, the decrease in transit aircrafts flow and reduced profits.
The proceeds from air navigation service do not cover expenses of the enterprise on the support of air navigation infrastructure in the terminal area due to low traffic in the terminal area. However, the enterprise fulfills obligations on providing the required level of the aircraft safety and implements the essential support of aerodrome radio engineering complexes, including the replacement and upgrade of the obsolete equipment. The investments into this sector equal up to one third of all investment outlays and can not be reduced for reasons of security.
Therefore, the upgrade of the equipment of aircraft navigation system of the Republic of Kazakhstan shall continue in forthcoming period in the following sectors (table 6).

Table 6

Name	Projects planned
Upgrade of Automated Air Traffic Control System Centers	to provide technical support, upgrade and functional capacity building of Automated Air Traffic Control System Centers, put into service in 2005 in Astana City
	To complete the reconstruction project of automation equipment complex of Automated Air Traffic Control System Centers in Shymkent City, which began in 2005. To replace the equipment, commissioned in 1997, of the en-route surveillance centre of Automated Air Traffic Control System Centers (hereafter ATC SC) in Aktobe City. The equipment's service life has expired and it must be replaced.
	To replace equipment of the en-route surveillance centre of Automated Air Traffic Control System Centers in Almaty City. The centre has been in operation since 1996 and must be replaced. This upgrade project will begin in 2007.
Upgrade of radar observations system	To replace the ultimately deteriorated aerodrome radio detectors, which is planned on the beginning of 2007. During this period it is planned to replace radio detectors in Ust-Kamenogorsk, Karaganda and Zhezkazgan Cities. During 2006-2007 the secondary en-route surveillance radar, the operating time of which terminates, shall be replaced in Balhash City.
Equipment of upgrade and newly building air-runways with aids to air navigation	To complete works on equipment of new manufactured air-strip in Atyrau City with aids to air navigation that began in 2005, as well as works on reequipment of reconstructed runway in Aktobe City and reequipment of runways in Shymkent and Pavlodar Cities and in other airports. Equipment of runways of Astana and Almaty Cities with landing equipment according to ICAO third category for the purposes of higher safety and regular flights in adverse weather conditions, codes and standards of ICAO and Republic of Kazakhstan.
Development, reconstruction and upgrade of aeronautical telecommunication network and information communications	To reconstruct voice control communication network requiring first of all the reconstruction of out of date radio subsystem "Air-to-Ground". To complete the construction project of corporate digital aeronautical telecommunication network (ATN).
	The network is necessary to make digital links of high quality among regional centers of ATC SC and its remote locations. This project shall be finished in 2006.
	To continue the project on transition of aircraft telecommunication networks to digital methods of signal transmission. It is planed to expand the aircraft fiberoptic and radio-relay networks.

In 2006-2008, 15,754.9 millions tenges will be allocated for implementation of investment projects on upgrade of the air navigation service system. Implementation of the abovementioned works will be provided both at the expense of own funds of "Kazairnavigation (Kazaeronavigaciya)" national state enterprise, received from air navigation service of airspace customers, and at the expense of external investments, drawn by the enterprise.

The further upgrade of all subsystems shall be conducted not only for the purpose to improve operational factors, but also with a view to develop a basis for introduction of new technologies. Besides, we also must consider the development of those subsystems which in future air navigation systems will act as the main assets allowing shifting to new air traffic service technology: automatic dependent surveillance and methods of area navigation. For this purpose the strategy of evolutionary introduction of new systems and replacement of

traditional air navigation aids with future systems in accordance with long-term program in the framework of transition plan under development shall be implemented.

Taking into account the foregoing it is planned to develop and approve the concept of development of air navigation system of the Republic of Kazakhstan for the period of 2007-2015.

Future continuation of the optimization of air navigation infrastructure management shall be based on the experience of introduction of the highest and advanced technologies.

To this effect it is required:

1) while sustaining the amount of financial investments into development and upgrade of air navigation complexes, to change the strategy of investment policies for provision of integration of subsystems of the Republic of Kazakhstan into the single complex which is the prototype of the future system CNS/ATM and the basis for its introduction. To provide the reconstruction of control communication systems on the basis of integration of different types of networks of air and ground aeronautical telecommunication into one digital network on abovementioned basis. It will be based on the corporate air navigational communication network, which is under construction now;

2) to develop the automated system of air traffic control, to complete integration of remote radiolocations with Regional Centers, to establish the General Centre of ATC SC in Astana City and to provide the regime of center-to-center interreservation;

3) to improve the air space structure and methods of air traffic management with the transition to abridged minimum of altitude separation in association with contiguous countries concerned;

4) to introduce the area navigation methods on the basis of establishment of sufficiently equipped en-route surveillance air navigation complexes of the second generation that are functioning today;

5) to prepare the required infrastructure, to begin the elements introduction of space-based air navigation and the use of technologies for air traffic management based on their use of ADS (Automatic Dependant Supervision), CPDLC (Communication digital lines “pilot - dispatcher”), D-ATIS (digital meteobroadcasting in terminal area), etc.

In the view of planned use of satellite technologies at ATC and in accordance with the ICAO standards it is necessary to transfer coordinates of all air navigation pinpoints including those placed in terminal area into coordinates of World Geodetic System (WGS-84). The works connected with survey conducting of air navigation objects will be financed both at the expenses of own funds of civil aircraft organizations and under the Programs on reconstruction and renewal of main productive assets of regional airports.

5.質問票(Questionnaire)への回答 (MTC、ロシア語)

КӨЛІК ЖӘНЕ
КОММУНИКАЦИЯЛАР
МИНИСТРЛІГІ

Қатынас жолдары
комитеті

МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
И КОММУНИКАЦИЙ

Комитет
путей сообщения

010000, Астана қаласы, Қабанбай батыр даңғылы, 47
Тел: (3172) 24 10 79, Факс: (3172) 24 18 21

010000, город Астана, пр. Кабанбай батыра, 47
Тел: (3172) 24 10 79, Факс: (3172) 24 18 21

№ 13-13/3606

2006жылғы "2" мауысым

**Представительство Японского Агентства
Международного Сотрудничества
в Республики Казахстан
(ЛСА)**

В дополнение к письму № 13-13/2412 от 14 апреля 2006 года Комитет путей сообщения Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан направляет ответы на вопросник.

Приложение: на 48 листах.

Заместитель Председателя **М. Уразбеков**

Курманкулов Ж.А. тел 242722 вн. 116
kurmankulov@mtc.gov.kz

Железнодорожный транспорт:

Перечень приоритетных инвестиционных проектов

1. **Проект «Строительство административного здания на левом берегу г. Астана» (исполнитель – ЦУКС).**

Параметры проекта: сметная стоимость* – 23 936 522 тыс. тенге, срок реализации проекта 2004-2007 годы.

Является крупным инфраструктурным проектом (включен в план градостроительства города Астана), реализация которого способствует развитию облика столицы РК.

2. **Проект «Строительство Трансказахстанской железнодорожной магистрали (1435 мм)» (Исполнитель – ЦКР).**

Параметры проекта: ориентировочная сметная стоимость строительства составляет 35 951 478 тыс. тенге.

Целью данного проекта является использование транзитного потенциала страны за счет создания трансконтинентального коридора, обеспечивающего кратчайший путь в сообщении между Азией и Европой, полное использование внутренней национальной системы железнодорожного транспорта в целях расширения экспортной и импортной возможности, способствующей развитию экономики, а также интеграции национальной железнодорожной сети Республики в мировую транспортную систему.

3. **Проект «Электрификация грузонапряженных участков Алматы-Актогай, Кандыагаш-Макат, Костанай-Железорудная» (исполнитель – ЦЖС, ЦЭ).**

а) Параметры проекта электрификация участка Алматы-Актогай: ~ сметная стоимость строительно-монтажных работ 31 458 846 тыс. тенге, срок реализации проекта – 2006-2008 гг.

б) Параметры проекта электрификация участка Кандыагаш-Макат: ~ сметная стоимость строительно-монтажных работ 38 608 730 тыс. тенге, срок реализации проекта – 2006-2009 гг.

в) Параметры проекта электрификация участка Костанай-Железорудная: ~ сметная стоимость строительно-монтажных работ 1 663 891 тыс. тенге, срок реализации проекта – 2006-2007 гг.

Основные цели и задачи проекта: переключение грузопотоков с тепловозных ходов на электровозные является приоритетной и необходимой частью программы по сокращению потребления энергоресурсов на железнодорожном транспорте. Внедрение электрической тяги приводит к улучшению условий работы локомотивных бригад, появлению дополнительных рабочих мест, труд железнодорожников становится более квалифицированным, повышается технический уровень кадров и резко изменяются к лучшему условия ремонтников в локомотивных депо. Электрификация, являясь заменой тепловозной тяги, снимает и ее побочные

---

* сметные стоимости проектов указаны без НДС

эффекты в виде значительного количества выхлопных газов, возникающей течи дизтоплива из баков и мазута.

4. **Проект «Строительство железнодорожной линии рзд. Р – порт Актау» (исполнитель – ЦЖС).**

Параметры проекта: ориентировочная сметная стоимость проекта 2 240 000 тыс. тенге.

Цель проекта: учитывая расширение Актауского международного морского торгового порта возникает необходимость строительства прямого железнодорожного сообщения на морской порт Актау со станции «Р» (минуя пути АО «КаскорТранссервис»), с целью развития предпортовых железнодорожных путей,.

5. **Проект «Внедрение автоматизированной системы коммерческого учета электроэнергии» (исполнитель – ЦЖС, ЦЭ).**

Параметры проекта: ориентировочная сметная стоимость проекта 6 165 546 тыс. тенге.

Автоматизированная информационная система контроля и учета электрической энергии и мощности (далее АСКУЭ) является ресурсосберегающим проектом, который позволит отобразить на рабочем месте энергодиспетчера АО "НК "КТЖ" графики потребляемой мощности по каждому участку в реальном масштабе времени. Имея такие графики нагрузки, появится возможность заказывать мощность в соответствии со структурой потребления, что значительно сократит количество регулирований мощности и в конечном итоге приведет к оптимизации платежей. Своевременное внедрение АСКУЭ повысит эффективность и экономичность функционирования работы всех подразделений АО «НК «КТЖ». В соответствии с приказом Министерства энергетики и минеральных ресурсов Республики Казахстан от 18 августа 2004 года №183 «Об утверждении Программы создания автоматизированной системы коммерческого учета электроэнергии» (далее – АСКУЭ) всеми участниками оптового рынка необходимо осуществить внедрение АСКУЭ по согласованию с системным оператором – АО «KEGOC» и энергоснабжающими организациями.

6. **Проект «Создание локальных вычислительных сетей на станциях АО «НК «КТЖ» (исполнитель – ЦИС).**

Параметры проекта: сметная стоимость проекта 325 000 тыс. тенге.

В виду того, что в регионах имеет место проблема отсутствия современных каналов связи, необходимость объединения автоматизированных рабочих мест, то актуальной становится проблема создания единой локальной вычислительной сети (ЛВС) на всех станциях АО «НК «КТЖ» для обеспечения передачи данных. Создание единой ЛВС позволит решить задачи по организации взаимодействия пользователей между собой; обеспечению коллективной работы групп пользователей над совместными задачами; организации доступа к коллективным ресурсам – сетевая печать, файловые серверы, библиотеки различного типа; организации

доступа к корпоративным хранилищам информации – базам данных; организации общего доступа к информационным системам.

Перечень приоритетных проектов, планируемых к реализации дочерними предприятиями АО «НК «КТЖ»:

АО «Транстелеком» - «Строительство волоконно-оптической линии связи (ВОЛС)». Ориентировочная сметная стоимость строительно-монтажных работ 7 426 580 тыс. тенге.

АО «Казжелдортранс» - «Приобретение модернизированного подвижного состава». Потребное количество подвижного состава на ближайшие годы составляет 5 941 единиц в том числе:

- крытые вагоны – 1 200 ед.;
- полувагоны – 3 307 ед.;
- фитинговые платформы – 1 384 ед.;
- прочие вагоны – 50 ед.

АО «Локомотив» - «Строительство завода по сборке локомотивов». Проектная мощность завода – сборка 100-150 локомотивов в год. Ориентировочная сметная стоимость строительно-монтажных работ 8 755 000 тыс. тенге.

Расписание движения грузовых поездов Timetable for freight trains
АКМОЛИНСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК Akmola Rail Traffic Department

Участок Астана – Курорт Боровое Astana – Borovoye Resort

Train No.

Borovoye Resort

Borovoye Resort

Arr. – Arrival.
Dep. – Departure

Четное направление Even direction					Нечетное направление Odd direction				
поезда	Курорт Боровое		Астана Astana		№ Train поезда No.	Астана Astana		Курорт Боровое	
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	Отпр Dep.
2066	01-02	01-52	05-45	06-36	3451	-	02-24	06-02	06-59
2210	02-12	02-57	07-30	08-30	2421	01-01	01-55	06-35	07-32
2010	03-46	04-38	09-14	10-25	3471	-	03-52	10-10	10-55
3452	05-50	06-35	10-43	-	2423	01-30	03-17	07-55	08-40
2018	07-33	08-20	12-13	12-59	2425	02-50	03-40	08-18	09-08
2452	08-40	09-35	13-31	15-01	2427	05-21	06-06	11-09	12-09
2218	09-04	09-49	13-45	15-01	2401	06-10	07-22	12-27	13-30
3454	09-35	10-20	15-55	-	1407	07-52	08-45	13-21	14-30
2220	10-33	11-30	15-26	16-17	2403	08-40	09-25	14-03	14-46
2222	11-40	12-30	16-26	17-18	3473	-	09-58	17-28	20-32
3052	12-00	12-48	17-20	-	2405	10-20	11-08	16-17	17-02
2040	13-02	13-59	17-55	18-40	2407	13-01	13-46	18-52	19-52
2224	14-24	15-09	19-05	19-50	2409	15-00	15-59	20-37	21-40
3456	15-00	16-05	22-07	-	2411	16-45	17-30	22-08	23-32
2228	16-37	17-22	21-50	22-45	2413	18-12	18-57	23-50	00-48
1408	18-50	19-35	00-13	00-59	2415	19-29	19-17	01-10	02-33
2232	19-35	20-41	01-00	02-45	2451	20-20	21-07	01-56	02-45
2056	20-45	21-40	01-36	02-11	3475	-	21-20	04-22	05-30
3458	21-39	22-20	05-03	-	2417	22-34	23-20	03-58	04-52
2204	22-05	22-59	03-45	04-30	2419	23-08	23-53	05-20	06-12

Borovoye Resort – Kokshetau

Участок Курорт Боровое – Кокшетау

Borovoye Resort

Train No.

Borovoye Resort

Train No.

Четное направление Even direction					Нечетное направление Odd direction				
№ поезда	Кокшетау 1 Kokshetau		Курорт Боровое		№ поезда	Курорт Боровое		Кокшетау 1 Kokshetau 1	
	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
2066	-	23-39	01-02	01-52	2413	23-50	00-48	02-16	-
2210	-	00-49	02-12	02-57	2415	01-07	02-33	04-01	-
2010	-	02-23	03-46	04-38	2451	01-56	02-45	04-13	-
3452	-	04-20	05-50	06-35	2417	03-58	04-52	06-20	-
2018	-	06-10	07-33	08-20	3475	04-22	05-30	06-58	-
2452	-	07-10	08-40	09-35	2419	05-20	06-12	07-40	-
2218	-	07-34	09-04	09-49	3451	06-02	06-59	08-27	-
3454	-	08-05	09-35	10-20	2421	06-31	07-32	09-00	-
2220	-	09-10	10-33	11-30	2423	07-55	08-40	10-08	-
2222	-	10-10	11-40	12-30	2425	08-15	09-04	10-55	-
3052	-	10-30	12-00	12-48	3471	10-10	10-55	12-23	-
2040	-	11-39	13-02	13-59	2427	11-09	12-19	13-47	–
2224	-	12-54	14-24	15-09	2401	12-27	13-30	14-58	-

3456	-	13-25	14-55	16-05	1407	13-21	14-30	16-00	-
2228	-	15-07	16-37	17-22	2403	14-01	14-46	16-14	-
1408	-	17-25	18-50	19-35	2405	16-20	17-02	18-30	-
2232	-	18-12	19-35	20-41	2407	18-52	19-52	21-20	-
2056	-	19-25	20-55	21-40	3473	18-03	20-32	21-50	-
3458	-	19-59	21-29	22-20	2409	20-37	21-40	23-08	-
2204	-	20-39	22-09	22-59	2411	22-08	23-32	01-00	-

Kokshetau 1 – Petropavlovsk

Участок Кокшетау 1 – Петропавловск

Четное направление Even direction				Нечетное направление Odd direction			
№ поезда Train No	Петропавловск Petropavlovsk	Кокшетау 1 Kokshetau 1		№ поезда Train No	Кокшетау 1 Kokshetau 1		Петропавловск Petropavlovsk
	Отпр Departure	Приб Arr	отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep	приб Arrival
2452	01-20	06-07	07-10	2451	04-13	05-13	10-20
2454/1408	12-10	16-25	17-25	3391	-	08-15	16-40
3392	07-30	15-30	-	2453/1407	16-00	17-58	23-10
3394	19-00	01-15	-	3393	-	20-28	04-10

Kokshetau 1 – Novoishimskaya

Участок Кокшетау 1 – Новоишимская

Train No. → № поезда

Novoishimskaya

Kokshetau 1

Novoishimskaya

Четное направление Even direction					Нечетное направление Odd direction				
№ поезда	Новоишимская		Кокшетау 1		№ Train No. поезда	Кокшетау 1		Новоишимская	
	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
3402	-	00-29	04-56	-	2411	-	01-00	04-56	05-46
3404	-	01-59	07-10	-	2413	-	02-16	06-12	07-02
2018	01-37	02-25	05-52	-	2415	-	04-01	07-55	09-36
2218	03-17	04-07	07-34	-	2417	-	06-18	10-07	11-00
2220	04-17	05-23	08-50	-	2419	-	07-40	11-36	12-36
2222	05-42	06-32	09-59	-	2421	-	09-00	12-56	13-46
2040	07-22	08-12	11-39	-	2423	-	10-05	14-01	14-51
2224	08-37	09-27	12-54	-	2425	-	10-53	14-49	16-19
2228	10-47	11-40	15-07	-	2427	-	14-05	18-01	18-56
2230	13-34	14-47	18-12	-	2401	-	15-34	19-30	20-26
2056	15-00	15-50	19-17	-	2403	-	16-14	20-10	21-46
2204	16-28	17-22	20-41	-	2405	-	18-30	22-20	23-15
3408	-	18-20	00-02	-	2407	-	21-20	01-16	02-06
2066	19-02	19-52	23-39	-	2409	-	22-58	02-54	04-06
2210	20-32	21-22	00-49	-	3401	-	06-00	11-56	-
2010	21-56	22-46	02-13	-	3403	-	11-45	17-25	-
3406	-	10-10	15-23	-	3405	-	19-22	00-15	-

Presnogorkovskaya – Novoishimskaya

Участок Пресногорьковская – Новоишимская

Presnogorkovskaya

Presnogorkovskaya

Четное направление Even direction					Нечетное направление Odd direction				
№ поезда Train No.	Новоишимская Novoishimskaya		Пресногорьковская		№ поезда Train No.	Пресногорьковская		Новоишимская Novoishimskaya	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.
2408	01-16	02-06	05-01	06-30	2217	22-50	00-20	03-13	04-07
2410	02-54	04-06	07-00	08-30	2219	23-50	01-20	04-13	05-24
2412	04-56	05-46	08-45	10-15	2221	01-15	02-45	05-38	06-32
2414	06-12	07-02	10-01	11-35	2039	02-45	04-15	07-08	08-12
3402	-	09-05	15-46	-	2223	04-05	05-40	08-33	09-37
2416	07-55	09-36	12-35	14-05	2227	06-20	07-50	10-43	11-40
2418	10-07	11-56	13-55	15-35	2231	09-00	10-30	13-26	14-37
2420	11-36	12-26	15-25	16-55	2055	10-35	12-05	14-58	15-50
2422	12-56	13-46	16-45	18-15	2203	12-05	13-35	18-58	17-25
2424	14-01	14-51	17-50	19-20	2065	14-35	16-05	19-02	19-52
2426	14-49	16-19	19-20	20-50	2209	16-05	17-35	20-28	21-22
2428	18-01	18-56	21-55	23-25	2009	17-25	18-59	21-56	22-46
2402	19-30	20-26	23-25	00-55	2213	18-45	20-15	23-08	02-00
2404	20-10	21-46	00-45	02-15	2017	21-10	22-40	01-33	02-25
2406	22-25	23-15	02-10	03-40	35401	23-50	23-50	06-03	-

Astana – Sorokovaya

Участок Астана – Сороковая

Sorokovaya

Четное направление Even direction					Нечетное направление Odd direction				
№ поезда Train No.	Астана Astana		Сороковая		№ поезда Train No.	Сороковая		Астана Astana	
	приб Arr.	отпр Dep	приб Arr.	Отпр Dep.		приб Arr	отпр Dep	Приб Arr	Отпр Dep.
3460	-	23-59	00-24	00-24	3007	00-39	00-39	01-04	-
1408/1602	00-13	00-59	01-24	01-24	1553	02-32	02-32	02-57	03-49
3454	-	03-20	03-49	04-50	1557	05-16	05-16	05-41	-
1558	05-19	06-40	07-05	07-05	1405/1407	06-53	07-21	07-52	08-45
3002	-	08-50	09-15	09-15	3451	09-47	09-47	10-13	-
1552	10-11	11-10	11-35	11-35	3001	12-29	12-29	12-54	-
1554	11-46	12-40	13-05	13-05	2807	14-19	14-19	14-44	-
3456	-	13-55	14-20	14-20	3453	15-35	16-20	16-51	-
3004/2770	10-43	17-20	17-45	17-45	1551	18-43	18-43	19-08	19-58
1556	19-05	20-40	21-05	21-05	3455	21-41	22-45	23-16	-
1620	20-36	22-05	22-30	22-30	3005	22-22	22-22	22-47	-
3458	-	22-55	23-20	23-20	1555	23-29	23-29	23-54	-
3452	-	01-30	01-55	01-55	2201	04-30	04-30	04-55	-
					3003	14-30	14-30	14-55	-

Ereymentau - Astana

Участок Ерейментау – Астана

Четное направление Even direction				Нечетное направление Odd direction			
№ поезда Train No.	Астана Astana		Ерейментау Ereymentau	№ поезда Train No.	Ерейментау Ereymentau	Астана Astana	
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arrival		отпр Arrival	приб Arr.	отпр Dep.
1524	23-21	00-15	03-09	2105	00-15	03-17	04-40
1624	00-06	01-15	04-09	3403	00-35	05-35	-
2104	00-40	01-31	04-18	2427	01-43	05-21	06-06
2232	01-00	01-45	04-39	2401	03-08	06-10	07-22
2056	01-36	02-21	05-08	1523	03-19	07-36	09-18
2002	-	03-50	06-44	2403	05-38	08-40	09-25
2204	03-45	04-38	07-25	2201	06-20	09-22	10-17
3462	-	06-55	09-46	2405	07-18	10-20	11-08
2066	05-45	06-36	09-30	2101	07-44	10-46	11-35
2210	07-30	08-30	11-17	2003	08-55	11-49	-
2010	09-14	10-25	13-12	2407	09-59	13-01	13-46
1526	1030	11-15	14-09	2409	11-58	15-00	15-59
3464	-	13-45	17-09	1519	12-49	15-45	16-37
2018	12-13	12-59	15-44	2411	13-23	16-45	17-30
1616	13-26	14-26	17-20	2413	15-10	18-12	18-57
2218	13-45	15-01	17-55	2415	15-27	18-29	19-17
2220	15-26	16-17	19-11	3401	15-40	18-42	-
2202	-	16-59	19-54	1521	17-00	20-02	20-47
2222	16-26	17-20	20-14	2451	17-18	20-20	21-06
2040	17-55	18-40	21-27	2103	18-03	21-05	22-10
1522	18-16	19-20	22-14	2417	19-32	22-34	23-20
2224	19-05	19-50	22-37	2419	20-06	23-08	23-53
2004	-	20-45	23-39	2001	20-50	23-52	-
2228	21-50	22-45	01-32	2421	21-59	01-01	01-55
				2423	23-30	02-32	03-17
				2425	23-48	02-50	03-37

Sorokovaya – Ermentau

Участок Сороковая - Ерментау

Ereymentau

Четное направление Even direction					Нечетное направление Odd direction				
№ поезда Train No.	Сороковая Sorokovaya		Ерейментау		№ поезда Train No.	Ерейментау		Сороковая Sorokovaya	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.		Приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
2942	02-09	03-30	05-52	-	2503	-	01-30	04-07	-
2944	12-54	13-54	16-16	-	2901	-	06-42	09-19	11-10
2946	14-44	15-50	18-19	-					
2948	18-02	19-20	-	-					

Astana - Atbasar

Участок Астана – Атбасар

Train No.

Четное направление Even direction					Нечетное направление Odd Direction				
№ поезда Train No.	Атбасар Atbasar		Астана Astana		№ поезда	Астана Astana		Атбасар Atbasar	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.		Приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
3452	23-16	00-16	06-57	-	3451	-	00-30	05-55	06-55
1558	23-53	00-53	05-19	06-40	1553	02-57	03-49	08-22	09-28
2404	02-15	04-04	08-30	-	2105	03-20	04-40	09-13	10-26
1552	04-12	05-12	10-09	11-10	3453		06-40	12-02	16-40
1526	04-32	06-04	10-30	11-15	1523	07-36	09-18	13-29	14-33
1554	06-12	07-30	11-56	12-40	2201	09-22	10-17	14-50	16-21
1616	08-15	09-10	13-36	14-26	2101	10-46	11-35	16-08	17-16
2406	09-35	10-45	15-11	-	3455	-	13-15	20-52	22-21
3002	10-42	11-42	16-08	-	2921	-	13-57	18-30	19-31
1522	12-36	13-48	18-14	19-20	2803	-	14-59	19-32	20-41
1556	13-19	14-45	19-11	20-40	1519	15-45	18-40	23-10	00-01
1620	15-08	16-10	20-36	22-05	3457	17-50	18-50	00-10	05-33
3004	16-18	17-18	22-18		1551	19-08	19-58	00-31	01-31
1524	17-54	18-54	23-20	00-15	1521	20-01	20-47	01-20	03-01
1624	18-38	19-40	00-06	01-15	2923	-	21-29	02-30	03-31
2104	19-19	20-34	00-42	01-31	2103	21-05	22-10	02-43	03-46
2402	21-37	22-45	03-11	-	2801	-	23-10	03-41	04-41

Atbasar - Yesil

Участок Атбасар – Есиль

Train No.

Четное направление Even direction					Нечетное направление Odd direction				
№ поезда Train No.	Есиль Yesil		Атбасар Atbasar		№ поезда	Атбасар Atbasar		Есиль Yesil	
	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	Отпр Dep.
1552	23-55	01-10	04-13	05-12	3457	00-10	01-10	05-35	-
1526	00-15	01-30	04-33	06-05	1551	00-31	01-01	05-10	06-10
1554	01-25	03-12	06-15	07-30	1521	01-20	03-01	06-10	07-15
1616	03-55	05-12	08-15	09-10	2923	02-28	03-31	06-40	07-40
2406	05-22	06-32	09-35	10-45	2103	02-43	03-43	06-53	08-06
3002	-	07-40	10-43	11-42	2801	03-43	04-41	07-50	08-55
1522	07-55	09-15	12-18	13-48	3451	05-55	06-55	10-50	-
1556	08-54	09-53	13-19	14-45	1553	08-22	09-28	13-02	14-00
1620	11-11	12-05	15-08	16-10	2105	09-13	10-26	13-35	14-35
3004	-	13-15	16-18	17-18	1523	13-30	14-36	18-10	19-10
1524	13-25	14-15	17-18	18-54	2201	14-45	16-21	19-30	20-40
1624	14-34	15-35	18-38	19-40	3453	12-02	17-50	21-58	-
2104	15-40	16-40	19-19	20-34	2101	16-06	17-16	20-25	21-25
3452	-	17-05	21-15	00-16	2921	18-30	19-31	22-40	23-40

2402	17-45	18-40	21-43	22-45	2803	19-32	20-41	23-50	01-10
1558	19-45	20-50	23-53	00-53	3455	20-52	22-21	03-37	-
2404	22-12	23-12	02-15	03-56	1519	23-10	00-01	03-10	03-40

Расписание движения пассажирских поездов Timetable for passenger trains

Участок Пресногорьковская – Новоишимская Presnogorkovskaya - Novoishimskaya

Наименование разд. пункта Name of Stations	№ 339		№ 340	
	Приб Arrival	отпр Departure	приб Arr.	отпр Dep.
П. Горьковская P. Gorkovskaya	-	10-05	06-02	-
Бауманская Baumanskaya	10-34	10-36	05-32	05-34
Кайранкуль Kairankul	11-06	11-08	05-06	05-07
Сулы Suly	11-43	11-48	04-28	04-33
Аксуат Aksuat	12-10	12-20	04-06	04-08
Белоградовка Belogradovka	12-32	12-34	03-44	03-46
Новоишимская Novoishimskaya	13-15	13-49	02-31	03-05

Kokshetau 1 - Novoishimskaya

Участок Кокшетау 1 – Новоишимская

Name of Stations	Наименование разд. пункта	№ 327		№ 328		№ 339		№ 340	
		приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
Kokshetau-1	Кокшетау-1	23-48	00-08	22-27	22-47	22-11	22-48	17-34	17-54
Vasilkovka	р.Васильковка	-	00-24	-	22-10	-	23-04	-	17-17
Karagay	Карагай	00-53	00-54	21-41	21-42	23-33	23-35	16-47	16-49
Ugolki	Уголки	01-21	01-22	21-12	21-13	00-04	00-06	16-15	16-17
Volodarskoye	Володарское	01-51	01-56	20-41	20-46	00-41	00-51	15-38	15-43
Yanko	Янко	02-38	02-39	19-55	19-56	01-30	01-32	14-48	14-50
1-Tselinnaya	1-Целинная	03-15	03-16	19-20	19-21	02-05	02-07	14-13	14-15
Novoishimskaya	Новоишимская	03-40	04-00	18-34	18-54	02-31	03-05	13-15	13-49

Kokshetau 1 - Petropavlovsk

Участок Кокшетау 1 – Петропавловск

Name of Stations	Наименование разд. пункта	№ 15		№ 16		№ 83		№ 84	
		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.
Kokshetau-1	Кокшетау-1	16-21	16-41	01-46	02-06	15-18	15-38	03-38	03-58
Chaglinka	Чаглинка	-	17-01	-	01-29	-	15-57	-	03-21
Zhaman-Ashy	р.Жаман-Ащи	-	17-08	-	01-20	-	16-04	-	03-14
Azat	Азат	-	17-20	-	01-06	-	16-15	-	03-01
Prirechnaya	Приречная	-	17-32	-	00-52	-	16-27	02-39	02-43
	Тайнча Taincha	17-49	17-52	00-27	00-32	16-44	16-47	02-13	02-15
	р.Тениз Teniz	-	18-14	-	00-05	-	17-07	-	01-52
	Киялы Kiyaly	-	18-29	-	23-49	-	17-21	-	01-37
Zhana-Zhol	р.Жана-Жол	-	18-43	-	23-34	-	17-35	-	01-23
Smirnovo	Смирново	19-04	19-06	23-10	23-12	17-55	17-57	01-00	01-02
Kaudandy	р.Кауданды	-	19-18	-	22-59	-	18-08	-	00-49
Zhana-Turmys	р.Жана-Турмиз	-	19-34	-	22-23	-	18-24	-	00-35
Petropavlovsk	Петропавловск	19-55	-	-	22-20	18-45	-	--	00-15

Name of Stations	Наименование разд. Пункта	№ 303/305		№ 304/306		№ 345		№ 346	
		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.
Kokshetau-1	Кокшетау-1	19-30	19-50	09-35	09-55	01-23	01-53	02-48	03-08
Chaglinka	Чаглинка	20-12	20-13	09-14	09-15		02-12	-	02-31
Zhaman-Ashy	р.Жаман-Ащи	20-27	20-28	08-59	09-00	-	02-19	02-12	02-20
	Азат Azat	20-46	20-47	08-38	08-39	-	02-30	-	01-58
Prirechnaya	Приречная	21-08	21-09	08-15	08-16	-	02-42	-	01-46
	Тайнча Taincha	21-32	21-37	07-46	07-51	02-59	03-02	01-24	01-29
	р.Тениз Teniz	22-00	22-01	07-20	07-21	-	03-21	-	01-06
	Киялы Kiyaly	22-22	22-23	06-57	06-58	-	03-35	-	00-52
Zhana-Zhol	р.Жана-Жол	22-43	22-44	06-36	06-37	-	03-57	-	00-39
	Смирново Smirnovo	23-07	23-13	06-07	06-12	04-06	04-08	00-18	00-20
Kaudandy	р.Кауданды	23-27	23-28	05-52	05-53	-	04-19	-	00-09
Zhana-Turmys	р.Жана-Турмиз	23-48	00-41	05-30	05-31	-	04-35	-	23-53
Petropavlovsk	Петропавловск	01-05	-	-	00-05	04-55	-	-	23-35

Наименование разд. пункта Name of Stations	№ 623		№ 624/628	
	приб Arrival	отпр Dep.	приб Arrival	Отпр Dep.
Кокшетау-1 Kokshetau-1	06-00	07-35	22-30	00-34
Чаглинка Chaglinka	07-56	07-57	22-09	22-10
Р.Жаман-Ащи Zhaman-Ashy	08-10	08-11	21-54	21-55
Азат Azat	08-31	08-40	21-30	21-31
Приречная Prirechnaya	08-59	09-00	21-04	21-10
Тайнча Taincha	09-21	09-26	20-37	20-42
р.Тениз Teniz	09-50	09-51	20-12	20-13
Киялы Kiyaly	10-14	10-16	19-48	19-49
р.Жана-Жол Zhana-Zhol	10-33	10-34	19-28	19-29
Смирново Smirnovo	10-56	11-01	19-01	19-07
р.Кауданды Kaudandy	11-12	11-13	18-48	18-49
р.Жана-Турмиз Zhana-Turmys	11-36	11-37	18-18	18-25
Петропавловск Petropavlovsk	12-00	-	-	17-55

Kokshetau - Borovoye Resort

Участок Кокшетау – К. Боровое

Name of Stations	Наименование разд. пункта	№ 15		№ 16		№ 55		№ 56	
		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	Отпр Dep.
	К-Боровое	15-14	15-19	03-10	03-20	12-51	12-56	17-51	17-56

Borovoye Resort

Zhamantuz Джамантуз	-	15-49	-	02-39		13-26	-	17-21
Kokshetau Кокшетау	16-21	16-41	01-46	02-06	13-57	-	-	16-48

Name of Stations / Наименование разд. пункта	№ 83		№ 84		№ 303/305		№ 304/306	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	Отпр Dep.
Borovoye Resort К-Боровое	14-12	14-17	05-02	05-10	18-14	18-24	11-04	11-14
Zhamantuz Джамантуз	-	14-47	-	04-31	18-56	18-57	10-31	10-32
Kokshetau Кокшетау	15-18	15-38	03-38	03-58	19-30	19-50	09-35	09-55

Name of Stations / Наименование разд. пункта	№ 345		№ 346		№ 627/623		№ 628/624	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	Отпр Dep.
Borovoye Resort К-Боровое	00-22	00-32	04-10	04-17	04-37	04-42	01-54	02-01
Zhamantuz Джамантуз	-	01-02	-	03-40	05-23	05-24	01-12	01-13
Kokshetau Кокшетау	01-33	01-53	02-48	03-08	06-00	06-50	22-30	00-34

Name of Stations / Наименование разд. пункта	№ 339		№ 340		№ 327		№ 328	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	Отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	Отпр Dep.
Borovoye Resort К-Боровое	20-52	21-02	19-05	19-15	22-26	22-36	00-02	00-10
Zhamantuz Джамантуз	21-37	21-38	18-29	18-30	23-11	23-12	23-26	23-27
Kokshetau Кокшетау	22-11	22-48	17-34	17-54	23-48	00-08	22-27	22-47

Участок Ерейментау – Астана Yereymentau - Astana

Name of Stations / Наименование разд. пункта	№ 45		№ 46		№375		№376	
	Приб Arr.	отпр Dep.	приб	отпр	приб	отпр	Приб	Отпр
Yereymentau Ерейментау	-	04-38	23-55	-	-	03-47	14-55	-
Yerkenshilik Едыге Yedigeh	-	04-55	-	23-37	04-08	04-10	14-31	14-33
Еркеншилик	05-22	05-24	23-08	23-10	04-41	04-43	13-58	14-00
Sary-Oba Сары-Оба	05-59	06-01	22-27	22-29	05-17	05-19	13-17	13-19
Sorokovaya Сороковая	-	06-39	-	21-42	05-57	05-58	12-31	12-32
Астана Astana	06-58	-	-	21-25	06-20	-	-	12-10

Name of Stations / Наименование разд. пункта	№ 339		№ 340		№ 371		№ 372	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.
Yereymentau Ерейментау	-	14-01	02-35		-	01-20	03-35	-
Yerkenshilik Едыге Yedigeh	14-21	14-22	02-13	02-14	-	01-37	-	03-17
Еркеншилик	14-53	14-55	01-41	01-42	02-04	02-06	02-48	02-50
Sary-Oba Сары-Оба	15-29	15-31	01-00	01-02	02-41	02-43	02-07	02-09
Sorokovaya Сороковая	-	16-09	-	00-15	-	03-21	-	01-22
Астана Astana	16-27	16-52	23-31	23-59	03-40	04-15	00-30	01-05

Name of Stations / Наименование разд. пункта	№ 655		№ 656		№ 673		№ 674	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep	приб Arr	отпр Dep	Приб Arr	Отпр Dep
Yereymentau Ерейментау	-	04-48	12-57	-	-	02-30	16-55	-
Yerkenshilik Едыге Yedigeh	05-07	05-08	12-34	12-36	02-51	02-53	16-31	16-33
Еркеншилик	05-38	05-40	11-59	12-03	03-24	03-26	15-58	16-00
Sary-Oba Сары-Оба Sary-Oba	06-14	06-16	11-16	11-20	04-00	04-02	15-17	15-19
Sorokovaya Сороковая	-	06-54	10-30	10-31	-	04-42	-	14-32
Астана Astana	07-10	-	-	10-10	05-00	-	-	14-15

Участок Астана – Курорт Боровое Astana - Borovoye Resort

Name of Stations / Наименование разд. пункта	№ 15		№ 16		№ 55		№ 56	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.
Астана Astana	11-18	11-43	06-53	07-18	08-53	09-18	21-27	21-54
Об.п. 39 Ob.p. 39	-	11-54	-	06-42	-	09-29	-	21-16
Танкерис Tankeris	-	12-14	-	06-19	-	09-49	-	20-53
Shortandy Шортанды	12-44	12-45	05-48	05-50	10-19	10-21	20-22	20-24
Ак-Куль AKKul	13-23	13-24	05-09	05-11	10-59	11-01	19-44	19-46
Ельтай Yeltai	-	13-58	-	04-37	-	11-35	-	19-12
Макинка Makinka	14-33	14-35	04-00	04-03	12-10	12-13	18-36	18-39
Жасыл Zhasyl	-	14-55	-	03-40	-	12-33	-	18-16
Borovoye Resort К-Боровое	15-14	15-19	03-10	03-20	12-51	12-56	17-51	17-56

Name of Stations / Наименование разд. пункта	№ 83		№ 84		№ 303/305		№ 304/306	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.
Астана Astana	10-24	10-47	08-50	09-27	14-10	14-35	15-00	15-35
Об.п. 39 Ob.p. 39	-	10-58	-	08-39	-	14-46	14-41	14-47
Танкерис Tankeris	-	11-18	-	08-16	-	15-06	-	14-16
Shortandy Шортанды	-	11-45	07-37	07-47	15-36	15-38	13-46	13-47
Ак-Куль AKKul	12-21	12-23	06-58	07-00	16-16	16-18	13-08	13-10
Ельтай Yeltai	-	12-57	-	06-26	16-54	16-55	12-33	12-34
Макинка Makinka	13-32	13-34	05-50	05-52	17-32	17-36	11-56	11-58
Жасыл Zhasyl	-	13-54	-	05-30	-	17-56	-	11-34
Borovoye Resort К-Боровое	14-12	14-17	05-02	05-10	18-14	18-24	11-04	11-14

Name of Stations / Наименование разд. пункта	№ 327		№ 328		№ 339		№ 340	
	Приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.
Астана Astana	17-56	18-26	04-10	04-42	16-27	16-52	23-31	23-59
Об.п. 39 Ob.p. 39	-	18-37	-	03-59	-	17-03	-	23-20
Танкерис Tankeris	18-59	19-01	03-32	03-34	17-24	17-26	22-55	22-56
Shortandy Шортанды	19-33	19-35	02-58	03-01	17-57	18-00	22-22	22-24
Ак-Куль AKKul	20-13	20-15	02-19	02-22	18-43	18-46	21-20	21-40
Ельтай Yeltai	20-54	20-55	01-41	01-42	19-25	19-26	20-43	20-44

Макинка Makinka	21-35	21-40	01-00	01-03	20-04	20-09	20-00	20-05
Жасыл Zhasyl	22-05	22-06	00-32	00-33	20-31	20-32	19-37	19-38
К-Боровое	22-26	22-36	00-02	00-10	20-52	21-02	19-05	19-15

Borovoye Resort

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 345		№ 346		№ 627/623		№ 628/624	
	Приб Arr.	отпр Dep	приб Arr.	отпр Dep	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.
Астана Astana	20-32	20-54	07-45	08-05	-	00-28	06-05	-
Об.п. 39 Ob.p. 39	-	21-05	-	07-34	00-41	00-42	05-51	05-52
Танкерис Tankeris	-	21-24	-	07-12	01-05	01-06	05-24	05-25
Шортанды	21-53	21-55	06-41	06-43	01-37	01-39	04-51	04-53
Ак-Куль Ak-kul	22-32	22-34	06-03	06-05	02-16	02-23	04-13	04-15
Ельтай Yeltai	-	23-08	-	05-32	03-05	03-06	03-33	03-34
Макинка Makinka	23-41	23-44	04-57	04-59	03-44	03-48	02-52	02-53
Жасыл Zhasyl	-	00-04	-	04-37	04-13	04-14	02-26	02-27
К-Боровое	00-22	00-32	04-10	04-17	04-37	04-42	01-54	02-01

Shortandy

Borovoye Resort

Kzyl-Tu — Kokshetau 1

Участок Кзыл-Ту – Кокшетау 1

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 627		№ 628		№ 5221		№ 5220	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.
Кзыл-Ту Kzyl-Tu	12-20	17-50	12-20	17-50	13-00	17-50	13-00	-
Тальщик Talshyk	18-45	18-50	11-16	11-26	18-51	18-56	11-43	12-02
Даут Daut	19-26	19-31	10-37	10-40	19-36	19-38	11-03	11-05
Ащиголь Ashygol	20-10	20-12	09-56	09-58	20-19	20-21	10-17	10-19
Золоторудная	20-56	20-58	09-10	09-12	21-12	21-14	09-24	09-26
Чкалово Chkalovo	21-34	21-36	08-33	08-35	21-54	21-56	08-42	08-44
Октябрь Oktyabr	21-57	22-00	08-09	08-11	22-20	22-22	08-16	08-18
Кокшетау-2	22-58	23-00	07-10	07-12	23-21	23-23	07-10	07-12
Кокшетау-1	23-20	00-34	06-00	06-50	23-43	-	-	06-50

Zolotorudnaya

Kokshetau-2

Kokshetau-1

Astana - Atbasar

Участок Астана – Атбасар

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 39		№ 40		№ 43		№ 44	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep	Приб Arr.	отпр Dep.
Астана Astana	-	21-57	11-02		17-12	17-37	09-30	10-00
Жайнак Zhainak	-	22-24	-	10-36	-	18-05	-	09-04
Косчеку Koscheku	-	22-36	-	10-23	-	18-17	-	08-51
Тастак Tastak	-	22-46	-	10-13	-	18-27	-	08-41
Кара-Адыр	-	23-08	-	09-49	-	18-50	-	08-16
Джалтыр Zhaltyr	23-45	23-47	09-10	09-12	19-27	19-29	07-37	07-39
Колутон Koluton	-	00-15	-	08-39	-	19-58	-	07-06
Ирченко Irchenko	00-37	00-39	08-14	08-16	20-20	20-22	06-41	06-43
Адыр Adyr	-	00-54	-	08-00	-	20-37	-	06-26
Атбасар Atbasar	01-40	01-59	07-00	07-20	21-24	21-44	05-26	05-46

Kara-Adyr

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№57		№ 58		№ 71		№ 72	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep	Приб Arr.	отпр Dep.
Астана Astana	-	19-40	17-05		-	06-05	12-42	-
Жайнак Zhainak	-	20-08	-	16-41	-	06-33	-	12-16
Косчеку Koscheku	-	20-20	-	16-28	-	06-45	-	12-03
Тастак Tastak	-	20-30	-	16-18	-	06-55	-	11-53
Кара-Адыр	-	20-53	-	15-53	-	07-18	-	11-28
Джалтыр Zhaltyr	21-30	21-32	15-14	15-16	07-55	07-57	10-49	10-51
Колутон Koluton	-	22-01	-	14-43	-	08-26	-	10-18
Ирченко Irchenko	22-23	22-24	14-19	14-20	08-48	08-49	09-54	09-55
Адыр Adyr	-	22-39	-	14-05	-	09-04	-	09-40
Атбасар Atbasar	23-25	23-45	13-05	13-25	09-51	10-11	08-40	09-00

Kara-Adyr

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 397		№ 398		№ 603		№ 604	
	приб Arr.	Отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.
Астана Astana	-	11-20	21-37	-	-	17-50	08-15	-
Жайнак Zhainak	-	11-48	-	21-11	18-24	18-25	07-41	07-43
Косчеку Koscheku	-	12-00	-	20-58	18-46	18-47	07-16	07-19
Тастак Tastak	-	12-10	-	20-48	19-01	19-02	06-57	07-01
Кара-Адыр	-	12-33	-	20-23	19-32	19-33	06-22	06-25
Джалтыр Zhaltyr	13-10	13-12	19-42	19-46	20-15	20-20	05-35	05-40
Колутон Koluton	-	13-41	-	19-10	20-54	20-55	04-56	04-59
Ирченко Irchenko	14-03	14-04	18-46	18-48	21-19	21-21	04-28	04-31
Адыр Adyr	-	14-19	-	18-31	21-38	21-40	04-08	04-11
Атбасар Atbasar	15-06	15-26	17-31	17-51	22-34	22-54	03-00	03-20

Kara-Adyr

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 804		№ 803		№ 6010		№ 6009	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.
Астана Astana	18-40	-	-	08-28	21-25	-	-	15-40
Жайнак Zhainak	18-11	18-12	08-58	09-05	20-53	20-54	16-12	16-15
Косчеку Koscheku	17-43	17-44	09-23	09-24	20-29	20-30	16-39	16-42
Тастак Tastak	17-39	17-40	09-36	09-37	20-10	20-11	16-58	17-01
Кара-Адыр	17-10	17-11	10-04	10-05	19-34	19-36	17-32	17-35
Джалтыр Zhaltyr	16-29	16-33	10-42	10-47	-	18-50	18-16	-
Колутон Koluton	15-56	15-57	11-17	11-18	-	-	-	-
Ирченко Irchenko	15-32	15-34	11-38	11-40	-	-	-	-
Адыр Adyr	15-13	15-14	11-58	11-59	-	-	-	-
Атбасар Atbasar	12-42	14-30	12-42	14-30	-	-	-	-

Kara-Adyr

Atbasar - Yesil

Участок Атбасар – Есиль

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 39		№ 40		№ 43		№ 44	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	Отпр Dep	приб Arr	отпр Dep	Приб Arr.	отпр Dep.
Атбасар Atbasar	01-39	01-59	07-00	07-20	21-24	21-44	02-36	03-00
Об.п. 86 Ob.p. 86	-	02-13	-	06-47	-	21-57	-	03-27
Перекатная Perekatnaya	-	02-32	-	06-27	-	22-16	-	03-41
Казахская Kazakhskaya	-	02-53	-	06-08	-	22-38	04-05	04-07
Жаксы Zhaksy	03-14	03-16	05-41	05-43	23-00	23-08	-	04-33
Об.п. 80 Ob.p. 80	-	03-40	-	05-17	-	23-33	-	04-53
Красивый-Казахский Krasivy - Kazakhsky	-	03-53	-	05-04	-	23-45	-	05-13
Есиль Yesil	04-15	04-20	04-32	04-37	00-07	00-27	05-26	05-46

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№57		№58		№ 71		№ 72	
	Приб Arr	отпр Dep.	приб Arr.	Отпр Dep	приб Arr	отпр Dep.	Приб Arr	Отпр Dep
Атбасар Atbasar	23-25	23-45	13-05	13-25	09-51	10-11	08-40	09-00
Об.п. 86 Ob.p. 86	-	23-59	-	12-52	-	10-26	-	08-27
Перекатная Perekatnaya	-	00-18	-	12-32	-	10-45	-	08-07
Казахская Kazakhskaya	-	00-40	-	12-12	-	11-07	-	07-47
Жаксы Zhaksy	01-02	01-04	11-44	11-46	11-29	11-32	07-19	07-21
Об.п. 80 Ob.p. 80	-	01-29	-	11-20	-	11-57	-	06-55
Красивый-Казахский Krasivy - Kazakhsky	-	01-41	-	11-07	-	12-09	-	06-41
Есиль Yesil	02-03	02-08	10-35	10-40	12-31	12-42	06-07	06-14

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 397		№ 398		№ 603		№ 604	
	Приб Arr.	отпр Dep	приб Arr	отпр Dep	приб Arr	отпр Dep	Приб Arr	Отпр Dep
Атбасар Atbasar	15-06	15-26	17-31	17-51	22-34	22-54	02-58	03-20
Об.п. 86 Ob.p. 86	-	15-41	-	17-18	23-10	23-11	02-41	02-43
Перекатная Perekatnaya	-	16-00	-	16-58	23-34	23-36	02-14	02-17
Казахская Kazakhskaya	-	16-22	-	16-38	00-02	00-03	01-48	01-49
Жаксы Zhaksy	16-44	16-46	16-10	16-12	00-28	00-33	01-16	01-20
Об.п. 80 Ob.p. 80	-	17-11	-	15-46	01-00	01-01	00-47	00-49
Красивый-Казахский Krasivy - Kazakhsky	-	17-23	-	15-32	01-17	01-20	00-24	00-28
Есиль Yesil	17-45	17-50	14-59	15-05	01-45	02-15	23-24	23-54

Timetable for freight trains

Расписание движения грузовых

АТЫРАУСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК Atyrau Rail Traffic Department

Shetpe - Mangyshlak

Участок Шетпе-Мангышлак

Mangyshlak . Train No. Mangyshlak

Train No.

Номер поезда	Шетпе Shetpe		Мангышлак		Номер поезда	Мангышлак		Шетпе Shetpe	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	Отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep	приб Arr.	отпр Dep.
2102	21-33	22-33	0-35		2101		22-02	0-31	1-31
2104	0-47	1-50	4-09		3401		23-25	1-28	2-28
3004	4-19	5-19	7-36		3001		2-59	4-54	6-41
1402 К	6-40	7-10	9-02		2103		5-00	7-06	8-33
3002	11-58	12-58	15-01		2105		6-26	9-26	10-55
2106	14-04	15-48	17-56		3003		10-00	12-08	13-10
3402	17-01	18-08	21-02		3005		12-35	14-45	16-10
2108	18-51	20-40	23-12		3007		16-46	18-57	20-42

Sai-Utes — Shetpe

Участок Сай-Утес-Шетпе

Train No.

Train No.

Номер поезда	Сай-Утес Sai-Utes		Шетпе Shetpe		Номер поезда	Шетпе Shetpe		Сай-Утес Sai-Utes	
	приб Arr.	отпр Dep	приб Arr.	Отпр Dep		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr	отпр Dep.
3004	23-10	0-52	4-19	5-19	2101	0-31	1-31	6-12	7-16
1402 К	2-23	3-13	6-40	7-10	3401	1-28	2-28	7-18	9-18
3002	6-02	8-20	11-58	12-58	3001	4-54	6-41	10-23	11-30
2106	9-16	10-25	14-04	15-48	2103	7-06	8-33	12-29	14-37
3402	11-18	12-44	17-01	18-08	2105	9-26	10-55	14-44	16-10
2108	13-30	14-50	18-51	20-40	3003	12-08	13-10	16-50	20-17
2102	15-48	16-52	21-33	22-33	3005	14-45	16-10	19-37	21-55
2104	18-20	19-38	0-47	1-50	3007	18-57	20-42	0-07	2-50

Beineu - Sai-Utes

Участок Бейнеу-Сай-Утес

Train No.

Train No.

Номер поезда	Бейнеу Beineu		Сай-Утес Sai-Utes		Номер поезда	Сай-Утес Sai-Utes		Бейнеу Beineu	
	приб Arr.	отпр Dep	приб Arr.	отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep	приб Arr	отпр Dep
1402 К	20-39	21-39	2-23	3-13	3005	19-37	21-55	2-10	
3002		1-27	6-02	8-20	3007	0-07	2-50	7-07	
2106	1-45	4-48	9-16	10-25	2101	6-12	7-16	10-58	13-17
3402		6-20	11-18	12-44	3401	7-18	9-18	13-31	
2108	7-52	9-30	13-30	14-50	3001	10-23	11-30	15-32	
2102	10-11	12-03	15-48	16-52	2103	12-29	14-37	18-28	21-17
2104	13-15	14-50	18-20	19-38	2105	14-44	16-10	20-24	22-28
3004		18-45	23-10	0-52	3003	16-50	20-17	23-32	

Makat - Atyrau

Участок Макат-Атырау

Train No.

Train No.

Номер поезда	Макат Makat		Атырау Atyrau		Номер поезда	Атырау Atyrau		Макат Makat	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
2208		21-42	0-35	2-25	3007		22-02	1-12	
1602/ 2210	21-54	23-59	3-05	4-52	1601/ 2207	11-52	13-20	16-36	18-28
3402		1-30	5-07		2211	20-23	23-25	2-49	

2254		3-20	6-23	8-10	3001 т		0-45	3-55	
3002		4-50	8-16		3401		2-19	6-27	
2202		6-46	11-26	13-25	2201	4-01	5-42	8-38	
2204		10-15	14-28	16-30	2203	6-43	9-10	12-30	
2206		14-47	18-28	20-25	3003		9-45	13-27	15-40
3004	12-47	16-00	18-36		2205	9-46	11-28	14-45	
2252		17-15	21-18	23-10	2209	14-03	16-24	19-52	
3006	17-40	19-54	22-43		3005 цс		18-30	21-27	0-40

Mangyshlak - Uzen

Участок Мангышлак-Узень

Train No. Mangyshlak

Train No. Mangyshlak

Номер поезда	Мангышлак		Узень Uzen		Номер поезда	Узень Uzen		Мангышлак	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
3410		6-35	11-00		3409		11-40	16-01	

Aksaraiskaya 2 - Ganyushkino

Участок Аксарайская2-Ганюшкино

Train No. Ganyushkino Train No. Ganyushkino Aksaraiskaya 2

Aksaraiskaya-2

Номер поезда	Аксарайская2		Ганюшкино		Номер поезда	Ганюшкино		Аксарайская2	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
1602/ 2208 тв		22-10	0-23	5-09	1601/ 2209 тв	11-00	15-25	17-24	
2210		0-15	2-17	7-10	2201	19-09	23-40	2-19	
2254 т		2-21	4-33	9-23	3003	20-30	1-26	3-51	
3002		4-20	6-34	11-02	2203	22-17	3-08	5-08	
2212		6-30	8-31	13-20	3005	0-36	4-55	7-12	
3004		8-54	11-28	15-28	2205	3-11	7-08	9-36	
2252		11-17	13-13	17-35	2251	5-07	10-05	12-04	
3006		12-50	15-09	15-09	3007цс	7-08	11-49	14-16	
2202		14-18	16-15	21-12	2207	8-55	13-30	15-34	
3008		15-36	18-18	23-00	2253	12-45	17-35	19-55	
2204		17-35	19-34	0-38	3451	16-33	19-50	21-46	
2206		19-05	21-21	2-06	3001	17-33	21-23	23-38	

Ganyushkino - Atyrau

Участок Ганюшкино-Атырау

Train No. Ganyushkino

Train No. Ganyushkino

Номер поезда	Ганюшкино		Атырау Atyrau		Номер поезда	Атырау Atyrau		Ганюшкино	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
1602/ 2208 тв	0-23	5-09	11-52	13-20	1601/ 2209 тв	3-05	4-52	11-00	15-25
2210	2-17	7-10	14-03	16-24	2201	11-26	13-25	19-09	23-40
2254 т	4-33	9-23	15-21		3003		14-40	20-30	1-26
3002	6-34	11-02	18-32		2203	14-28	16-30	22-17	3-08
2212	8-31	13-20	20-23	23-20	3005		18-47	0-36	4-55
3004	11-28	15-28	22-23		2205	18-28	20-25	3-11	7-08
2252	13-13	17-35	23-42		2251	21-18	23-10	5-07	10-05
3006	15-09	19-25	2-11		3007цс		0-14	7-08	11-49
2202	16-15	21-12	4-01	5-42	2207	0-35	2-25	8-55	13-30
3008	18-18	23-00	5-25		2253	6-23	8-10	12-45	17-35
2204	19-34	0-38	6-43	9-00	3451		9-48	16-33	19-50
2206	21-21	2-06	9-46	11-28	3001		11-58	17-33	21-23

Kulsary - Beineu

Участок Кульсары-Бейнеу

Train No.

Train No.

Номер поезда	Кульсары Kulsary		Бейнеу Beineu		Номер поезда	Бейнеу Beineu		Кульсары Kulsary	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
1602/ 2208	20-42	21-55	4-51	7-55	1601/ 2209	8-38	12-20	17-46	19-00
2108	0-36	1-38	7-52	9-30	2103	18-28	21-17	2-34	4-35
2802	1-34	2-40	8-54	13-00	2105	20-24	22-28	4-38	6-45
2102	3-26	4-45	10-11	12-03	3401		3-56	9-56	11-03
2104	6-29	7-50	13-15	14-50	3001	1-53	6-53	10-58	12-16
3402	9-37	11-50	17-13		3003	7-16	11-05	15-59	17-19
2804	14-04	15-04	19-40	23-03	3005	12-58	16-18	21-10	23-40
1402 К	15-51	16-21	20-39	21-39	2401	16-23	19-42	1-13	2-30
2106	18-21	19-41	1-45	4-48	2101	10-58	13-17	18-32	21-20

Makat - Kulsary

Участок Макат-Кульсары

Train No.

Train No.

Номер поезда	Макат Makat		Кульсары Kulsary		Номер поезда	Кульсары Kulsary		Макат Makat	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
2108	18-22	21-56	0-36	1-38	2101	18-32	21-20	23-39	2-50
2802		23-45	1-34	2-40	3005	21-10	23-40	1-51	
3602		0-23	2-28		2401	1-13	2-30	4-18	
2102	21-45	1-05	3-26	4-45	2103	2-34	4-35	6-49	9-40
2104	1-35	4-20	6-29	7-50	2105	4-38	6-45	9-18	
3402		6-51	9-37	11-50	3601		8-35	12-20	
2804		10-50	14-04	15-04	3401	9-56	11-03	13-26	
1402 К	13-30	14-10	15-51	16-21	3001	10-58	12-16	14-53	
2106	10-27	15-35	18-21	19-41	3603		13-05	15-34	
3604		17-06	19-56		3003	15-59	17-19	19-51	
1602/ 2208	16-36	18-28	20-42	21-55	1601/ 2209	17-46	19-00	21-54	23-59

Sagys - Makat

Участок Сагиз-Макат

Train No. Train No.

Номер поезда	Сагиз Sagys		Макат Makat		Номер поезда	Макат Makat		Сагиз Sagys	
	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.

2208	20-19	21-34	1-35	4-20	3009цс		22-35	1-12	3-15
2004	20-32	22-07	3-38		3453		23-40	3-12	4-59
2230	23-50	1-14	4-35		1523	21-27	0-40	4-59	6-20
2226	2-58	4-08	8-52		2001	23-39	2-50	7-09	9-02
2706	4-29	5-40	10-27	15-35	3001		4-37	9-28	11-48
1522	7-18	8-33	12-47	16-00	2003		5-25	11-01	12-25
1402 К	8-37	9-30	13-30	14-10	3003		9-10	12-53	14-19
3004	8-10	10-20	14-25		2005	6-49	9-40	13-59	15-20
3452	11-05	12-12	16-46		3451		11-37	15-24	17-32
1524	11-41	12-55	17-40	19-54	3005		13-37	17-12	18-35
2702	13-24	14-43	18-22	21-56	1521	13-27	15-40	19-20	20-33
3002	13-47	15-42	19-22		2007		15-58	20-30	21-52
2220	16-36	17-55	21-45	1-05	3455		19-24	22-53	0-18
3454	18-34	19-49	23-25		3007		20-57	0-02	1-09
2704	19-35	20-50	0-28						

Beineu – Karakalpakiya

Участок Бейнеу-Каракалпакия

Karakalpakiya

Train No.

Номер поезда	Бейнеу Beineu		Каракалпакия		Номер поезда	Каракалпакия		Бейнеу Beineu	
Train No.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.		приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
2804	19-40	23-03	1-37		3001		23-33	1-53	6-53
3410		0-59	4-10		3003		5-10	7-16	11-05
1602/ 2208	4-51	7-55	10-22		1601/ 2209		6-32	8-38	12-20
2802	8-54	13-00	16-12		3005		10-52	12-58	16-18
3412		16-30	19-36		2401		13-50	16-23	19-42

Расписание пассажирских поездов Timetable for passenger trains

Atyrau - Makat

Участок Атырау - Макат

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 332/334/558/560		№ 331/335/557/559		№ 30		№ 29	
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
Атырау Atyrau	16-22	16-47	17-11	17-31	20-20			9-25
Тендык Tendyk		16-09		17-44		20-07		9-38
Рзд.496 Station 496		16-00		17-53		19-57	9-50	9-54
Карабатано Karabatano		15-50		18-03		19-47		10-06
Таскескен Taskesken		15-40		18-14		19-37		10-17
Искине Iskine		15-31		18-23	19-24	19-26	10-28	10-30
Рзд.441 Station 441		15-19		18-35		19-10		10-44
Доссор Dossor	14-52	15-02	18-52	18-55	18-47	18-53	11-01	11-04
Рзд.414 Station 414		14-38		19-09		18-33		11-18
Рзд.402 Station 402		14-26		19-22		18-21		11-31
Макат Makat	13-44	14-12	19-33	19-53	17-49	18-09	11-42	12-02

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 470/348		№ 469/347/573		№ 313		№ 314	
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
Атырау Atyrau	11-03	11-23	8-06	8-26		12-58	15-46	
Тендык Tendyk		10-50		8-39	13-13	13-15	15-29	15-31
Рзд.496 Station 496		10-41		8-48	13-29	13-30	15-13	15-15
Карабатано Karabatano		10-31		8-58	13-45	13-47	14-55	14-58
Таскескен Taskesken	10-13	10-18	9-12	9-20	14-04	14-06	14-38	14-40
Искине Iskine		10-02		9-32	14-20	14-23	14-22	14-25
Рзд.441 Station 441		9-50	9-47	9-51	14-40	14-41	14-04	14-05
Доссор Dossor	9-24	9-29	10-11	10-14	15-01	15-07	13-42	13-44
Рзд.414 St. 414		9-10		10-28	15-23	15-24	13-25	13-26
Рзд.402 St. 402		8-58		10-41	15-42	15-44	13-07	13-08
Макат Makat	8-26	8-46	10-52	11-12	15-58	16-18	12-33	12-53

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 692		№ 691		№ 662		№ 661	
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
Атырау Atyrau	10-26			23-00	20-51			7-00
Тендык Tendyk	10-09	10-11	23-15	23-17		20-38		7-13
Рзд.496 St. 496	9-53	9-55	23-31	23-32		20-29		7-22
Карабатано Karabatano	9-36	9-38	23-47	23-49		20-19		7-32
Таскескен Taskesken	9-19	9-21	0-06	0-08		20-09		7-42
Искине Iskine	9-04	9-06	0-22	0-24	19-56	19-58	7-53	7-55
Рзд.441 St. 441	8-45	8-47	0-41	0-47		19-42		8-09
Доссор Dossor	8-20	8-25	1-07	1-12	19-25	19-28	8-24	8-27
Рзд.414 St. 414	8-02	8-04	1-28	1-30	19-05	19-10		8-40
Рзд.402 St. 402	7-43	7-45	1-48	1-50		18-53	8-53	8-59
Макат Makat	7-09	7-29	2-04	2-29	18-26	18-41	9-12	9-27

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 324/334		№ 323/333/573		№		№	
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.
Атырау Atyrau	1-50	2-15	7-14	7-39				
Тендык Tendyk		1-37		7-52				
Рзд.496 Station 496		1-27		8-01				
Карабатано Karabatano		1-17		8-11				
Таскескен Taskesken		1-07		8-22				
Искине Iskine		0-58		8-31				
Рзд.441 Station 441		0-46	8-46	8-48				
Доссор Dossor	0-24	0-29	9-08	9-25				
Рзд.414 Station 414		0-10		9-39				
Рзд.402 Station 402		23-58		9-52				
Макат Makat	23-21	23-46	10-03	10-28				

Makat - Sagys

Участок Макат - Сагыз

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 30		№ 29		№ 377		№ 378	
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep	Приб Arr	отпр Dep
Макат Makat	17-49	18-09	11-42	12-02	9-05	9-30	20-12	20-37
Рзд.377 St. 377		17-34		12-21		9-49		19-57
Жамансор Zhamansor		17-14		12-44	10-12	10-14	19-32	19-34
Кенбай Kenbai	16-54	16-56	13-02	13-04	10-35	10-37	19-11	19-13
Жантерек Zhanterek		16-40		13-20	10-55	10-57	18-53	18-55
Мукур Mukur	16-14	16-17	13-43	13-46	11-22	11-25	18-26	18-29
Рзд.279 St. 279		16-02		14-00		11-39		18-14
Рзд.265 St. 265		15-48		14-11		11-50		18-00
Сагыз Sagys	15-19	15-34	14-23	14-38	12-02	12-17	17-31	17-46

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 310		№ 309		№ 692		№ 691	
	Приб Arr	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep	Приб Arr	отпр Dep
Макат Makat	8-02	8-28	6-00	6-25	7-09	7-29	2-04	2-29
Рзд.377 St. 377	7-42	7-44	6-47	6-49	6-48	6-52	2-51	2-53
Жамансор Zhamansor	7-06	7-12	7-11	7-13	6-20	6-23	3-19	3-22
Кенбай Kenbai	6-45	6-47	7-32	7-35	5-59	6-01	3-43	3-45
Жантерек Zhanterek	6-26	6-29	7-59	8-01	5-41	5-43	4-03	4-06
Мукур Mukur	5-57	6-02	8-26	8-29	5-16	5-19	4-31	4-34
Рзд.279 St. 279	5-41	5-43	8-44	8-45	5-00	5-02	4-51	5-01
Рзд.265 St. 265	5-20	5-22	9-02	9-04	4-40	4-41	5-18	5-21
Сагыз Sagys	4-50	5-05	9-20	9-35	4-10	4-25	5-36	5-56

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№470		№469		№		№	
	Приб Arr	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.
Макат Makat	8-26	8-46	10-52	11-12				
Рзд.377 St. 377		8-11		11-31				
Жамансор Zhamansor		7-52	11-54	11-56				
Кенбай Kenbai	7-31	7-33		12-15				
Жантерек Zhanterek	7-13	7-15	12-29	12-31				
Мукур Mukur	6-45	6-48	12-56	12-58				
Рзд.279 St. 279		6-33		13-12				
Рзд.265 St. 265		6-19		13-23				
Сагыз Sagys	5-50	6-05	13-35	13-50				

Atyrau - Ganyushkino

Участок Атырау - Ганюшкино

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 332/336/558/560		№ 331/335/557/559		№ 470/348		№ 469/347/573	
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.
Атырау Atyrau	17-11	17-31	16-22	16-47	8-06	8-26	11-03	11-23
Махамбет Mahambet	16-51	16-58		16-57		7-56		11-33
Туманный Tumanny		16-23		17-22		7-32		11-57
Рзд.16 St. 16		16-12		17-35		7-21		12-08
Баксай Baksai		15-57		17-50		7-07		12-22
Аккистау Akkistau	15-34	15-39	18-09	18-14	6-50	6-52	12-38	12-40
Рзд.15 St. 15		15-15		18-32		6-31		12-58
Рзд.14 St. 14		15-03		18-44		6-20		13-09
Нарын Naryn		14-51		18-56		6-09		13-20
Рзд.12 St. 12		14-36		19-11		5-55		13-34
Рзд.11 St. 11		14-24		19-23		5-44		13-45
Исатай Isatai	14-03	14-08	19-39	19-44	5-25	5-28	14-01	14-04
Рзд.10 St. 10		13-48		19-59		5-10		14-19
Рзд.9 St. 9		13-34		20-14		4-56		14-33
Афанасьева Afanasyeva		13-23		20-26		4-45		14-45
Рзд.7 St. 7		13-10		20-39		4-32		14-58
Ганюшкино Ganyushkino	10-03	12-47	21-02	23-30	2-39	4-09	15-21	16-51

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 324/334/574		№ 323/333		№ 626		№ 625	
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep
Атырау Atyrau	7-14	7-39	1-50	2-15	4-50			21-50
Махамбет Mahambet		7-04		2-25	4-35	4-47	22-03	22-04
Туманный Tumanny		6-40		2-49	4-00	4-05	22-35	22-37
Рзд.16 St. 16		6-29		3-00	3-40	3-42	22-56	22-58
Баксай Baksai		6-15		3-17	3-11	3-18	23-20	23-22
Аккистау Akkistau	5-56	6-00	3-33	3-36	2-46	2-51	23-42	23-48
Рзд.15 St. 15		5-37		3-54	2-22	2-24	0-11	0-13
Рзд.14 St. 14		5-26		4-05	2-01	2-03	0-31	0-33
Нарын Naryn		5-15		4-16	1-41	1-44	0-52	0-55
Рзд.12 St. 12		5-01		4-30	1-15	1-19	1-16	1-18
Рзд.11 St. 11		4-50	4-46	4-51	0-54	0-56	1-37	1-39
Исатай Isatai	4-29	4-34	5-10	5-26	0-29	0-34	1-58	2-03
Рзд.10 St. 10		4-14		5-41	0-07	0-09	2-23	2-25
Рзд.9 St. 9		4-00		5-55	23-45	23-47	2-46	2-48
Афанасьева Afanasyeva		3-49		6-06	23-24	23-26	3-07	3-09
Рзд.7 St. 7		3-36		6-19	23-02	23-04	3-30	3-37
Ганюшкино Ganyushkino	0-53	3-13	6-42	8-40	20-40	22-35	4-04	5-50

Kulsary - Makat

Участок Кульсары- Макат

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 332/336/558/560		№331/335/557/559		№ 377		№ 378	
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.
Кульсары Kulsary	21-18	21-34	11-48	12-08	6-46	7-06	22-34	22-54
Рзд.469 St. 469		20-59		12-27		7-36	21-57	22-05

Рзд.470 St.470		20-41		12-46		7-55		21-35
Бекбеке Bekbeke		20-23	13-09	13-11	8-18	8-20	21-10	21-12
Рзд.472 St.472		20-07		13-30	8-44	8-48		20-51
Макат Makat	19-33	19-53	13-44	14-12	8-05	9-30	20-12	20-37

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 348		№ 347/573		№ 310		№ 309	
	Приб Arr	отпр Dep	Приб Arr	Отпр Dep	приб Arr	отпр Dep	Приб Arr	отпр Dep.
Кульсары Kulsary	14-10	14-40	6-08	6-30	10-45	11-00	3-33	3-48
Рзд.469 St.469		13-51		6-49	10-14	10-16	4-17	4-18
Рзд.470 St.470		13-33		7-08	9-44	9-47	4-45	4-46
Бекбеке Bekbeke	12-38	13-10	7-31	7-33	9-10	9-12	5-16	5-18
Рзд.472 St.472	11-50	12-15		7-52	8-46	8-47	5-42	5-43
Макат Makat	10-52	11-32	8-06	8-46	8-02	8-28	6-00	6-25

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 313		№ 314		№ 324/334/574		№ 323/333	
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr	отпр Dep.
Кульсары Kulsary	9-28	9-43	18-35	18-50	12-04	12-24	21-32	21-45
Рзд.469 St.469	10-12	10-42	18-04	18-06	11-38	11-40		22-04
Рзд.470 St.470	11-09	11-17	17-34	17-37		11-16		22-23
Бекбеке Bekbeke	11-48	11-50	17-00	17-02		10-58	22-46	22-48
Рзд.472 St.472	12-14	12-16	16-36	16-37		10-42		23-07
Макат Makat	12-33	12-53	15-58	16-18	10-03	10-28	23-21	23-46

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 661		№ 662		№		№	
	Приб Arr	отпр Dep.	Приб Arr	Отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep
Кульсары Kulsary		16-53	10-59					
Рзд.469 St.469		17-11		10-41				
Рзд.470 St.470	17-33	17-35		10-24				
Бекбеке Bekbeke		17-56	10-00	10-02				
Рзд.472 St.472		18-12		9-41				
Макат Makat	18-26	18-41	9-12	9-27				

Beineu – Kulsary

Участок Бейнеу - Кульсары

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 332/336/558/560		№ 331/335/557/559		№ 377		№ 378	
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.
Бейнеу Beineu	1-11	3-20	6-00	8-04	2-26	2-56	3-39	4-09
Рзд.460 St.460		0-53		8-24		3-16	2-48	3-17
Рзд.461 St. 461		0-35		8-42	3-36	3-37		2-25
Коркол Korkol	0-11	0-19	8-58	9-00	3-58	4-00	2-06	2-09
Рзд.463 St. 463		23-50		9-22	4-26	4-27	1-39	1-41
Рзд.464 St. 464		23-34		9-39		4-48	1-08	1-16
Опорная Opornaya	23-09	23-14	9-59	10-02	5-08	5-13	0-38	0-43
Рзд.465 St. 465		22-47		10-24		5-35		0-16
Толтыр Toltyr	22-27	22-29	10-42	10-44	5-53	5-55	23-56	23-58
Рзд.467 St. 467		22-06		11-05		6-16		23-35
Рзд.468 St. 468		21-53	11-22	11-26		6-29	23-18	23-19
Кульсары Kulsary	21-18	21-34	11-48	12-08	6-46	7-06	22-34	22-54

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 310		№ 309		№ 324/334/574		№ 323/333	
	Приб Arr.	Отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.
Бейнеу Beineu	15-42	16-12	22-31	23-01	16-16	18-26	16-00	18-07
Рзд.460 St. 460	15-18	15-20	23-25	23-28		15-58		18-27
Рзд.461 St. 461	14-49	14-51	23-54	23-56		15-40		18-45
Коркол Korkol	14-26	14-28	0-17	0-21	15-22	15-24		18-57
Рзд.463 St. 463	13-59	14-01	0-47	0-49	14-55	14-57		19-16
Рзд.464 St. 464	13-34	13-36	1-13	1-14	14-30	14-32		19-31
Опорная Opornaya	13-04	13-09	1-38	1-43	14-00	14-05	19-51	19-56
Рзд.465 St. 465	12-36	12-38	2-09	2-10		13-38	20-22	20-26
Толтыр Toltyr	12-12	12-14	2-32	2-34	13-18	13-20		20-44
Рзд.467 St. 467	11-45	11-46	2-59	3-00		12-57		21-02
Рзд.468 St. 468	11-24	11-25		3-16		12-43		21-15
Кульсары Kulsary	10-45	11-00	3-33	3-48	12-04	12-24	21-32	21-45

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 348		№ 347/573		№ 314		№ 313	
	Приб Arr.	Отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.
Бейнеу Beineu	18-51	21-35	0-35	2-35	0-01	0-26	4-44	5-09
Рзд.460 St. 460	18-10	18-29		2-55	23-14	23-30	5-33	5-34
Рзд.461 St. 461		17-47		3-15	22-45	22-47	6-00	6-01
Коркол Korkol	17-26	17-31	3-29	3-31	22-19	22-24	6-22	6-24
Рзд.463 St. 463		17-05		3-53	21-52	21-54	6-50	6-52
Рзд.464 St. 464		16-49		4-10	21-27	21-29	7-16	7-17
Опорная Opornaya	16-19	16-29	4-30	4-35	20-57	21-02	7-41	7-45
Рзд.465 St. 465		15-57		4-57	20-24	20-28		8-07
Толтыр Toltyr	15-33	15-38	5-15	5-17	20-00	20-02	8-25	8-27
Рзд.467 St. 467		15-12		5-38	19-36	19-37		8-48
Рзд.468 St. 468		14-59		5-51	19-14	19-16	9-05	9-06
Кульсары Kulsary	14-10	14-40	6-08	6-30	18-35	18-50	9-28	9-43

Sai-Utes – Beineu

Участок Сай-Утес - Бейнеу

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 377		№ 378		№ 310		№ 309	
	Приб Arr	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.
Сай-Утес Sai-Utes	23-05	23-30	7-14	7-44	20-09	20-39	18-48	19-08
Рзд.7 St.7		23-57		6-48	19-21	19-40	19-37	19-39

Рзд.6 St.6	0-20	0-22	6-24	6-26	18-50	18-55	20-05	20-08
Рзд.5 St.5		0-46		6-02	18-24	18-26	20-33	20-34
Устюрт Ustyurt	1-08	1-11	5-35	5-40	17-53	17-58	20-59	21-04
Рзд.3 St.3		1-38		5-08	17-22	17-23	21-33	21-34
Рзд.2 St.2		1-56	4-46	4-48	16-58	17-00		21-55
Рзд.1 St.1		2-12		4-26	16-32	16-34	22-14	22-15
Бейнеу Beineu	2-26	2-56	3-39	4-09	15-42	16-12	22-31	23-01

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 313		№ 314					
	Приб Arr	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep	приб Arr.	отпр Dep	Приб Arr.	отпр Dep.
Сай-Утес Sai-Utes	0-50	1-10	4-06	4-36				
Рзд.7 St.7	1-39	1-41	3-36	3-37				
Рзд.6 St.6	2-07	2-12	3-06	3-10				
Рзд.5 St.5	2-37	2-40	2-38	2-42				
Устюрт Ustyurt	3-05	3-08	2-09	2-12				
Рзд.3 St.3	3-36	3-37	1-34	1-39				
Рзд.2 St.2	3-59	4-01	1-10	1-12				
Рзд.1 St.1	4-23	4-28	0-44	0-46				
Бейнеу Beineu	4-44	5-09	0-01	0-26				

Shetpe – Sai-Utes

Участок Шетпе – Сай-Утес

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 377		№ 378		№ 310		№ 309	
	Приб Arr.	Отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep
Шетпе Shetpe	20-23	20-33	10-16	10-26	23-36	23-46	15-46	15-56
Рзд.13 St. 13		20-52		9-58	23-14	23-15	16-17	16-18
Рзд.12 St. 12	21-15	21-17	9-31	9-33	22-42	22-47	16-44	16-46
Рзд.11 St. 11		21-41		9-08		22-19	17-12	17-13
Рзд.10 St 10	21-58	22-00	8-46	8-48	21-48	21-59	17-33	17-35
Рзд.9 St. 9		22-26		8-18	21-15	21-17	18-04	18-06
Сай-Утес Sai-Utes	23-05	23-30	7-14	7-44	20-09	20-39	18-48	19-08

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 313		№ 314					
	Приб Arr.	отпр Dep	Приб Arr	Отпр Dep.	Приб Arr	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep
Шетпе Shetpe	21-47	21-57	7-28	7-38				
Рзд.13 St. 13	22-18	22-20	7-05	7-07				
Рзд.12 St. 12	22-46	22-48	6-36	6-38				
Рзд.11 St. 11	23-14	23-15	6-09	6-10				
Рзд.10 St. 10	23-35	23-37	5-45	5-47				
Рзд.9 St. 9	0-06	0-08	5-12	5-14				
Сай-Утес Sai-Utes	0-50	1-10	4-06	4-36				

Uzen - Mangyshlak

Участок Узень - Мангышлак

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 602		№ 601					
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.	приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.
Узень Uzen	14-34			15-20				
Жетыбай Zhetibai	13-19	13-23	16-32	16-35				
Ералиево Yeraliyevo	12-28	12-32	17-22	17-25				
Рзд. «Р» St. P	11-13	11-16	18-35	18-38				
Мангышлак		11-00	18-52					

Mangyshlak

Ganyushkino - Aksaraisk

Участок Ганюшкино - Аксарайск

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 324/334/574		№323/333		№ 470/348		№ 469/347/573	
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.
Ганюшкино	0-53	3-13	6-42	8-40	2-39	4-09	15-21	16-51
Рзд.5 St.5		0-38		8-55		2-24		17-06
Рзд.4 St.4		0-26		9-07		2-12		17-18
Д.Нурпеисовой	23-54	0-10		9-19		1-59		17-30
Кигач Kigach	23-30	23-33	9-38	9-41	1-40	1-42	17-49	17-51
Рзд.2 St. 2		23-15		9-56		1-25		18-06
Аксарайск		23-00	10-10			1-10	18-20	

Ganyushkino

D. Nurpeisova

Aksaraisk

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 332/336/558/560		№ 331/335/557/559		№ 626		№ 625	
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	Отпр Dep	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.
Ганюшкино	10-03	12-47	21-02	23-30	20-40	22-35	4-04	5-50
Рзд.5 St.5		9-48		23-45	20-19	20-21	6-10	6-12
Рзд.4 St.4		9-36		23-57	19-55	19-59	6-32	6-37
Д.Нурпеисовой	9-04	9-20		0-09	19-33	19-35	6-55	6-57
Кигач Kigach	8-40	8-43	0-28	0-31	19-09	19-12	7-18	7-22
Рзд.2 St. 2		8-25		0-46	18-48	18-50	7-41	7-43
Аксарайск		8-10	1-00			18-30	8-00	

Ganyushkino

D. Nurpeisova

Aksaraisk

Name of Stations

Наименование разд. пункта	№ 5202		№ 5201		№		№	
	Приб Arr.	отпр Dep	Приб Arr	Отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr.	отпр Dep.
Ганюшкино	14-20			8-53				
Рзд.5 St.5	13-59	14-02	9-11	9-13				
Рзд.4 St.4	13-37	13-40	9-31	9-37				
Д.Нурпеисовой	13-18	13-21	9-53	9-56				
Кигач Kigach	12-58	13-00	10-15	10-18				
Рзд.2 St.2	12-38	12-41	10-35	10-38				
Аксарайск		12-20	10-54					

Ganyushkino

D. Nurpeisova

Aksaraisk

Beineu - Karakalpakiya

Участок Бейнеу-Каракалпакия.

Name of Stations

Kzyl-Asker

Наименование разд. пункта	№ 332/336/558/560		№ 331/335/557/559		№ 324/334/574		№ 323/333	
	Приб Arr.	отпр Dep	Приб Arr	Отпр Dep	Приб Arr	отпр Dep	Приб Arr	отпр Dep
Оазис Oasis	4-37	4-47	4-34	4-39	19-43	19-48	14-33	14-43
Акжигит Akzhigit		4-13		5-04		19-19		15-08
Кзыл-Аскер		3-53		5-25		18-59		15-29
Кок-Бекты Kok-Bekty		3-34		5-47		18-40		15-47
Бейнеу Beineu	1-11	3-20	6-00	8-04	16-16	18-26	16-00	18-07

Name of Stations

Kzyl-Asker

Наименование разд. пункта	№ 348		№ 347/573		№ 918		№ 917	
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr	Отпр Dep	Приб Arr	Отпр Dep	Приб Arr	отпр Dep
Оазис Oasis	22-52	23-10	23-08	23-18	11-16	11-26	18-22	18-32
Акжигит Akzhigit		22-28		23-43	10-29	10-49	19-00	19-20
Кзыл-Аскер		22-08		0-04	10-01	10-03	19-47	19-49
Кок-Бекты Kok-bekty		21-49		0-22	9-29	9-31	20-18	20-20
Бейнеу Beineu	18-51	21-35	0-35	2-35		9-10	20-36	

Name of Stations

Kzyl-Asker

Наименование разд. пункта	№ 5102		№ 5101					
	Приб Arr.	отпр Dep.	Приб Arr	Отпр Dep	Приб	Отпр	Приб	Отпр
Оазис Oasis	10-23	10-28	12-55	13-00				
Акжигит Akzhigit	9-53	9-56	13-26	13-29				
Кзыл-Аскер	9-24	9-27	13-55	13-58				
Кок-Бекты Kok-Bekty	8-56	8-59	14-22	14-25				
Бейнеу Beineu		8-40	14-40					

Mangyshlak - Shetpe

Участок Мангышлак - Шетпе

Name of Stations

Mangyshlak

Наименование разд. пункта	№ 377		№ 378		№ 310		№ 309	
	Приб Arr	отпр Dep	Приб Arr	Отпр Dep	Приб Arr	отпр Dep	Приб Arr	отпр Dep
Мангышлак		18-45	12-00		1-20			13-56
Рзд.16 St. 16		19-10		11-37		0-57	14-23	14-25
Рзд.15 St. 15	19-35	19-37	11-12	11-14	0-32	0-34	14-51	14-53
Рзд.14 St. 14		20-06		10-44		0-04	15-25	15-26
Шетпе Shetpe	20-23	20-33	10-16	10-26	23-36	23-46	15-46	15-56

Name of Stations

Mangyshlak

Наименование разд. пункта	№ 313		№ 314					
	Приб Arr	отпр Dep	Приб Arr	Отпр Dep	Приб Arr	отпр Dep	Приб Arr	отпр Dep
Мангышлак		19-56	9-25					
Рзд.16 St. 16	20-23	20-25	8-57	8-59				
Рзд.15 St. 15	20-51	20-53	8-30	8-32				
Рзд.14 St. 14	21-25	21-27	7-58	7-59				
Шетпе Shetpe	21-47	21-57	7-28	7-38				

Расписание движения грузовых поездов Timetable for freight trains

УРАЛЬСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК Uralsk Rail Traffic Department

Ozinki - Uralsk

УЧАСТОК ОЗИНКИ – УРАЛЬСК

Номер поезда Train No.	Озинки Ozinki		Уральск Uralsk		Номер поезда Train No.	Уральск Uralsk		Озинки Ozinki	
	приб Arr.	Отпр. Dep.	приб Arr	отпр. Dep.		приб Arr	отпр. Dep.	приб Arr.	отпр. Dep.
2202/1402		1-38	5-15		2203T	21-52	1-46	5-05	
3204 T		5-59	9-34		3401		6-30	10-52	
3002		8-52	12-11		2205/1401	0-57	4-45	5-43	
2206		14-19	17-27		2207	4-42	9-01	13-06	
3402		18-13	23-22		2201	11-02	15-39	18-48	
3004		20-32	0-28		3003		21-09	0-40	

Uralsk - Kazakhstan

УЧАСТОК УРАЛЬСК – КАЗАХСТАН

Номер поезда Train No.	Уральск Uralsk		Казахстан Kazakhstan		Номер поезда Train No	Казахстан Kazakhstan		Уральск Uralsk	
	приб Arr.	отпр. Dep	приб Arr	отпр. Dep		приб Arr.	отпр. Dep.	приб Arr.	отпр. Dep.
2208		1-50		4-58	3401	0-13	1-57	5-21	
3402		4-43	8-35	9-51	2207		1-32	4-42	8-47
2210/1402		8-59		12-22	220[illegible]		6-43	11-02	15-39
3452		12-03	14-51	15-57	3001		9-14	13-05	
3002		14-30	17-39	17-44	3451	11-58	12-43	15-31	
2212T		17-29	21-08	21-11	2203T		18-58	21-52	1-46
2214		21-11		0-58	2205/1401		22-02	0-57	4-45

Kazakhstan - Iletsk

УЧАСТОК КАЗАХСТАН-ИЛЕЦК

Номер поезда Train No.	Казахстан Kazakhstan		Илецк Iletsk		Номер Train Поезда No.	Илецк Iletsk		Казахстан Kazakhstan	
	приб Arr	отпр. Dep	приб Arr.	отпр. Dep		приб Arr	отпр. Dep.	приб Arr.	отпр. Dep.
2214		0-58	5-04		2201		2-10		6-43
2208		4-58	10-23		3001		4-17		8-58
3402	8-35	9-51	13-23		3451		8-13	11-58	12-43
2210/1402		12-22	17-08		2203 T		15-30		18-58
3452	14-51	15-57	20-28		2205/1401		17-59		21-46
3002	17-39	17-44	22-36		3401		20-30	0-13	1-57
2212T	21-08	21-11	1-15		2207		21-50		1-32

Iletsk - Yaisan

УЧАСТОК ИЛЕЦК – ЯЙСАН

Номер поезда Train No.	Илецк Iletsk		Яйсан Yaisan		Номер Train поезда No.	Яйсан Yaisan		Илецк Iletsk	
	приб Arr	отпр. Dep.	приб Arr.	отпр. Dep.		приб Arr	отпр. Dep	приб Arr.	Отпр. Dep.
2214		0-46	3-30	3-48	2209	1-35	1-43	4-12	
2216		2-23		5-07	2211 T		3-47	6-08	

3402		4-23		7-31	2113		5-40	8-15	
2218		6-33		9-02	3451		7-04	8-43	
2220		8-25	11-06	11-39	1401 К		9-35	12-12	
2222		10-06		13-15	2215		11-24	14-17	
2224		12-43		15-22	2217		13-47	16-15	
3452		15-21		18-08	2219	15-15	15-25	18-26	
2226 Т		17-49	19-57	20-05	2221		16-53	19-57	
2228		20-08		22-37	3401		21-03	0-34	
1402 К		22-34		1-06	2223		20-04	22-25	

Kanisai - Iletsk

УЧАСТОК КАНИСАЙ - ИЛЕЦК Kanisai

Номер Train поезда No.	Канисай приб Arr.	отпр. Dep	Илецк Iletsk приб Arr	отпр. Dep	Номер Train поезда No.	Илецк Iletsk приб A	отпр. D	Канисай Kanisai Приб A.	отпр. D
3158		0-35	0-45		3151		3-09	3-26	
3150		5-10	5-19		3153		7- 53	8-10	
3154 / 1402		15-00	15-12		3157 / 1401		17-41	17-57	
3156		18-46	18-56		3159		21-43	22-00	

A - Arrival
D - Departure

Расписание движения пассажирских поездов Timetable for passenger trains

OZINKI - URALSK

УЧАСТОК ОЗИНКИ – УРАЛЬСК

Наименование разд. пункта Station	№ 398 приб A	отпр D	№ 397 приб A	отпр D	№ 396 приб A	отпр D	№ 395 приб A	отпр D
Озинки Ozinki		6-30	3-23			21-00	0-01	
Таловый Talovy		6-41		3-14		21-11	23-32	23-48
Семиглавый Мар Semiglavy Mar	7-01	8-01	1-58	2-56	21-31	22-41	21-48	23-12
Вавилино Vavilino		8-15		1-44		22-55		21-34
Шипово Shipovo	8-31	8-33	1-25	1-27	23-11	23-13	21-15	21-17
Родники Rodniki		8-49		1-10		23-29		21-00
Деркул Derkul		9-02		0-57		23-42		20-47
Переметная Peremetnaya	9-15	9-17	0-42	0-44		23-52	20-32	20-34
Ростошский Rostoshsky		9-33		0-26		0-05		20-16
Кардон Kardon		9-41		0-18	0-15	0-20		20-08
Уральск-тов Uralsk-tov.		9-48		0-10		0-30		20-02
Уральск Uralsk	9-57	10-27	23-29	23-59	0-40	0-59	19-31	19-51

Наименование разд. пункта Station	№ 8/388 приб A	отпр D	№ 7 /387 Приб A	отпр D	№ 6872 приб A	Отпр D	№ 6871 приб A	отпр D
Озинки Ozinki		23-25	13-30			15-48	11-59	
Таловый Talovy		23-36		13-21		15-58		11-48
Семиглавый Мар Semiglavy Mar	23-56	0-56	12-03	13-03	16-23	16-53	10-53	11-23
Вавилино Vavilino		1-10		11-49	17-07	17-09	10-36	10-38
Шипово Shipovo	1-26	1-28	11-30	11-32	17-27	17-30	10-15	10-17
Родники Rodniki		1-44		11-15	17-44	17-46	9-59	10-01
Деркул Derkul		1-57		11-02	18-04	18-06	9-37	9-39
Переметная Peremetnaya	2-10	2-12	10-47	10-49	18-24	18-26	9-14	9-20
Ростошский Rostoshsky		2-28		10-31	18-46	18-48	8-52	8-54
Кардон Kardon		2-36		10-23	19-00	19-02	8-39	8-41
Уральск-тов Uralsk-tov		2-43		10-17	19-12	19-14	8-27	8-29
Уральск Uralsk	2-52	3-22	9-36	10-06	19-26			8-14

Uralsk - Kazakhstan

УЧАСТОК УРАЛЬСК – КАЗАХСТАН

Наименование разд. пункта Station	№ 398 иб A.	отпр D	№ 397 приб A	отпр D	№ 396 приб A	отпр D	№ 395 приб A	отпр D
Уральск Uralsk	9-57	10-27	23-29	23-59	0-40	0-59	19-31	19-51
Жилаево Zhilayevo		10-41		23-17		1-13		19-19
Пойма Poima	10-52	10-54	23-04	23-06		1-21		19-11
Колузаново Koluzanovo		11-08		22-51		1-32		19-00
Яик Yaik	11-19	11-21	22-38	22-40		1-40		18-52
Таксай Taksai		11-41		22-18		1-57		18-34
Алгабас Algabas	11-55	11-57	22-00	22-02		2-08		18-22
Ангаты Angaty		12-14		21-44		2-22		18-08
Гугня Gugnya		12-23		21-35		2-31		17-59
Пепел Pepel		12-32		21-26		2-40		17-50
Казахстан Kazakhstan	12-42	12-45	21-10	21-16	2-50	2-52	17-36	17-40

Наименование разд. пункта Station	№ 8 / 388 приб A	отпр D	№ 7 /387 приб A	отпр D	№ 380 приб A	отпр D	№ 379 приб A	отпр D
Уральск Uralsk	2-52	3-22	9-36	10-06		9-42	6-35	
Жилаево Zhilayevo		3-36		9-24		9-56		6-23
Пойма Poima		3-44		9-16	10-07	10-09	6-10	6-12
Колузаново Koluzanovo		3-55		9-05		10-23		5-57
Яик Yaik		4-03		8-57	10-34	10-36	5-44	5-46
Таксай Taksai		4-20		8-39		10-56		5-24
Алгабас Algabas		4-31		8-27	11-10	11-12	5-06	5-08
Ангаты Angaty		4-45		8-13		11-29	4-41	4-46
Гугня Gugnya		4-54		8-04		11-38		4-29
Пепел Pepel		5-03		7-55		11-47		4-20
Казахстан Kazakhstan	5-13	5-16	7-42	7-45	11-57	12-00	4-05	4-10

Наименование разд. пункта Station	№ 614 приб A	отпр A	№ 613 приб A	отпр D	№ 6874 приб A	отпр D	№ 6873 приб A	отпр D
Уральск Uralsk		20-46	8-36			8-44	18-09	