

**ЯПОНСКОЕ АГЕНТСТВО МЕЖДУНАРОДНОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА (JICA)
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

**ИССЛЕДОВАНИЕ ПО ПРОЕКТУ
ИНТЕГРИРОВАННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ
СИСТЕМ И МАРКЕТИНГОВОГО ПЛАНА
МЕРОПРИЯТИЙ ПО КОНТЕЙНЕРНЫМ
ПЕРЕВОЗКАМ**



Окончательный Отчет



ДЕКАБРЬ 2007

Tonichi Engineering Consultants, Inc.



SD
JR
07 - 78

ЯПОНСКОЕ АГЕНТСТВО МЕЖДУНАРОДНОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА (JICA)
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

**ИССЛЕДОВАНИЕ ПО ПРОЕКТУ
ИНТЕГРИРОВАННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ
СИСТЕМ И МАРКЕТИНГОВОГО ПЛАНА
МЕРОПРИЯТИЙ ПО КОНТЕЙНЕРНЫМ
ПЕРЕВОЗКАМ**

Окончательный Отчет

ДЕКАБРЬ 2007

Tonichi Engineering Consultants, Inc.



КАРТА РАСПОЛОЖЕНИЯ

НЫНЕШНЯЯ СИТУАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Территория Казахстана	2,717,300 км ²
Протяженность железной дороги	13,600 км
Протяженность автомобильных дорог	90,845 км
- Республиканские дороги	23,508 км
- Региональные дороги	67,337 км
Порты	3 портов
Аэропорты	20 аэропортов,
- Международные аэропорты	9 аэропортов
- Внутренние аэропорты	11 аэропортов

Обменный курс, использованный в
исследовании
на май 2007

1 долл. США = 120.73 йен

1 долл. США = 120.23 тенге

ПРЕДИСЛОВИЕ

В ответ на запрос Правительства Республики Казахстан, Правительство Японии решило провести Исследование по проекту логистических систем и маркетингового плана мероприятий по контейнерным перевозкам в Казахстане и поручило его реализацию Японскому Агентству Международного Сотрудничества (JICA).

Агентство JICA подобрало и направило в Республику Казахстан Исследовательскую Группу, возглавляемую господином Масару Микки (компания Tonichi Engineering Consultants, Inc.), с сентября 2006 года по октябрь 2007 года. Агентство JICA создало Консультационный комитет, в который входили д-р Икуо Митсухаши из ERINA (Институт экономических исследований по Северо-восточной Азии), д-р Масахиро Шимотани (университет Киото) и г-н Тошиаки Акимото из Министерства земли, инфраструктуры и транспорта Японии, которые проверяли данное исследование с экспертной и технической точки зрения.

Исследовательская Группа проводила обсуждения с заинтересованными участниками из Правительства Республики Казахстан и выполнила Исследование совместно с казахстанской стороной. После последнего возвращения в Казахстан Исследовательская Группа подвела итоги работы и подготовила настоящий Заключительный Отчет.

Надеюсь, что настоящий отчет внесет вклад в развитие Казахстана и в укрепление дружественных отношений между двумя странами.

В заключение, хотел бы выразить огромную благодарность всем заинтересованным лицам в Правительстве Республики Казахстан за их содействие, оказанное в ходе Исследования.

декабрь 2007 года

Эйджи Хашимото

Вице-Президент

Японское Агентство Международного Сотрудничества

**ИССЛЕДОВАНИЕ ПО ПРОЕКТУ ИНТЕГРИРОВАННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ
И МАРКЕТИНГОВОГО ПЛАНА МЕРОПРИЯТИЙ ПО КОНТЕЙНЕРНЫМ
ПЕРЕВОЗКАМ**

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

ОГЛАВЛЕНИЕ

ОБЗОР	S- 1
I ИССЛЕДОВАНИЕ ИНТЕГРИРОВАННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ	S- 2
II ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ	S-14
III ЗАКЛЮЧЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ	S-20

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА 1 ПРЕДИСЛОВИЕ	1-1
1.1 Предпосылки.....	1-1
1.2 Цели Исследования	1-1
1.3 Реализация Исследования	1-2
1.4 График Выполнения Исследования.....	1-3
1.5 Организация Исследования	1-4

ЧАСТЬ I ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ

ГЛАВА 2 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ КАЗАХСТАНА.....	2-1
2.1 Природные Условия	2-1
2.1.1 Географические Условия	2-1
2.1.2 Климатические Условия.....	2-1
2.1.3 Природные Ресурсы	2-1
2.2 Социально-экономический Профиль	2-7
2.2.1 Ключевые Показатели Казахстана и Соседних Стран	2-7
2.2.2 Новые Социально-экономическое Направление.....	2-9

**ГЛАВА 3 СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В
КАЗАХСТАНЕ.....**

3.1 Современное Состояние Грузовых Перевозок в Республике Казахстан	3-1
3.1.1 Положение с Грузоперевозками и Доля Интермодальных (Комбинированных)	

Перевозок	3-1
3.1.2 Грузовые Перевозки Железнодорожным Транспортом.....	3-2
3.2 Транспортный Сектор	3-9
3.2.1 Железнодорожный Транспорт	3-9
3.2.2 Автомобильный Транспорт	3-26
3.2.3 Речной и Морской Транспорт.....	3-34
3.2.4 Воздушный Транспорт.....	3-41
3.2.5 Логистические Центр.....	3-44
3.2.6 Условия Деятельности Экспедиторов	3-51
3.3 Промышленный и Торговый Сектор	3-55
3.3.1 Общие Направления Инвестиций	3-55
3.3.2 Промышленный и Торговый Сектор	3-56
3.3.3 Таможенные Система.....	3-67
3.4 Системы Информации и Коммуникации.....	3-73
3.5 Участники Логистической Системы в Казахстане	3-84
3.6 Основные Вопросы и Проблемы	3-86
ГЛАВА 4 МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ В ЕВРАЗИИ И АНАЛИЗ КОНКУРЕНТНЫХ МАРШРУТОВ	4-1
4.1 Международные Логистические Условия	4-1
4.1.1 Инвестиционная среда транспортного сектора в Центральной Азии	4-1
4.1.2 Таможенные Системы	4-22
4.1.3 Торговля и Транзитная Торговля	4-37
4.1.4 Международные Логистика	4-74
4.2 Анализ Конкурентоспособных Маршрутов с Транс-Казахстанским Маршрутом	4-83
4.2.1 Общее	4-83
4.2.2 Анализ Конкурентоспособности Маршрутов	4-90
4.3 Потенциал Транс-Казахстанского Маршрута в Евразии	4-155
ГЛАВА 5 ПРОГНОЗ ПОТРЕБНОСТИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК	5-1
5.1 Будущие Социально-экономические Рамки	5-1
5.2 Прогноз Спроса на Грузоперевозки	5-2
5.3 Оценка Спроса на Контейнерные Грузоперевозки	5-23

5.4 Предвидимые Транспортные Вопросы и Проблемы 5-29

ЧАСТЬ II ОПРЕДЕЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ ИНТЕГРИРОВАННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

ГЛАВА 6 ВОПРОСЫ И СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В КАЗАХСТАНЕ..... 6-1

- 6.1 Существующие и Будущие Проблемы и Вопросы..... 6-1**
- 6.2 План Национального Развития 6-5**
 - 6.2.1 КАЗАХСТАН 2030 (Долгосрочная Программа Национального Развития).... 6-5**
 - 6.2.2 Транспортная Стратегия Республики Казахстан до 2015 года 6-6**
 - 6.2.3 Стратегия Инновационного Индустриального Развития Республики Казахстан с 2003 по 2015 гг..... 6-7**
- 6.3 Стратегии Развития и Логистические Системы 6-9**
 - 6.3.1 Концепция и Цель..... 6-9**
 - 6.3.2 Стратегия Развития Логистических Систем..... 6-10**
- 6.4 Политика Развития Контейнерных Логистических Систем..... 6-13**

ГЛАВА 7 ПЛАН РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ..... 7-1

- 7.1 План Развития Железных Дорог 7-1**
- 7.2 План Развития Автомобильной Транспортной Промышленности 7-22**
- 7.3 Предлагаемый План Развития Портов и Морского Транспорта 7-28**
- 7.4 Развитие Мультимодальной Системы..... 7-38**
 - 7.4.1 Железнодорожное соединение с портами и автомобильной сетью..... 7-39**
 - 7.4.2 Логистический Центр 7-40**
- 7.5 Информационно-Коммуникационная Система по Логистике 7-45**
- 7.6 План Институционального Развития и Развития Трудовых Ресурсов 7-59**

ГЛАВА 8 МАРКЕТИНГОВЫЙ ПЛАН КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ПЛАН УКРЕПЛЕНИЯ ТРАНС-КАЗАХСТАНСКОГО МАРШРУТА 8-1

- 8.1 Маркетинговый План Контейнерных Перевозок 8-1**
 - 8.1.1 Анализ Существующих Условий для Более Эффективного Маркетинга..... 8-1**
 - 8.1.2 Меры по Укреплению Маркетинговых Функций (Теоретическая Часть)..... 8-4**
 - 8.1.3 Перспектива Объема Груза Импорта между Достык и Актау 8-10**
- 8.2 План Укрепления Транс-Казахстанского Маршрута 8-29**

8.2.1	Общая Информация.....	8-29
8.2.2	Оценка Транс-Казахстанского маршрута.....	8-29
8.2.3	Акционеры для международной логистики	8-35
8.2.4	Меры, предпринимаемые по укреплению Транс-Казахстанских Маршрутов.....	8-36
8.2.5	Стимулирование регионального и индустриального развития плюс развития Транс-Казахстанского маршрута «Восток-Запад».....	8-41
ГЛАВА 9 ФОРМУЛИРОВАНИЕ ПЛАНА РЕАЛИЗАЦИИ.....		9-1
9.1	Политика Плана Реализации	9-1
9.2	План Реализации Проекта	9-3
9.3	Формулирование Плана Мероприятий	9-4
9.4	Проект для Технического Обоснования.....	9-6
ЧАСТЬ III ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ		
ГЛАВА 10 МОДЕРНИЗАЦИЯ ТЕРМИНАЛА ДОСТЫК		10-1
10.1	Общее	10-1
10.2	Текущее Состояние Терминала Достык.....	10-3
10.3	Состояние Перевозки Грузов на Терминале Достык.....	10-18
10.4	Прогноз Потребности Грузовых Перевозок.....	10-25
10.5	Концептуальный План Терминала Достык	10-30
10.6	Эскизный Проект Терминала Достык.....	10-31
10.7	План Строительства, План Управления и Сметы	10-49
10.8	Экологические и Социальные Аспекты	10-63
10.9	Экономический и Финансовый Анализы	10-70
10.10	Заключение	10-89
ГЛАВА 11 СТРОИТЕЛЬСТВО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА АКТАУ.....		11-1
11.1	Общее Описание	11-1
11.2	Существующие Условия в Актау	11-5
11.3	Прогноз Спроса на Грузоперевозки	11-12
11.4	Концептуальный План Терминала Актау	11-19
11.5	Предварительное Проектирование Логистического Центра Актау.....	11-23
11.6	План Строительства и Сметный Расчет.....	11-46

11.7 Экологические и Социальные Аспекты	11-53
11.8 Экономический и Финансовый Анализы	11-63
11.9 Заключение	11-85

ПРИЛОЖЕНИЕ

3.1-1:Фрахт импорта прибытия товарным типом и станциями в 2006	
3.1-2: Железнодорожный экспортный грузовой поток в 2006	
3.1-3:Железнодорожных Объемы Фрахта Транзита	
3.1-4:Внутренний Железнодорожный Грузовой поток в 2006	
3.1-5:Потока Фрахта Контейнера Импорта D-O в 2006	
3.1-6 :Потока Фрахта Контейнера Импорта в 2006	
3.1-7:Потока Фрахта Контейнера Транзита в 2006	
3.1-8:Резюме Железнодорожного Грузового Результата Обзора Рассмотрения	
3-2:Железнодорожная Карта Стран России и СНГ	
4.1.3-1:Таблица по торговле между Китаем и Казахстаном на 2003 -2005 годы	
4.1.3-2:Таблица по торговле между Китаем и Ираном за 2003 -2005 годы	
5-1:Транзитный потенциал (включая морские и другие маршруты)	
5-2: Ж/д грузоперевозки в будущем, по станциям происхождения и пунктам назначения	
8.1.1-1:Комментарии: корпорации и организации	
8.1.1-2:Логистические вопросы (корпоративные)	
8.1.2-1:План маркетинговых функций для контейнерных грузов в КТЖ и КТС (КТЖ)	
8.1.3-1:Сравнение стоимости транспортировки и транзитное время в случае формирования контейнерного поезда между Достыком и Актау	
8.1.3-2:(Маркетинговый подход по перевозке грузов через Казахстан: примеры)	
8.1.3-3:хема Главных Портов в Республике Ирана	
10-1:Поток наличности стоимости и выгоды	
10-2:Поток наличности расходов и дохода	
10-3:Финансовая отчетность	
11-1:План логистического центра Актау	
11-2:Поток наличности стоимости и выгоды	
11-3:Поток наличности расходов и дохода	
11-4:Финансовая отчетность	

СПИСОК ФИГУР

ОБЗОР

Рисунок 1	Альтернативные маршруты на коридоре «Восточная Азия – Европа/Россия»	S-2
Рисунок 2	Предлагаемое развитие инфраструктуры по коридору «Восток-Запад»	S-7
Рисунок 3	Предлагаемые маршруты маршрутных контейнерных поездов	S-8
Рисунок 4	Предлагаемая грузовая информационная система международных контейнерных транзитных грузоперевозок	S-9
Рисунок 5	Транс-Казахстанский маршрут и соответствующее индустриальное развитие	S-10
Рисунок 6	Расположение зон проекта для ТЭО	S-14
Рисунок 7	Прогноз объемов грузоперевозок через Достык	S-15
Рисунок 8	Усовершенствования Достык	S-16

ГЛАВА 1

Рисунок 1.3-1	Структура исследования	1-2
Рисунок 1.5-2	План исследования	1-5

ГЛАВА 2

Рисунок 2.1-1	Климатические зоны и подзоны Казахстана	2-2
Рисунок 2.1-2	Карта годового количества осадков Казахстана	2-3
Рисунок 2.1-3	Карта среднегодовой температуры воздуха в Казахстане в июле месяце	2-4
Рисунок 2.1-4	Карта среднегодовой температуры воздуха в Казахстане в январе месяце	2-5
Рисунок 2.1-5	Полезные ископаемые в Казахстане	2-6
Рисунок 2.2-1	Сравнение численности областей соответствующих стран	2-7
Рисунок 2.2-2	Сравнение областей соответствующих стран	2-7
Рисунок 2.2-3	Сравнение ВВП соответствующих стран	2-7
Рисунок 2.2-4	Сравнение ВВП на душу населения соответствующих стран	2-7
Рисунок 2.2-1	Сравнение основных социально-экономических показателей в соответствующих странах	2-8

ГЛАВА 3

Рисунок 3.1.1-1	Распределение грузоперевозок по видам	3-2
Рисунок 3.1.1-2	Динамика грузоперевозок по видам	3-2
Рисунок 3.1.2-1	Динамика грузооборота с разбивкой по видам грузов	3-3
Рисунок 3.1.2-2	Структура грузоперевозки на железной дороге по типам	3-4
Рисунок 3.1.2-3(1)	Внутренние грузоперевозки по видам товаров	3-4
Рисунок 3.1.2-3(2)	Международные грузоперевозки по видам товаров (экспорт)	3-4
Рисунок 3.1.2-4	Формирование железнодорожных грузов по Областям	3-5
Рисунок 3.1.2-5	Приемка ж/д грузов по Областям	3-5
Рисунок 3.1.2-6	Время необходимое для грузоперевозки и расстояние транспортировки	3-6
Рисунок 3.1.2-7	Эксплуатационная скорость грузовых составов	3-6
Рисунок 3.1.2-8	Скорость движения грузовых составов	3-7
Рисунок 3.1.2-9	Накопление и приемка контейнерных грузов по областям	3-7
Рисунок 3.1.2-10	Объемы контейнерных грузов на пунктах пересечения границы	3-8
Рисунок 3.1.2-11	Потоки транзитных контейнеров в 2006	3-8

Рисунок 3.2.1-1	Железнодорожная сеть Казахстана	3-10
Рисунок 3.2.1-2	Распределение железнодорожных парков и контейнерных станций в железнодорожной сети Казахстана	3-11
Рисунок 3.2.1-3	Организационная структура КТЖ	3-21
Рисунок 3.2.2-1	Основные коридоры международных дорог	3-30
Рисунок 3.2.5-1	Рост объёма грузов на станции «Достык»	3-46
Рисунок 3.3-1	СПК в регионах	3-61
Рисунок 3.3-2	Механизм СПК	3-61
Рисунок 3.3-3	Схема участия транспортной инфраструктуры СПК	3-62
Рисунок 3.3-4	План развития пограничного района Хоргос	3-66
Рисунок 3.3-5	Сравнение времени пересечения границы	3-71
Рисунок 3.4-1	Мировая позиция Казахстана в показателях готовности сетей	3-76
Рисунок 3.5-1	Участники логистической системы	3-84
Рисунок 3.6-1	Смена видов транспорта в грузоперевозках в Японии (1965~2005)	3-88
Рисунок 3.6-2	Будущая вероятная грузовая транспортная система в отношении генеральных грузов	3-88
ГЛАВА 4		
Рисунок 4.1.1-1	Доля фирм, указывающих, что перевозки – это проблемный бизнес	4-4
Рисунок 4.1.1-2	Карта России	4-6
Рисунок 4.1.1-3	Карта Кыргызстана	4-8
Рисунок 4.1.1-4	Карта Туркменистана	4-9
Рисунок 4.1.1-5	Карта Узбекистана	4-10
Рисунок 4.1.1-6	Карта Азербайджана	4-12
Рисунок 4.1.1-7	Карта Ирана	4-15
Рисунок 4.1.1-8	Карта Син Цзянь Уйгурского Округа	4-22
Рисунок 4.1.2-1	Чашка спагетти (клубок) Региональных торговых соглашений Центрально-Азиатских Республик	4-25
Рисунок 4.1.2-3	Процент компаний, утверждающих, что неофициальные выплаты таможен часто имеют место	4-26
Рисунок 4.1.2-4	Процент компаний, утверждающих, что неофициальные выплаты таможен часто имеют место	4-27
Рисунок 4.1.2-5	Таможенные офисы в Азербайджане	4-33
Рисунок 4.1.3-1	Двусторонняя торговля между Казахстаном и основными торговыми партнерами (2004)	4-51
Рисунок 4.1.4-1	Пункты назначения ж/д грузов из Китая	4-77
Рисунок 4.1.4-2	Пункты назначения контейнерных грузов из Китая	4-79
Рисунок 4.2.1-1	Коридоры и маршруты	4-87
Рисунок 4.2.2-1	Транспортный маршрут: Япония/Корея - Европа	4-90
Рисунок 4.2.2-2	Транспортный маршрут: Китай (прибрежная зона) – 3.Европа	4-94
Рисунок 4.2.2-3	Транспортный маршрут: Китай (внутренние регионы) – 3.Европа	4-97
Рисунок 4.2.2-4	Transport Route: Japan/Korea – E. Europe	4-100
Рисунок 4.2.2-5	Transport Route: China (Coastal Area) – E. Europe	4-103
Рисунок 4.2.2-6	Transport Route: China (Inland Area) – E. Europe	4-106
Рисунок 4.2.2-7	Транспортный маршрут: Япония/Корея - Россия	4-109
Рисунок 4.2.2-8	Транспортный маршрут: Китай (прибрежная зона) - Россия	4-113

Рисунок 4.2.2-9	Транспортный маршрут: Китай (внутренние регионы) - Россия	4-116
Рисунок 4.2.2-10	Транспортный маршрут: Япония/Корея - Иран	4-120
Рисунок 4.2.2-11	Транспортный маршрут Китай (прибрежная зона) - Иран	4-124
Рисунок 4.2.2-12	Транспортный маршрут: Китай (внутренняя часть страны) - Иран	4-128
Рисунок 4.2.2-13	Транспортный маршрут: Япония/Корея - Кавказ	4-131
Рисунок 4.2.2-14	Транспортный маршрут: Китай (прибрежная зона) - Кавказ	4-134
Рисунок 4.2.2-15	Транспортный маршрут: Китай (внутренняя часть страны) – страны Кавказа	4-137
Рисунок 4.2.2-16	Транспортный маршрут: Япония/Корея – Центральная Азия	4-140
Рисунок 4.2.2-17	Транспортный маршрут: Китай (прибрежная зона) – Центральная Азия	4-143
Рисунок 4.2.2-18	Транспортный маршрут: Китай (внутренний регион) – Центральная Азия	4-146
Рисунок 4.2.2-19	Транспортный маршрут: Иран – Западная Россия	4-149
Рисунок 4.2.2-20	Транспортный маршрут: Иран – Центральная и Восточная Россия	4-152

ГЛАВА 5

Рисунок 5.2-1	Метод макро- и мезо-шкал прогноза спроса	5-3
Рисунок 5.2-2	Схема прогноза спроса на грузоперевозки (внутренний спрос)	5-7
Рисунок 5.2-3	Прошлые тенденции доли грузоперевозок товаров	5-10
Рисунок 5.2-4	Соотношение между долей насыпных грузов и долей ж/д транспортного средства	5-12
Рисунок 5.2-5	Оценка доли грузовых товаров	5-13
Рисунок 5.2-6	Сравнение роста грузоперевозок между ж/д и другими видами транспорта	5-14
Рисунок 5.2-7(1)	Объем отправленных ж/д грузов по областям	5-16
Рисунок 5.2-7(2)	Объем полученных ж/д грузов по областям	5-16
Рисунок 5.2-8(1)	Потребность в грузоперевозках на существующей сети в 2010 году	5-18
Рисунок 5.2-8(2)	Прогноз грузоперевозок на существующей сети в 2017 году	5-18
Рисунок 5.2-9	Распределение влияния сокращения времени благодаря модернизации сети	5-20
Рисунок 5.3-1	Разбивка контейнеров по видам торговли	5-23
Рисунок 5.3-2	Тенденция объема контейнерных перевозок в TEU	5-23

ГЛАВА 7

Рисунок 7.1-1	Модернизация железнодорожной сети	7-6
Рисунок 7.1-2	Усовершенствование грузовых терминалов	7-9
Рисунок 7.1-3	Контейнерный скорый грузовой поезд	7-11
Рисунок 7.1-4	Местонахождение контейнерных грузовых терминалов, нуждающихся в усовершенствовании	7-12
Рисунок 7.1-5	План сооружений грузовых терминалов	7-13
Рисунок 7.1-6	Схема многократной функции грузовых терминалов	7-14
Рисунок 7.1-7	Концепция прямой погрузки / разгрузки сооружений	7-14
Рисунок 7.1-8	Скоростные маршруты контейнерного поезда (план)	7-17
Рисунок 7.2-1	Основной международный транзитный коридор Казахстана	7-24
Рисунок 7.3-1	План расширения порта Актау	7-31
Рисунок 7.3-2	Железнодорожный паром типа «Ро-Ро» компании «CASPAR»	7-34
Рисунок 7.3-3	Сухогрузное судно компании «Khazar Shipping»	7-35
Рисунок 7.3-4	Корабль типа «Ро-Ро», порт Махачкала	7-37

Рисунок 7.3-5	Судно для контейнерных перевозок (600 TEU)	7-38
Рисунок 7.5-1	Концепция грузовых информационных систем	7-47
Рисунок 7.5-2	Изображение действий	7-50
Рисунок 7.5-3	Способы отслеживания контейнеров	7-52
Рисунок 7.5-4	Изображение концепции промышленности	7-55
Рисунок 7.5-5	Изображение конфигурации на терминалах г.Астана	7-55
Рисунок 7.5-6	Конфигурация грузовой информационной системы	7-57
Рисунок 7.6-1	Стандартный процесс ГЧП	7-62
 ГЛАВА 8		
Рисунок 8.1-1	Концептуальная Блок-схема для Эффективного Маркетинга	8-5
Рисунок 8.1-2	Результаты Конкурентных маршрутов между странами / регионами для Транс-Казахстанского маршрута	8-14
Рисунок 8.1-3	Карта Ссылки Конкурирующих Маршрутов	8-15
Рисунок 8.1-4	Понятие евразийских Коридоров, Проходящих через Казахстан	8-28
Рисунок 8.2-1	Методология для укрепления плана Транс-Казахстанского	8-29
Рисунок 8.2-2	Альтернативные маршруты в коридоре Восточная Азия – Европа / Россия	8-30
Рисунок 8.2-3	Три (3) альтернативных маршрута ТРАСЕКА	8-32
Рисунок 8.2-4	Альтернативный маршрут Иранского маршрута	8-34
Рисунок 8.2-5	Предлагаемое развитие инфраструктуры	8-37
Рисунок 8.2-6	Предложенные Маршруты Операции Маршрутного поезда	8-39
Рисунок 8.2-7	Цикл Развития между Инфраструктурой и Индустриальным Развитием	8-41
Рисунок 8.2-8	Предлагаемая инфраструктура и индустриальное развитие	8-43
 ГЛАВА 9		
Рисунок 9.3-1	Предложенный план мероприятий	9-5
Рисунок 9.4-1	Разметка на карте технико-экономического обоснования	9-7
 ГЛАВА 10		
Рисунок 10.1-1	Структурная схема технико-экономического обоснования модернизации терминала Достык	10-3
Рисунок 10.2-1	Месторасположение станции Достык	10-4
Рисунок 10.2-2	Месторасположение сооружений на терминале Достык	10-5
Рисунок 10.2-3	Фотография компьютерного дисплея в диспетчерском центре	10-16
Рисунок 10.2-4	Фотография компьютерного дисплея в маневровом диспетчерском пункте	10-17
Рисунок 10.3-1	Места проведения исследования перевозки грузов	10-19
Рисунок 10.3-2	Пропорция суточного объема грузов по типу товаров	10-22
Рисунок 10.4-1	Прогноз грузоперевозок на терминале Достык	10-28
Рисунок 10.4-2	Прогноз контейнерных грузов в показателях TEU	10-30
Рисунок 10.6-1	Схема Станции Достык	10-31
Рисунок 10.6-2	План расположения ж/д путей Парка Е	10-33
Рисунок 10.6-4	План увеличения железнодорожного пути	10-37
Рисунок 10.6-5	План расположения новой контейнерной станции Достык	10-38
Рисунок 10.6-6	сеть Информации для Достык	10-47
Рисунок 10.7-1	Схема административного управления станции Достык (1)	10-53

Рисунок 10.7-2	Схема административного управления станции Достык(2)	10-54
Рисунок 10.7-3	Схема административного и оперативного управления АО «Кедентранссервис» на станции Достык	10-55 10-78
Рисунок 10.9-1	Увеличивающиеся объемы перегруза по проекту	10-79
ГЛАВА 11		
Рисунок 11.1-1	Схема развития логистического терминала Актау	11-4
Рисунок 11.2-1	Основное направление ветра	11-7
Рисунок 11.2-2	График колебаний фоновый уровень Каспийского моря	11-9
Рисунок 11.2-3	Геологические условия Международного морского торгового порта Актау	11-11
Рисунок 11.3-1	Схема расчета спроса, относящегося к СЭЗ	11-16
Рисунок 11.4-1	Концепция разработки «Земля-Море-Небо»	11-19
Рисунок 11.4-2	Месторасположение логистического центра Актау	11-20
Рисунок 11.4-3	Концепция развития проекта интегрированного логистического центра	11-20
Рисунок 11.4-4	Концепция интегрированного логистического терминала	11-21
Рисунок 11.5-1	Схема Логистического Центра	11-24
Рисунок 11.5-2	План расположения путей	11-25
Рисунок 11.5-3	Контейнерная площадка	11-32
Рисунок 11.5-4	Открытая площадка	11-34
Рисунок 11.5-5	RTG	11-36
Рисунок 11.6-1	Организация для Управления и Деятельности на местах	11-48
Рисунок 11.7-1	Расположение альтернатив	11-55
Рисунок 11.8-1	Объем грузоперевозок по проекту	11-71
Рисунок 11.8-1	Объем грузоперевозок по проекту	11-71

СПИСОК СТОЛОВ

ОБЗОР

Таблица 1	Результаты Конкуренционных маршрутов между странами / регионами для Транс-Казахстанского маршрута	S-3
Таблица 2	Стратегия развития дистрибьюторской системы и политика развития	S-5
Таблица 3	Меры укрепления Транс-Казахстанского маршрута	S-6
Таблица 4	Предлагаемые маршруты контейнерных маршрутных поездов	S-7
Таблица 5	График реализации проекта и необходимая сумма капиталовложений	S-12
Таблица 6	Предлагаемые планы мероприятий	S-13
Таблица 7	Расчет сметы затрат на строительство	S-16
Таблица 8	Результаты экономического анализа	S-16
Таблица 9	Финансовый анализ	S-17
Таблица 10	Прогноз спроса на грузоперевозки для логистического терминала в порту Актау	S-18
Таблица 11	Стоимость строительства	S-19
Таблица 12	Результаты экономического анализа	S-19
Таблица 13	Финансовый анализ	S-20

ГЛАВА 1

Таблица 1.4.1	График предоставления отчетов	1-3
---------------	-------------------------------	-----

ГЛАВА 2

Таблица 2.2-2	ВВП и статистические данные по торговле Казахстана	2-9
Таблица 2.2-3	ВВП по секторам	2-10
Таблица 2.2-4	ВВП по регионам в 2005	2-10
Таблица 2.2-5	Население	2-11
Таблица 2.2-6	ВВП на душу населения	2-11
Таблица 2.2-7	Количество населения по регионам	2-12
Таблица 2.2-8	ВВП Соседних Стран	2-13
Таблица 2.2-9	Годовые Изменения в Процентах Чистого ВВП Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана	2-13

ГЛАВА 3

Таблица 3.1-1	Тенденции грузоперевозок по отдельным видам транспорта	3-1
Таблица 3.1.2-1	Динамика грузооборота с разбивкой по видам грузов	3-3
Таблица 3.2.1-1	Динамика изменения количества локомотивов в Казахстане	3-12
Таблица 3.2.1-2	Динамика количества грузовых вагонов в РК	3-12
Таблица 3.2.1-3	Состав парка грузовых вагонов в РК	3-12
Таблица 3.2.1-4	Индикаторы эксплуатации грузовых поездов	3-14
Таблица 3.2.1-5	Количество поездов на важнейших участках железной дороги	3-15
Таблица 3.2.1-6	Общий обзор контейнерных парков железнодорожной сети (2003г.)	3-16
Таблица 3.2.1-7	Общие сведения о Казтранссервис и Кедентранссервис	3-17
Таблица 3.2.1-8	Организация международных контейнерных поездов	3-18
Таблица 3.2.1-9	Средняя скорость грузовых поездов	3-19
Таблица 3.2.1-10	Расстояние между главными станциями и требуемое время для	3-19

	товародвижения	
Таблица 3.2.1-11	Обзор информации КТЖ, касающейся грузов	3-20
Таблица 3.2.1-12	Функциональное деление железнодорожных организаций	3-22
Таблица 3.2.1-13	Финансовое состояние в сфере грузоперевозок	3-23
Таблица 3.2.1-14	Финансовое состояние пассажирского транспорта	3-24
Таблица 3.2.1-15	Структура грузового тарифа	3-25
Таблица 3.2.1-16	Текущий тариф по отдельным позициям номенклатуры грузов	3-25
Таблица 3.2.1-17	Средний уровень тарифа по видам грузов	3-26
Таблица 3.2.2-1	Показатели автомобильного транспорта	3-27
Таблица 3.2.2-2	Прогноз о спросе на грузовые и пассажирские перевозки в 2007-2011 годах	3-27
Таблица 3.2.2-3	Характеристики дорожной сети	3-28
Таблица 3.2.2-4	Протяжённость дорог и уровень дорожного покрытия	3-29
Таблица 3.2.2-5	Стоимость развития дорог в период 2006-2012 гг.	3-30
Таблица 3.2.2-6	Список стран, заключивших двусторонние договоры	3-31
Таблица 3.2.2-7	Международная конвенция	3-32
Таблица 3.2.2-8	Количество единиц на конец 2005 г.	3-32
Таблица 3.2.2-9	Количество грузовых автомобилей в Казахстане в 2001-2005 гг.	3-33
Таблица 3.2.2-10	Импорт/экспорт грузовыми автомобилями по продукции за 2005 год	3-33
Таблица 3.2.2-11	Импорт/экспорт грузовыми автомобилями по странам за 2005 год	3-34
Таблица 3.2.3-1	Допустимая осадка судов в порту Актау	3-36
Таблица 3.2.3-2	Суда, регулярно заходящие в порт Актау	3-36
Таблица 3.2.3-3	Объём погрузочно-разгрузочных работ в порту Актау	3-38
Таблица 3.2.3-4	Торговый флот, зарегистрированный на 31 декабря	3-39
Таблица 3.2.3-5	Судоходные компании в Каспийском море	3-39
Таблица 3.2.4-1	Воздушные перевозки в Казахстане	3-42
Таблица 3.2.4-2	Аэропорт в Казахстане	3-43
Таблица 3.2.4-3	Доля внутреннего рынка в 2004 году	3-43
Таблица 3.2.5-1	Транспортировка входящих и исходящих грузов с Достык	3-45
Таблица 3.2.5-2	Текущие объёмы грузовых контейнеров на станции «Достык»	3-46
Таблица 3.2.5-3	Условия выверки железной дороги между Достык и Алашанкоу	3-47
Таблица 3.10-1	Транспортные агенты и экспедиторы в Казахстане в год	3-53
Таблица 3.10-2	Транспортные агенты и экспедиторы в Казахстане по областям в 2004	3-53
Таблица 3.3-1	Иностранные инвестиции в Казахстане	3-55
Таблица 3.3-2	Основные зарубежные страны-инвесторы	3-56
Таблица 3.3-3	Цели СПК	3-61
Таблица 3.3-4	Принципы СПК	3-61
Таблица 3.3-5	Проблемы процедуры пересечения границы	3-71
Таблица 3.4-1	Распространение МИТ в каждой стране	3-74
Таблица 3.4-2	Квалификаторы МАП по странам (на 2003 г.)	3-75
Таблица 3.4-3	Операторы мобильной связи в Казахстане на 2006	3-78
Таблица 3.4-4	Стоимость ADSL в Казахстане	3-78
Таблица 3.4.5	Текущая ситуация ИТ и организация агентств	3-82
Таблица 3.4-6	Индекс готовности ИКТ Казахстана (Выдержка из Отчета по глобальным информационным технологиям 2005-2006)	3-83
Таблица 3.5-1	Участники логистической системы	3-85

Таблица 3.5-2	Взаимоотношения между логистической системой и участниками	3-86
 ГЛАВА 4		
Таблица 4.1.1-1	Основные показатели транспортного сектора в соседних странах	4-1
Таблица 4.1.1-2	Производительность труда на железнодорожном транспорте	4-2
Таблица 4.1.1-3	Индексы ЕБРР реформирования инфраструктуры (железные дороги)	4-2
Таблица 4.1.1-4	Индексы ЕБРР реформирования инфраструктуры (автомобильные дороги)	4-3
Таблица 4.1.1-5	Экономическая свобода и благоприятные условия для логистики	4-4
Таблица 4.1.1-6	Грузоперевозки по видам	4-10
Таблица 4.1.1-7	Грузооборот по видам	4-10
Таблица 4.1.1-8	Модальное разделение импорт/экспорт	4-15
Таблица 4.1.1-9	Перевозка товаров через Иран	4-16
Таблица 4.1.1-10	Типы товаров, перевозимые через Иран	4-16
Таблица 4.1.1-11	Грузовые перевозки по железной дороге	4-17
Таблица 4.1.1-12	Грузы не нефтяного происхождения перевозимые по ж/д	4-17
Таблица 4.1.1-13	Международные грузы перевозимые по ж/д	4-17
Таблица 4.1.1-14	Обработка груза в Иранских портах	4-19
Таблица 4.1.2-1	Членство соседних стран в таможенных конвенциях и региональных соглашениях	4-23
Таблица 4.1.2-2	Трансграничная Торговля	4-26
Таблица 4.1.3-1	Казахстанский экспорт (2000-2004гг.)	4-39
Таблица 4.1.3-2	Основные торговые партнеры: динамика фактических экспортных показателей	4-40
Таблица 4.1.3-3	Главные пункты назначения Казахстанского экспорта	4-41
Таблица 4.1.3-4	Казахстанский импорт (2000-2004)	4-43
Таблица 4.1.3-5	Основные торговые партнеры: Фактический импорт	4-44
Таблица 4.1.3-6	Главные пункты назначения казахстанского импорта	4-45
Таблица 4.1.3-7a	(Экспорт) Основные партнеры по торговле экспорта: Доля Экспорта (%)	4-47
Таблица 4.1.3-7b	(Импорт) Основные партнеры по торговле импортом: Доля Импорта (%)	4-47
Таблица 4.1.3-8a	Удельный вес Казахстана в общем объеме торговли ЕС	4-48
Таблица 4.1.3-8b	Удельный вес ЕС в общем объеме торговли Казахстана	4-48
Таблица 4.1.3-9	Виды продукции в торговле между ЕС и Казахстаном (2005)	4-48
Таблица 4.1.3-10a	Двусторонняя торговля (2004)	4-49
Таблица 4.1.3-10b	Двусторонняя торговля (1999)	4-50
Таблица 4.1.3-11a	Двусторонняя торговля(в денежном эквиваленте по данным перевезенных транзитных грузов ч/з Казахстан за 2004)	4-52
Таблица 4.1.3-11b	Двусторонняя торговля (Стоимость транзитных товаров через Казахстан: 1999)	4-53
Таблица 4.1.3-12	Управление с грузом в основных портах Китая (1980-2003)	4-54
Таблица 4.1.3-13	Торговля (Динамика экспорта и импорта)	4-56
Таблица 4.1.3-14a	Основные товары экспортируемые Синьдзянь-Уйгурским автономным округом в 2003-2005 гг.	4-57
Таблица 4.1.3-14b	Основные товары импортируемые Синьдзянь-Уйгурским автономным округом в 2003-2005 гг.	4-58
Таблица 4.1.3-15	Синьдзянь-Уйгурский автономный округ Основные торговые партнеры по экспорту и импорту (2003-2005гг.)	4-59
Таблица 4.1.3-16	Объемы торговли провинции Хенань, Шанькси и Ганьсу	4-60

Таблица 4.1.3-17	Основные направления экспорта из провинций находящихся вдоль китайского транспортного коридора	4-60
Таблица 4.1.3-18	Экспортные товары и стоимость	4-62
Таблица 4.3.4-19	Торговые показатели по экспортным направлениям (кроме нефти и нефтепродуктов)	4-63
Таблица 4.1.3-20	Импортируемые товары и стоимость	4-64
Таблица 4.1.3-21	Торговые показатели по источникам импорта	4-65
Таблица 4.3.4-22a	Экспорт (из Японии в Казахстан)	4-66
Таблица 4.3.4-22b	Импорт (из Казахстана в Японию)	4-66
Таблица 4.1.3-23	Экспорт подержанных автомобилей из Японии	4-67
Таблица 4.1.3-24a	Экспорт (из Японии в Узбекистан)	4-68
Таблица 4.1.3-24b	Импорт (из Узбекистана в Японию)	4-68
Таблица 4.1.3-25a	Экспорт (из Южной Кореи в Узбекистан)	4-69
Таблица 4.1.3-25b	Импорт (между Узбекистаном и Ю.Кореей)	4-69
Таблица 4.1.3-26	Основные торговые партнеры (2004), Национальный прирост на душу населения в Казахстане	4-73
Таблица 4.1.3-27	Показатели экономического роста Казахстана и его основных торговых партнеров (2000-2004)	4-74
Таблица 4.1.4-1	Основные торговые партнер Китая в 2005 году	4-75
Таблица 4.1.4-2	Международные морские контейнерные грузопотоки в 2005 г.	4-76
Таблица 4.1.4-3	Модальное разделение: Контейнерные перевозки Китай/Европа	4-76
Таблица 4.1.4-4	Пункты назначения ж/д грузов из Китая в 2005 году	4-77
Таблица 4.1.4-5	Основные товары, перевозимые по ж/д из Китая в 2005 г	4-78
Таблица 4.1.4-6	Пункты назначения контейнерных грузов из Китая в 2005 г.	4-78
Таблица 4.1.4-7	Транзитные автомобильные грузоперевозки из Китая через Казахстан	4-80
Таблица 4.1.4-8	Транзитные грузовые автоперевозки из Китая через Казахстан	4-80
Таблица 4.2.1-1	региональные объемы торговли 2006	4-84
Таблица 4.2.1-2	Исследуемые маршруты и коридоры	4-87
Таблица 4.2.2-1	Сравнение транзитного времени (Токио-Берлин)	4-91
Таблица 4.2.2-2	Сравнение транспортных расходов (Токио-Берлин)	4-92
Таблица 4.2.2-3	Общее сравнение коридоров (Япония/Корея – З.Европа)	4-93
Таблица 4.2.2-4	Сравнение транзитного времени (Шанхай-Берлин)	4-95
Таблица 4.2.2-5	Сравнение транспортных расходов (Шанхай-Берлин)	4-95
Таблица 4.2.2-6	Общее сравнение коридоров (Прибрежная зона Китая – З.Европа)	4-96
Таблица 4.2.2-7	Сравнение транзитного времени (Урумчи - Берлин)	4-98
Таблица 4.2.2-8	Сравнение транспортных расходов (Урумчи - Берлин)	4-98
Таблица 4.2.2-9	Общее сравнение коридоров (внутренние регионы Китая-Западная Европа)	4-99
Таблица 4.2.2-10	Сравнение транзитного времени (Токио - Варшава)	4-101
Таблица 4.2.2-11	Сравнение транспортных расходов (Токио-Варшава)	4-101
Таблица 4.2.2-12	Общее сравнение коридоров (Япония/Корея – Восточная Европа)	4-102
Таблица 4.2.2-13	Сравнение транзитного времени (Шанхай - Варшава)	4-104
Таблица 4.2.2-14	Сравнение транспортных расходов (Шанхай - Варшава)	4-104
Таблица 4.2.2-15	Общее сравнение коридора (прибрежная зона Китая – Восточная Европа)	4-105
Таблица 4.2.2-16	Сравнение транзитного времени (Урумчи - Варшава)	4-107
Таблица 4.2.2-17	Сравнение транспортных расходов (Урумчи - Варшава)	4-107
Таблица 4.2.2-18	Общее сравнение коридоров (внутренняя территория Китая – Восточная Европа)	4-108

Таблица 4.2.2-19	Сравнение транзитного времени (Токио-Москва)	4-110
Таблица 4.2.2-20	Сравнение транспортных расходов (Токио-Москва)	4-111
Таблица 4.2.2-21	Общее сравнение коридоров (Токио-Москва)	4-112
Таблица 4.2.2-22	Сравнение транзитного времени (Шанхай-Москва)	4-114
Таблица 4.2.2-23	Сравнение транспортных расходов (Шанхай-Москва)	4-114
Таблица 4.2.2-24	Общее сравнение коридоров (Шанхай-Москва)	4-115
Таблица 4.2.2-25	Сравнение транзитного времени (Урумчи - Москва)	4-117
Таблица 4.2.2-26	Сравнение транспортных расходов (Урумчи - Москва)	4-118
Таблица 4.2.2-27	Общее сравнение коридоров (Урумчи - Москва)	4-119
Таблица 4.2.2-28	Сравнение транзитного времени (Токио-Тегеран)	4-121
Таблица 4.2.2-29	Сравнение транспортных расходов (Токио-Тегеран)	4-122
Таблица 4.2.2-30	Общее сравнение коридоров (Токио - Тегеран)	4-123
Таблица 4.2.2-31	Сравнение транзитного времени (Шанай-Тегеран)	4-125
Таблица 4.2.2-32	Сравнение транспортных расходов (Шанхай-Тегеран)	4-126
Таблица 4.2.2-33	Общее сравнение коридоров (Шанхай-Тегеран)	4-127
Таблица 4.2.2-34	Сравнение транзитного времени (Урумчи - Тегеран)	4-129
Таблица 4.2.2-35	Сравнение стоимости перевозки грузов (Урумчи - Тегеран)	4-129
Таблица 4.2.2-36	Общее сравнение транспортных коридоров (Урумчи - Тегеран)	4-130
Таблица 4.2.2-37	Сравнение транзитного времени (Токио - Баку)	4-132
Таблица 4.2.2-38	Сравнение стоимости перевозки грузов (Токио - Баку)	4-132
Таблица 4.2.2-39	Общее сравнение коридора (Токио - Баку)	4-133
Таблица 4.2.2-40	Сравнение транзитного времени (Шанхай - Баку)	4-133
Таблица 4.2.2-41	Сравнение стоимости перевозки грузов (Шанхай - Баку)	4-135
Таблица 4.2.2-42	Общее сравнение транспортного коридора (Шанхай - Баку)	4-136
Таблица 4.2.2-43	Сравнение транзитного времени (Урумчи - Баку)	4-138
Таблица 4.2.2-44	Сравнение стоимости перевозки грузов (Урумчи - Баку)	4-138
Таблица 4.2.2-45	Общее сравнение транспортного коридора (Урумчи - Баку)	4-139
Таблица 4.2.2-46	Сравнение транзитного времени (Токио - Ташкент)	4-141
Таблица 4.2.2-47	Сравнение стоимости перевозки грузов (Токио - Ташкент)	4-141
Таблица 4.2.2-48	Общее сравнение транспортного коридора (Токио - Ташкент)	4-142
Таблица 4.2.2-49	Сравнение транзитного времени (Шанхай - Ташкент)	4-144
Таблица 4.2.2-50	Сравнение стоимости перевозки грузов (Шанхай - Ташкент)	4-144
Таблица 4.2.2-51	Общее сравнение транспортного коридора (Шанхай - Ташкент)	4-145
Таблица 4.2.2-52	Сравнение транзитного времени (Урумчи - Ташкент)	4-147
Таблица 4.2.2-53	Сравнение стоимости перевозки грузов (Урумчи - Ташкент)	4-147
Таблица 4.2.2-54	Общее сравнение транспортного коридора (Урумчи - Ташкент)	4-148
Таблица 4.2.2-55	Сравнение транзитного времени (Тегеран - Москва)	4-150
Таблица 4.2.2-56	Сравнение стоимости перевозки грузов (Тегеран - Москва)	4-150
Таблица 4.2.2-57	Общее сравнение транспортного коридора (Тегеран - Москва)	4-151
Таблица 4.2.2-58	Сравнение транзитного времени (Тегеран - Омск)	4-153
Таблица 4.2.2-59	Сравнение стоимости перевозки грузов (Тегеран - Омск)	4-153
Таблица 4.2.2-60	Общее сравнение транспортного коридора (Тегеран - Омск)	4-154
Таблица 4.3-1	Сравнение трех маршрутов ТРАСЕКА (Достык-Баку)	4-156
Таблица 4.3-2	Анализ маршрута ТРАСЕКА (Хоргос – Баку)	4-158

ГЛАВА 5

Таблица 5.1-1	Чистый ВВП и Прогноз Количества Населения	5-1
Таблица 5.1-2	Прогноз Годовых Процентных Изменений Чистого ВВП по Регионам	5-1
Таблица 5.2-1	Стоимость / Преобразованный Вес	5-5
Таблица 5.2-2	Объем всех грузов Казахстана	5-6
Таблица 5.2-3	Объем генеральных грузов Казахстана	5-6
Таблица 5.2-4	Объем железнодорожных грузоперевозок	5-8
Таблица 5.2-5	Объем автомобильный грузоперевозок	5-8
Таблица 5.2-6	ВВП и Грузоперевозки	5-9
Таблица 5.2-7	Тенденция изменения объемов товаров в составе железнодорожных грузоперевозок в прошлые годы	5-9
Таблица 5.2-8	Будущая доля товарных групп	5-10
Таблица 5.2-9	Сравнение составов товаров по странам	5-11
Таблица 5.2-10	Изменение доли видов транспортировки при грузоперевозках	5-11
Таблица 5.2-11	Расчет ж/д грузоперевозок	5-13
Таблица 5.2-12-(1)	Объем отправленных ж/д грузов по областям	5-15
Таблица 5.2-12-(2)	Объем полученных ж/д грузов по областям	5-15
Таблица 5.2-13	Сводка результатов прогноза спроса на ж/д грузоперевозки	5-17
Таблица 5.2-14	Услуги железнодорожных и морских перевозок в порту Баку	5-21
Таблица 5.2-15	Условия транспортировки по сравниваемым грузовым маршрутам	5-21
Таблица 5.2-16	Результаты расчета потребности	5-22
Таблица 5.3-1	Контейнерные перевозки во видам торговли	5-24
Таблица 5.3-2	Контейнерные перевозки в TEU по видам торговли	5-24
Таблица 5.3-3	Показатель контейнеризации грузов	5-25
Таблица 5.3-4	Показатель контейнеризации по типу товаров (Импортные грузы)	5-26
Таблица 5.3-5	Показатель контейнеризации по типам товаров (Транзитные грузы)	5-27
Таблица 5.3-6	Расчет доли товаров, которые могут перевозиться в контейнерах	5-28
Таблица 5.3-7	Допущение по уровню контейнеризации (генеральные грузы)	5-29
Таблица 5.3-8	Результаты оценки будущих объемов контейнерных грузоперевозок	5-29

ГЛАВА 6

Таблица 6.3-1	Стратегии для развития логистических систем в Казахстане	6-10
Таблица 6.3-2	Стратегии для решения текущих и будущих проблем и вопросов	6-11
Таблица 6.3-3	Развитие Интегрированных Логистических Систем – Цель, Стратегия, Задача и Меры	6-12
Таблица 6.4-1	Стратегия Развития Системы Распределения и Политика Развития	6-14

ГЛАВА 7

Таблица 7.1.1	Основные черты «Транспортной стратегии РК до 2015 года»	7-2
Таблица 7.1-2	Предлагаемые проекты по модернизации железнодорожной сети	7-6
Таблица 7.1-3	Вид логистического центра и его функции	7-7
Таблица 7.1-4	план модернизации железнодорожного грузового терминала	7-8
Таблица 7.1-5	Контейнерный терминал	7-9
Таблица 7.2-1	Будущие объемы автоперевозок и количество грузового транспорта	7-23
Таблица 7.2-2	Вид и объем работ для республиканских трасс	7-25
Таблица 7.2-3	Виды работ и бюджет для дорог республиканского значения	7-26

Таблица 7.2-4	Виды работ и бюджет для дорог местного значения	7-26
Таблица 7.2-5	Проект для партнерства государственного и частного секторов в секторе дорожного транспорта	7-27
Таблица 7.3.1	Объемы грузов в порту Актау	7-28
Таблица 7.3-2	Прогноз объема грузов в порту Актау	7-29
Таблица 7.3-3	Экспорт нефти Казахстана	7-32
Таблица 7.3-4	Судоходные компании на Каспийском море	7-33
Таблица 7.3-5	Флот «CASPAR», суда для сухогрузов	7-33
Таблица 7.3-6	Флот компании «CASPAR» типа «Ро-Ро»	7-34
Таблица 7.3-7	Флот «Khazar Shipping»	7-35
Таблица 7.3-8	Российский флот типа «Ро-Ро»	7-36
Таблица 7.4-1	Предоставление мультимодальной системы грузоперевозок	7-40
Таблица 7.4-2	Спрос для терминалов	7-41
Таблица 7.4-3	Прогноз объемов генеральных грузов	7-44
Таблица 7.4-4	Спрос на площадь для терминала (в 2017г.)	7-45
Таблица 7.5-2	Список оборудования	7-54
Таблица 7.5-3	Функции, необходимые для разработки программного обеспечения	7-56
Таблица 7.5-4	Supposed Schedule	7-57
Таблица 7.5-5	Инвестиции	7-58

ГЛАВА 8

Таблица 8.1.1(1)	Проблемы, указанные корпорациями в основном относительно ж/д логистики	8-3
Таблица 8.1.1(2)	Число Рассмотренных Сторон	8-3
Таблица 8.1-2	Анализ маркетинговых функций	8-7
Таблица 8.1-3	План: Концепция и элементы по усилению функции маркетинг	8-9
Таблица 8.1-5	Стоимость фрахта и транзитное время в случае организации контейнерного поезда между контейнерного поезда Достыком и Актау: стандартный 40 футовый контейнер	8-10
Таблица 8.1-6	Расчет объемов грузов в случае организации курсирования маршрутного между ст. Достык и Актау	8-11
Таблица 8.1-7	(Результаты оценки)	8-12
Таблица 8.1-8(1)	Транзитная торговля для целевых участков между Восточной Азией, Европой и Россией в 2006 г.	8-16
Таблица 8.1-8(2)	Транзитная торговля для целевых участков Транс-Казахстанского маршрута между Восточной Азией и Ираном в 2006 г	8-17
Таблица 8.1-8(3)	Транзитная торговля для целевых участков Транс-Казахстанского маршрута между Восточной Азией и Кавказом в 2006 г.	8-17
Таблица 8.1-8(4)	Транзитная торговля по Транс-казахстанскому маршруту между Восточной Азией и Центральной Азией в 2006 году	8-18
Таблица 8.1-8(5)	Транзитная торговля для целевой зоны Транс-казахстанского маршрута между Восточной Азией и Центральной Азией в 2006 году	8-19
Таблица 8.1-9	Нефтегазодобывающий сектор в Казахстане	8-22
Таблица 8.1-10	Целевые районы и страны для увеличения контейнерных перевозок	8-24
Таблица 8.1-11	Маркетинговый функциональный план: краткое изложение (10 лет)	8-27
Таблица 8.2-2	Сильные и слабые стороны альтернативных маршрутов между Восточной Азией, Европой и Россией	8-31

Таблица 8.2-3	Сравнение маршрутов ТРАСЕКА от ст. Достык до Баку	8-33
Таблица 8.2-4	Сравнение маршрутов ТРАСЕКА от ст. Достык до Тегерана в Иране	8-34
Таблица 8.2-5	Основные роли для международной логистики	8-36
Таблица 8.2-6	Историческое движение маршрутного поезда в Казахстане	8-38
Таблица 8.2-7	Межправительственное сотрудничество	8-41
Таблица 8.2-8	Список нефтяного / газового сектора в Казахстане	8-42
 ГЛАВА 9		
Таблица 9.1-1	Допустимый бюджет для транспортного сектора, 2007—2017 гг.	9-1
Таблица 9.1-2	Стратегия развития и Распределение по срокам	9-2
Таблица 9.2-1	График реализации проекта и необходимая сумма капиталовложений	9-3
Таблица 9.3-1	Описание предлагаемого плана мероприятий	9-4
 ГЛАВА 10		
Таблица 10.2-1	Перегрузочные места на ст. Достык	10-13
Таблица 10.2-2	Элементы компьютерного контроля в диспетчерском центре	10-16
Таблица 10.2-3	Элементы компьютерного контроля маневрового диспетчерского пункта	10-17
Таблица 10.3-1	Категория типа товаров	10-20
Таблица 10.3-2	Число собранных обследуемых групп	10-20
Таблица 10.3-3	Суточный объем на станции Достык	10-21
Таблица 10.3-4	Суточный объем грузов на станции Хоргос	10-22
Таблица 10.3-5	Средний вес каждого типа грузов на станции Достык	10-23
Таблица 10.3-6	Суточный объем по импорту и экспорту на станции Достык (в рабочие дни)	10-23
Таблица 10.3-7	Матрица происхождения/места назначения грузов на станции Достык (в рабочие дни)	10-24
Таблица 10.3-8	Матрица происхождения/места назначения грузов на станции Хоргос (в рабочие дни)	10-24
Таблица 10.3-9	Доля транзитных грузов на станциях Достык и Хоргос (в рабочие дни)	10-24
Таблица 10.4-1	Существующие условия грузоперевозок на станции Достык в 2005 и 2006 годах	10-25
Таблица 10.4-2	Норма роста спроса на грузоперевозки на станции Достык	10-26
Таблица 10.4-3	Прогноз экономического роста в Казахстане и соседних странах	10-26
Таблица 10.4-4	Общий свод спрогнозированного экономического роста для экспортных, импортных и транзитных	10-26
Таблица 10.4-5	Степень эластичности грузоперевозок к темпам экономического роста	10-27
Таблица 10.4-6	Прогноз потребности в грузоперевозках на терминале Достык	10-27
Таблица 10.4-7	Предполагаемая контейнеризация по Сценарию	10-28
Таблица 10.4-8	Прогноз объема контейнерных перевозок по Сценариям	10-29
Таблица 10.4-9	Прогноз потребности контейнерных грузоперевозок по Сценариям	10-29
Таблица 10.6-1	Погрузочно-разгрузочное оборудование на станции Достык	10-35
Таблица 10.6-2	Предполагаемые функциональные возможности для терминалов	10-48
Таблица 10.7-1	График модернизации станции Достык	10-50
Таблица 10.7-2	Оборудование по обработке грузов на терминале Достык	10-58
Таблица 10.7-3	Таблица расходов по станции Достык (этап 1)(за исключением стоимости оборудования)	10-60
Таблица 10.7-4	New Dostyk Container Station (Phase 2)	10-61
Таблица 10.7-5	Cost table of equipment (Dostyk)	10-62
Таблица 10.7-6	Cost table of equipment (New Dostyk Container Station)	10-62
Таблица 10.8-1	Аспекты экологического воздействия	10-66

Таблица 10.8-2(1)	Экологические и социальные аспекты	10-67
Таблица 10.8-2(2)	Экологические и социальные аспекты	10-68
Таблица 10.8-2(3)	Масштаб рассмотрения экологических и социальных вопросов	10-69
Таблица 10.8-3(1)	Результат прогноза и оценки	10-70
Таблица 10.8-3(2)	Результаты прогноза и оценки	10-70
Таблица 10.9-1	Срок надлежащей эксплуатации активов	10-73
Таблица 10.9-2	Investment Cost (Economic Price)	10-75
Таблица 10.9-3	Ежегодные эксплуатационные расходы (Вариант «С проектом»)	10-76
Таблица 10.9-4	Ежегодная экономия эксплуатационных расходов в отношении автотранспортных средств	10-78
Таблица 10.9-5	Экономия инвестиционных и эксплуатационных расходов	10-79
Таблица 10.9-6	Результат экономического анализа	10-80
Таблица 10.9-7	Результаты анализа чувствительности экономического исследования	10-80
Таблица 10.9-8	Обзор налоговых ставок	10-82
Таблица 10.9-9	Источники финансирования	10-83
Таблица 10.9-10	Предлагаемый план финансирования 1	10-84
Таблица 10.9-11	Предполагаемый план финансирования 2	10-84
Таблица 10.9-12	Предполагаемый план финансирования 3	10-85
Таблица 10.9-13	Инвестиционные Расходы (рын.цена)	10-86
Таблица 10.9-14	Увеличивающийся спрос на грузоперевозки	10-87
Таблица 10.9-15	Плата за перегруз	10-87
Таблица 10.9-16	Доходы	10-88
Таблица 10.9-17	Ежегодные эксплуатационные расходы	10-88
Таблица 10.9-18	Коэффициент финансового анализа	10-88
Таблица 10.9-19	Результаты анализа чувствительности по плану финансирования 1	10-89
Таблица 10.9-20	Результаты анализа чувствительности по плану финансирования 2	10-89
Таблица 10.9-21	Результаты анализа чувствительности по плану финансирования 3	10-90

ГЛАВА 11

Таблица 11.2-1	Средняя годовая повторяемость (%) направлений ветра и штилей	11-6
Таблица 11.2-2	Среднемесячная и годовая скорость ветра	11-7
Таблица 11.2-3	Среднее количество дней со скоростью ветра,	11-7
Таблица 11.2-4	Максимальные скорости и порыв ветра по флюгеру(ф) и анеморумбометру(а)	11-8
Таблица 11.3-1	Мощность и объемы переработки грузов портов Каспийского моря	11-12
Таблица 11.3-2	Тенденция грузоперевозок в порту Актау	11-13
Таблица 11.3-3	Прогноз экономической структуры Мангыстауской обл.	11-15
Таблица 11.3-4	Грузы, перерабатываемые портом Актау	11-17
Таблица 11.3-5	Результаты прогнозов спроса порта Актау на грузоперевозки в будущем	11-17
Таблица 11.3-6	Расчет спроса на грузоперевозки для логистического терминала порт Актау	11-18
Таблица 11.4-1	Сравнительный анализ альтернативных схем логистического терминала	11-22
Таблица 11.4-2	Альтернативные функции, которые будут применены логистического терминала	11-23
Таблица 11.5-1	Суммарные затраты	11-44
Таблица 11.5-2	Перечень оборудования	11-45
Таблица 11.6-1	График строительства по Актау	11-47
Таблица 11.6-2	Таблица стоимости по Актау (за исключением стоимости оборудования)	11-51
Таблица 11.6-3	Таблица стоимости оборудования (Актау)	11-52

Таблица 11.7-1	Пункты о воздействии на окружающую среду	11-57
Таблица 11.7-2(1)	Экологические и социальные аспекты	11-58
Таблица 11.7-2(2)	Экологические и социальные аспекты	11-59
Таблица 11.7-2(3)	Экологические и социальные аспекты	11-60
Таблица 11.7-3	Результат прогноза и оценки	11-61
Таблица 11.8-1	Срок подлежащей эксплуатации активов	11-65
Таблица 11.8-2	Инвестиционные расходы (Экономически выгодная цена) 1/2	11-67
Таблица 11.8-3	Инвестиционные расходы (Экономически выгодная цена) 2/2	11-68
Таблица 11.8-4	Ежегодные эксплуатационные расходы (Вариант «С проектом»)	11-69
Таблица 11.8-5	Ежегодная экономия эксплуатационных расходов в отношении автотранспортных средств	11-71
Таблица 11.8-6	Экономия инвестиционных и эксплуатационных расходов	11-72
Таблица 11.8-7	Результаты экономического анализа	11-73
Таблица 11.8-8	Результаты анализа чувствительности экономического исследования	11-74
Таблица 11.8-9	Обзор налоговых ставок	11-76
Таблица 11.8-10	Источники финансирования	11-77
Таблица 11.8-11	Предлагаемый план финансирования 1	11-78
Таблица 11.8-12	Предлагаемый план финансирования 2	11-78
Таблица 11.8-13	Предлагаемый план финансирования 3	11-79
Таблица 11.8.14	Инвестиционные расходы (Рыночная цена) 1/2	11-80
Таблица 11.8.15	Инвестиционные расходы (Рыночная цена) 2/2	11-81
Таблица 11.8-16	Обзор годового объема груза для вычисления дохода	11-82
Таблица 11.8-17	Доходы	11-83
Таблица 11.8-18	Ежегодные эксплуатационные расходы	11-83
Таблица 11.8-19	Коэффициент финансового анализа	11-84
Таблица 11.8-20	Результаты анализа чувствительности по планам финансирования 1-3	11-85

Список аббревиатур

АБР	Азиатский банк развития
АЦАЛ	Ассиметричная Цифровая Абонентская Линия (ADSL)
АИС РК	Агентство по Информатизации и Связи Республики Казахстан
АРЕМ	Агентство по Регулированию Естественных Монополий
АСТОК	Автоматизированная система таможенной очистки и контроля
В/С Ratio	Отношение прибыли к расходам
ВЕЕРS	Исследование «Характеристика деловой и предпринимательской среды»
ЦАР	Центрально-азиатские республики
ЦАРЭС	Центрально-азиатские Региональное Экономическое Сотрудничество
КЭП	Каспийская экологическая программа
СИФ	Стоимость, Страхование, Фрахт
СНГ	Союз Независимых Государств
КПН	Корпоративный подоходный налог
СКD	[Completely Knocked Down] (Полностью разборных (тех.), в разобранном виде (ЕБРР))
КНМ	Китайский Наземный Мост
КТК	Каспийский Трубопроводный Консорциум
ОТ	Общий тариф
D/W	Дедвейт (полная грузоподъемность судна с включением веса всех необходимых запасов, грузов, людей); полная грузоподъемность судна
ЕБРР	Европейский Банк Реконструкции и Развития
ОВОС	Оценка Воздействия на Окружающую Среду
ВКР	Внутренний коэффициент рентабельности
ЕНМ	Евразийский Наземный Мост
ЕU	Европейский Союз
БСС	Бывший Советский Союз
ЗСТ	Зона Свободной Торговли
ВВП	Валовой Внутренний Продукт
ГСНОП	Глобальная Система Навигации и Определения Положения
ВБРР	Всемирный Банк Реконструкции и Развития
ИКТ	Информационные и Коммуникационные Технологии
МБР	Межамериканский банк развития
МВФ	Международный Валютный Фонд
ТАИ	Таможенная Администрация Ирана
МТТ	Международный транзитный тариф
МСТ	Международный союз Телекоммуникации
ЯБМС	Японский Банк Международного Сотрудничества
JIT	[Just-in-Time] (Своевременные поставки; синхронная работа; система оперативной поставки узлов)
СП	Совместное предприятие

KDB	Казахстанский Банк Развития
ИУЖК	Исследование уровня жизни Казахстана
КТС	Казкортранссервис
КТС	Казтранссервис
КТЖ	Казахстанская железная дорога
KZT	Казахстанская валюта Тенге
МАП	Микрософт Атгестация Профessionалов
МООС	Министерство Охраны Окружающей Среды
МИТ	Министерство Индустрии и Торговли
МТК	Министерство Транспорта и Коммуникаций
ЧПС	Чистая Приведенная Стоимость
ДДН	Доход на душу населения
ЧФИ	«Частная финансовая инициатива» (программа частного финансирования (с привлечением частного капитала)
ЛПН	Личный Подоходный Налог
ГЧП	Государственно-частное партнерство
КНР	Китайская Народная Республика
РАИ	Ж/д Исламской Республики Иран
РК	Республика Казахстан
RORO	Судно типа Ро-Ро (судно с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, трейлерные перевозки)
ГТК	Государственный Таможенный Комитет
ООП	Отдел Организации Поставок; управление поставками;
СЭЗ	Специально экономическая зона
СНМ	Сибирский Наземный Мост
ГП	Государственное Предприятие
ТС	Техническое сотрудничество
ТАСИС	Программа технической помощи Союзу Независимых Государств (программа ЕС)
ДЭ	Двадцатифутовый эквивалент (TEU)
TIR	Конвенция TIR (Разрешение международным транспортным компаниям осуществлять грузовые перевозки через границы государств с минимальными формальностями Разрешение международным транспортным компаниям осуществлять грузовые перевозки через границы государств с минимальными формальностями)
ТРАСЕКА	Программа ЕС по организации транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия
ЭВТ	Экономия времени транспортировки/торговых операций
ООН	Организация Объединенных Наций
ПРООН	Программа развития Организации Объединенных Наций
НДС	Налог на добавленную стоимость
СВСК	Средневзвешенная стоимость капитала
ВТО	Всемирная Таможенная Организация
РГ	Рабочая группа
ВТО	Всемирная Торговая Организация

ОБЗОР

(1) Предпосылки исследования

В ответ на запрос Правительства Республики Казахстан, Правительство Японии решило провести Исследование по проекту логистических систем и маркетингового плана мероприятий по контейнерным перевозкам в Казахстане и поручило его реализацию Японскому Агентству Международного Сотрудничества (JICA), официальному агентству, отвечающему за осуществление программы технического содействия Правительства Японии. В августе 2006 года Исследовательская группа JICA начала исследование при тесном сотрудничестве с Правительством РК и представила Отчет о ходе работ Правительству РК в декабре 2006 года. После этого исследовательская группа представила Промежуточный отчет в апреле 2007 года после продолжительной работы в Японии. Впоследствии исследовательская группа провела необходимые полевые исследования по технико-экономическому обоснованию, представила Проект заключительного отчета Правительству Казахстана в октябре 2007 года и составила Заключительный отчет (настоящий текст) после внесения необходимых поправок на основании комментариев от Правительства РК.

(2) Цели Исследования

Выработаны следующие Цели исследования:

- 1) Увеличивать внутренние и международные грузоперевозки, всесторонне развивая систему перевозок, сосредоточиваясь на контейнерных грузоперевозках национальной железной дорогой, которая должна быть представлена в форме маркетингового плана (2017 - год запланированного достижения цели),
- 2) Представить результат Технико-Экономического Обоснования для строительства современных сооружений по обработке грузов, которые будут находиться на пограничных точках входа-выхода железной дороги транспортного коридора с Востока на Запад; и
- 3) Стимулировать усиление потенциала у заинтересованных сторон в Казахстане во время реализации исследования.

(3) Область исследования

Областью исследования является весь Казахстан и соседние страны: Китай, Иран, Россия, Узбекистан, Кыргызстан, Туркменистан, Грузия, Азербайджан и Афганистан.

(4) График проведения исследования

Исследование занимает тринадцать (13) месяцев, начинаясь в августе 2006г. и заканчиваясь в ноябре 2007 года. Исследование разделено на две (2) фазы, а именно, Фаза 1: Формирование маркетингового плана для логистики и Фаза 2: Технико-экономическое обоснование.

(5) Организация исследования

Исследовательская группа JICA осуществляет исследование в тесном сотрудничестве со следующими двумя организациями Казахстана.

- 1) Рабочая группа целевого назначения: Министерство транспорта и коммуникаций (МТК),

Казахстан Темир Жолы (КТЖ), Казтранссервис (КТС)

2) Рабочая группа: МТК, КТЖ и другие связанные административные органы

I ИССЛЕДОВАНИЕ ИНТЕГРИРОВАННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

I.1 Анализ конкурентных маршрутов

Чтобы сформулировать исследование по проекту интегрированных логистических систем, был проведен анализ следующих крупных транспортных коридоров, которые проходят или могут проходить через Казахстан:

- Транспортный коридор «Восточная Азия – Европа и Россия»
- Транспортный коридор «Восточная Азия – Иран»
- Транспортный коридор «Восточная Азия – Кавказ»
- Транспортный коридор «Восточная Азия – Центральная Азия»






Рисунок 1 Альтернативные маршруты на коридоре «Восточная Азия – Европа/Россия»

На основании анализа транспортных коридоров сочетание стран и регионов, где проходят транспортные коридоры, классифицированы на несколько категорий, т.е. те, в сравнении с которыми Транс-Казахстанский маршрут имеет преимущества, те, с которыми Транс-Казахстанский маршрут конкурирует, и те, с которыми Транс-Казахстанский маршрут не может конкурировать. Согласно этой классификации, целевая зона Транс-Казахстанского маршрута представлена ниже:

Таблица 1 Результаты Конкурентных маршрутов между странами / регионами для Транс-Казахстанского маршрута

	Япония / Корея	Китай (Прибрежная зона)	Китай (внутренняя территория)	Западная Европа	Восточная Европа	Россия	Иран	Кавказ	Центральная Азия
Япония / Корея	нет данных	нет данных	нет данных	Морской маршрут	Морской маршрут	Т-Сибирский маршрут	Морской маршрут	Т-Актау, Т-Туркменский маршрут	маршрут ТРАСЕКА
	Китай (Прибрежная зона)	нет данных	нет данных	Морской маршрут	Морской, ский Т-Сибирский маршрут	Т-Азиат-Ский, Т-Сибирский маршрут	Морской, Т-Актау, Т-Сарагский маршрут	Т-Актау, Т-Туркменский маршрут	маршрут ТРАСЕКА
		Китай (Прибрежная зона)	нет данных	Морской, Т-Азиатский маршрут	Т-Азиатский маршрут	Т-Азиатский маршрут	Т-Актау, Т-Сарагский маршрут	Т-Актау, Т-Туркменский маршрут	маршрут ТРАСЕКА
			Западная Европа	нет данных	нет данных	нет данных	нет данных	нет данных	нет данных
				Восточная Европа	нет данных	нет данных	нет данных	нет данных	нет данных
					Россия	нет данных	Актау, Астрахань	нет данных	нет данных

Примечание:1)  преимущественная терр  конкурентная терр  территория с низкими возможностями

2) Морской: Морской маршрут, Т-Азиатский: Транс-Азиатский маршрут, Т-Сибирский: Транс-Сибирский маршрут

3) Т-Актау: Маршрут ТРАСЕКА – Актау, Т-Сарагс: Маршрут ТРАСЕКА – Сарагс, Т-Туркменский: ТРАСЕКА – Туркменский маршрут,

4) Маршрут С-Ю Актау: Маршрут Север – Юг Актау, Маршрут С-Ю Астрахань: Маршрут Север – Юг Астрахань

- Преимущества пункта отправления и пункта назначения Транс-Казахстанского маршрута
 - Китай (внутренняя территория) – Западная Европа, Восточная Европа и Россия
 - Япония/Корея, Китай (прибрежная зона и внутренняя территория) – Центральная Азия
- Пункт отправления и пункт назначения Транс-Казахстанского маршрута, конкурирующего с другими маршрутами
 - Япония/Корея – Кавказ
 - Китай (прибрежная зона) – Восточная Европа, Россия, Иран и Кавказ
 - Китай (внутренняя территория) – Иран и Кавказ
 - Иран – Россия

1.2 Концепция и Цель

На основании существующей ситуации и проблем, а также с учетом планов национального развития Казахстана, предлагается следующее представление и цели для развития интегрированной логистической системы в Казахстане.

Концепция

Казахстан вышел из переходного экономического периода и наметил себе цель присоединиться к конкурентоспособным индустриальным странам и войти в состав пятидесяти самых развитых стран мира.

Путем создания эффективной логистической системы, Казахстан ставит своей целью не только экономическое развитие, но и повышение качества жизни своих граждан, национальную стабильность, непрерывное развитие посредством сбалансированного регионального развития и позиционирование Казахстана в мире.

Национальные цели

Национальная цель: План развития интегрированной логистической системы

Цель 1: Создание восточно-западного транзитного хаба (узла)

Цель 2: Модернизация логистической системы в Казахстане

1.3 Стратегия развития для усовершенствования интегрированной логистической системы в Казахстане

Казахстан произвел изменения в политике рыночной экономики, активизируя международную торговую деятельность и торговые операции в ответ на экономическое развитие Казахстана, которое планировалось изменить от ресурсной зависимости к сложной политике, а также необходимо установить логистическую систему. Для того чтобы достичь развития логистической системы, необходимо развивать эффективную логистическую систему, применяя 8 (восемь) стратегий. Среди данных стратегий очень важным ключом являются «Транс-Казахстанский маршрут», «Контейнерные грузоперевозки», «Маркетинговая функция», «Транзитные грузоперевозки» и «Региональное и промышленное развитие».

Стратегии для развития логистической системы

Стратегия 1: Укрепление Транс-Казахстанского маршрута

Стратегия 2: Развитие контейнеризации грузоперевозок

Стратегия 3: Усиление маркетинговых функций в индустрии логистических услуг

Стратегия 4: Развитие логистической инфраструктуры

Стратегия 5: Развитие информационной системы и стандартизация логистических систем

Стратегия 6: Стандартизация и упрощение таможенной системы

Стратегия 7: Модернизация регионального и индустриального развития

Стратегия 8: Институциональное развитие и развитие трудовых ресурсов

I.4 Стратегия развития контейнерных логистических систем

Политика развития систем поставок в ответ на вышеописанную стратегию сведена в Таблицу 2. Перечисленная политика предлагает решение вопросов прогнозируемых в настоящем и будущем в сфере железнодорожного и автомобильного транспорта, услуг по распределению продукции, морском транспорте и портах, в организационных и людских ресурсах.

Таблица 2 Стратегия развития дистрибьюторской системы и политика развития

Стратегия \ Мера		1	2	3	4	5	6	7	8
		Улучшение существующих систем	Развитие существующих систем	Создание новых систем	Улучшение существующих систем	Развитие существующих систем	Создание новых систем	Улучшение существующих систем	Развитие существующих систем
Инфраструктура									
В.1	Повышение эффективности	*			*			*	
В.2	Модернизация инфраструктуры	*	*		*			*	
В.3	Модернизация систем грузоперевозки		*						
В.4	Модернизация систем логистики	*	*						
В.5	Продвижение систем логистики	*	*						
В.6	Модернизация систем логистики	*	*			*			
В.7	Развитие систем логистики		*	*					
Развитие инфраструктуры									
Т.1	Развитие инфраструктуры				*				
Т.2	Развитие инфраструктуры				*				
Т.3	Развитие инфраструктуры	*	*		*				
Развитие инфраструктуры									
М.1	Развитие портов	*	*						
М.2	Развитие портов	*	*						
Развитие инфраструктуры									
Л.1	Развитие инфраструктуры	*	*		*				
Л.2	Развитие инфраструктуры					*			
Развитие инфраструктуры									
С.1	Развитие инфраструктуры	*				*			
С.2	Развитие инфраструктуры	*				*			
Развитие инфраструктуры									
Ю.1	Развитие инфраструктуры	*				*		*	
Ю.2	Развитие инфраструктуры	*				*		*	
Развитие инфраструктуры									
З.1	Развитие инфраструктуры	*		*		*		*	
З.2	Развитие инфраструктуры	*		*		*		*	

Источник: Исследовательская группа ИСА

I.5 Укрепление Транс-Казахстанского маршрута

(1) Меры, предпринимаемые по укреплению Транс-Казахстанских маршрутов

На основании анализа конкурентных маршрутов, приводится оценка торговли, имеющей влияние со стороны Транс-Казахстанского маршрута и участников логистики, а также с учетом слабых и сильных сторон Транс-Казахстанского маршрута, при этом меры укрепления сформулированы в Таблице 3.

Таблица 3 Меры укрепления Транс-Казахстанского маршрута

	Инфраструктура	Эксплуатация	Администрирование	Прочее
Меры	<ul style="list-style-type: none"> - Строительство ж/д участка Бейнеу – Шалкар (краткосрочный план) - Модернизация терминала Достык - Модернизация терминала Актау - Модернизация международного торгового порта Актау 	<ul style="list-style-type: none"> - Запуск маршрутного контейнерного поезда - Обеспечение своевременности и надежности движения поездов - Обеспечение безопасности при грузоперевозках - Обеспечение быстрых перегрузок и формирования поездов - Обеспечение упрощения таможенных процедур - Обеспечение отслеживания грузоперевозок 	<ul style="list-style-type: none"> - Сотрудничество между правительствами (таможнями и т.д.) - Сотрудничество между ж/д операторами (ж/д тарифы и т.д.) - Сотрудничество между операторами контейнерных перевозок - Сотрудничество между экспедиторами 	<ul style="list-style-type: none"> - Экономическое и индустриальное развитие вдоль Транс-Казахстанского маршрута

(2) Усовершенствование инфраструктуры и сооружений

В связи с исторической позицией, железнодорожная сеть Казахстана развивалась по направлению к Москве (Россия), а восточно-западная направленность транспортной сети была развита слабо. В целях укрепления сети предлагается строительство недостающего участка Шалкар-Бейнеу на краткосрочной основе. Кроме того, предлагается расширить участок до Жезказгана, чтобы соединить напрямую ж/д направление между Достык и Актау в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

- Строительство железной дороги между Бейнеу и Шалкар
- Модернизация терминала Достык
- Обеспечение терминала Актау
- Модернизация международного торгового порта Актау

В этой связи было завершено технико-экономическое обоснование для недостающего участка Бейнеу-Жезказган, и оно ждет начала реализации. Если этот план будет реализован, транспортный маршрут через Актау получает преимущество в отношении транспортного расстояния, времени транспортировки и количества процедур таможенной очистки. В дополнение к этому, предлагается обеспечить маршрут Европа-Азия.



Рисунок 2 Предлагаемое развитие инфраструктуры по коридору «Восток-Запад»

(3) Внедрение маршрутных контейнерных поездов на Транс-Казахстанском маршруте

В целях надежности ж/д перевозок предварительным условием должно быть внедрение своевременности, безопасности и скорости при осуществлении ж/д перевозок. Маршрутные контейнерные поезда могут стать соответствующим решением этого требования. Например, необходимо внедрение международных регулярных поездов, таких как Урумчи-Достык-Москва.

Таблица 4 Предлагаемые маршруты контейнерных маршрутных поездов

Маршрут	Пункты отправления и назначения маршрута	Количество поездов в год	
		Сейчас	2010
1. Маршрут 1	Ляньюньгань / Урумчи – Достык – Алматы	576	1,237
2. Маршрут 2	Ляньюньгань / Урумчи – Достык – Астана	0	104
3. Маршрут 3	Ляньюньгань / Урумчи – Достык – Алматы – Шымкент – Актау	0	104
4. Маршрут 4	Ляньюньгань / Урумчи – Достык – Астана - Озинки – Москва	3	52
5. Маршрут 5	Находка – Новосибирск – Алматы	103	221
6. Маршрут 6	Находка – Новосибирск – Асаке (Узбекистан)	61	91
7. Маршрут 7	Ляньюньгань / Урумчи – Достык – Асаке (Узбекистан)	9	13

Источник: 1) Сейчас: КТЖ
2) В 2010 году: Исследовательская Группа JICA

Примечание: 1) Количество поездов в 2010 году рассчитано на основании существующих данных, с учетом нормы роста спроса на грузоперевозки в соответствующих странах.

2) Предполагается, что маршрутные контейнерные поезда между Актау и Астаной будут курсировать 2 раза в неделю.



Рисунок 3 Предлагаемые маршруты маршрутных контейнерных поездов

(4) Обеспечение грузовой информационной системы

Международный бизнес ведет к развитию грузоперевозок на мировом уровне. С учетом этого, наличие современной логистической системы и системы отслеживания контейнерных грузоперевозок является важным вопросом. Несмотря на то, что в КТЖ имеется система, предоставляющая информацию о контейнерах, существующих в Казахстане, она не охватывает информацию о международных транзитных грузоперевозках. Соответственно, необходимо создать грузовую информационную систему, соединяющую страны, участвующие в международных транзитных грузоперевозках.

На Рисунке 4 приведен концептуальный план наличия необходимой информационной системы по международным контейнерным транзитным грузоперевозкам. На основании данной концепции следует сформировать грузовую информационную систему в тесном сотрудничестве с соседними странами.

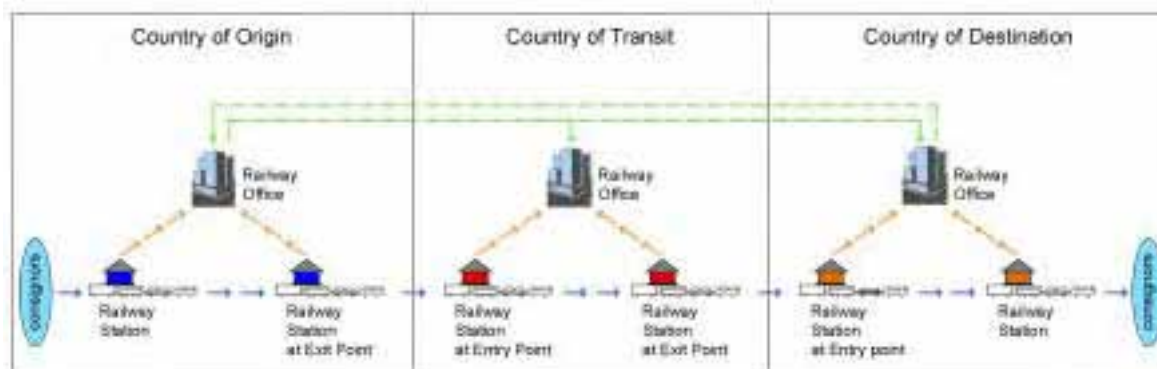


Рисунок 4 Предлагаемая грузовая информационная система международных контейнерных транзитных грузоперевозок

(5) Институциональное усовершенствование

В отношении международных транзитных грузоперевозок, невозможно усовершенствовать логистическую систему в одностороннем порядке, как, например, развитие инфраструктуры в Казахстане. Следовательно, необходимы двусторонние и многосторонние правительственные соглашения между Казахстаном и/или другими странами с грузоотправителями, грузополучателями и экспедиторами. В целях институционального усовершенствования приводятся следующие аспекты.

1) Сотрудничество и соглашения между правительствами

- Соглашение об осуществлении международных транзитных грузоперевозок
- Соглашение о процедурах таможенной очистки для транзитных грузов
 - Внедрение системы перехода границ по принципу «одного окна»
 - Стандартизация таможенной документации
 - Внедрение системы EDI для таможенных услуг
 - Применение ж/д TIR для контейнерных транзитных грузоперевозок

2) Сотрудничество между поставщиками контейнерных услуг

3) Сотрудничество между экспедиторами грузов

В отношении институционального усовершенствования предлагается, чтобы казахстанская сторона организовала необходимые переговоры между Казахстаном и соседними странами, так как правительство Казахстана является самым крупным бенефициаром, поэтому ему необходимо брать инициативу в свои руки в целях институционального улучшения.

(7) Стимулирование регионального и индустриального развития

Казахстан обладает богатыми минеральными ресурсами, такими как медь, уголь и уран, а также имеются заводы по их переработке на востоке, кроме того, в стране есть запасы нефти и газа, а также нефтеперерабатывающие заводы и соответствующие сооружения в прибрежной зоне Каспийского моря. Когда будет реализован Транс-Казахстанский маршрут, можно будет развивать новые сектора промышленности посредством объединения промышленности на

востоке и западе.



Рисунок 5 Транс-Казахстанский маршрут и соответствующее индустриальное развитие

1.6 Маркетинговый план для развития контейнерных перевозок

В условиях, когда основные существующие экспортные грузы Казахстана – это минеральные ресурсы, чтобы увеличить объемы торговли через увеличение объема контейнерных перевозок, необходимо: 1) привлекать больше импортируемого контейнерного груза из стран Восточной Азии (Японии, Кореи и Китая), в том числе увеличить экспорт товаров из Казахстана через диверсификацию промышленности в долгосрочном плане; 2) привлекать больше транзитного контейнерного груза, проходящего через Казахстан. Следовательно, очень важно привлекать не только местных клиентов, но и клиентов из-за рубежа. В этой ситуации осуществляются различные маркетинговые мероприятия внутри и за пределами Казахстана, но поскольку маркетинговая функция по привлечению иностранных клиентов все еще не развита, т.е. сбор информации о клиентах и их анализ, то необходимо укрепить эту функцию.

(2) Направление комплексного маркетинга

Чтобы увеличить железнодорожные контейнерные грузоперевозки, необходимо проводить анализ вопросов и потребностей клиентов, которые фактически используют грузовые ж/д перевозки (потребители), и предоставлять ж/д транспортные услуги в соответствии с потребностями клиентов. В частности, в отношении ж/д грузоперевозок необходимо создать

скорые и своевременные грузоперевозки. В этом плане следует рассмотреть возможность формирования системы маршрутных контейнерных поездов в Казахстане, потому что это может привести к снижению времени осуществления перевозок и к наличию стабильного графика движения поездов, и это предоставит местным и иностранным клиентам возможность получения более эффективных транспортных услуг. Например, можно рассмотреть вопрос внедрения маршрутных контейнерных поездов на разных маршрутах, например, Достык - Актау, Достык - Озинки, Достык - Алматы - Актау (одна остановка по пути следования). Для начала необходимо изучить вопрос формирования маршрутного поезда, сосредоточенного на грузах, идущих в западном направлении, из Восточной Азии в Казахстан и соседние страны, а затем изучить грузы, идущие в восточном направлении из России и Европы в Казахстан и Восточную Азию, в среднесрочном и долгосрочном плане.

(3) Создание Национального Логистического Центра Развития

В целом, логистическая система в Казахстане находится на стадии развития по сравнению с индустриальными странами. В целях устойчивого экономического развития и экономического роста Казахстана, очень важно создать современную систему логистики. Следовательно, предлагается создать Казахстанский Логистический Исследовательский Центр.

Его основные функции будут включать в себя:

- Формулирование и улучшение логистических инфраструктур
- Исследование и развитие современной логистической системы
- Исследование тарифной политики
- Проведение исследования контейнерных грузопотоков
- Формирование базы данных для грузоперевозок (контейнерных грузоперевозок) и анализ
- Развитие трудовых ресурсов
- Исследование логистической информационной системы
- Тесная связь науки и промышленности по вопросу развития логистической системы

I.7 Формулирование плана реализации

(1) План реализации проекта

Общая стоимость проекта для предлагаемого плана усовершенствования логистики и необходимые капиталовложения, разбитые на средний и долгий срок, приведены в Таблице 4.

Таблица 4 График реализации проекта и необходимая сумма капиталовложений

Меры	Стоимость (Тенге)	Краткосроч. (2008-10)			Среднесроч. план (2011-2017)							Долгосроч. (2018 -)	
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017		
Развитие железной дороги	353,546												
Р-1	Планирование ж/д сетей	509,329											
Р-2	Модернизация грузовых логистич. терминалов	229,194											
Р-3	Модернизация системы грузоперевозок	100											
Р-4	Модерниз. в системе экспорта груз. транспорта	100											
Р-5	Продвижение контейнерных перевозок	113,446											
Р-6	Модерниз. инф. системы ж/д груза	1,218											
Р-7	Развитие маркетинговых функций КТЖ	100											
Развитие автоиндустрии	1,487,759												
И-1	Развитие дорожных сетей	1,486,009											
И-2	Усиление автоиндустрии	1,650											
И-3	Создание мульти-модальной транспорт. системы	100											
Развитие морских перевозок	62,540												
М-1	Развитие портов	49,540											
М-2	Развитие морск. грузоперевоз. по Каспийскому морю	13,600											
Развитие индустрии логистических услуг	100												
Л-1	Строительство логистических терминалов	-											
Л-2	План развития экспедиторов	100											
Развитие таможенной системы	1,200												
С-1	Развитие таможенной системы	1,200											
С-2	Упрощение таможенной системы	100											
Региональное и промышленное развитие	0												
Б-1	Развитие Специальной Экономической Зоны	-											
Б-2	Региональное развитие	-											
Развитие труд. ресурсов и институциональной системы	200												
Н-1	Развитие объема труд. ресурсов	100											
Н-2	Институциональное развитие	100											
Общая сумма (тенге)		2,105,446	464,949			1,075,363							565,133
Сумма за год (тенге)		154,031	154,983			153,623							-

(Источник: Исследовательская группа ЛСА)

Чтобы выполнить реализацию проекта, указанного выше, необходимо обеспечить постоянные финансовые ресурсы. В плане обеспечения финансовых ресурсов предлагаются следующие меры.

1) В отношении логистической системы, так как это в основном касается частных компаний, желательно, чтобы многие частные компании могли легко участвовать в секторе логистики, сократив участи государства. В этом случае, так как существуют определенные области, в которых должен участвовать государственный сектор, например, обеспечение основной логистической инфраструктуры, важно подготовить конкретный план, позволяющий наладить государственное и частное партнерство (ГЧП).

2) Кроме того, важно, чтобы государственные финансовые учреждения, такие как «Банк развития Казахстана» подготовили конкретный план долгосрочного финансирования с

небольшой процентной ставкой.

(2) Предлагаемые планы мероприятий

В краткосрочном плане реализации проекта, отобрано и предлагается осуществить восемь конкретных проектов, реализация которых внесет вклад в достижение задач развития интегрированной логистической системы, и эти проекты являются приоритетными. Они рассматриваются как начальные шаги в реализации проекта и приводятся в Таблице 5.

Таблица 5 Предлагаемые планы мероприятий

Measures	Organization	2007		2008		2009		2010		After 2011	Notes
		4-6	7-12	1-6	7-12	1-6	7-12	1-6	7-12		
A-1	Strengthening of Trans-Kazakhstan Route										
	• Construction of Shalqar - Beynue		Examine in KTZ	Construction							F/S completed
	• Improvement of Dostyk terminal		F/S	Construction		Operation					
	• Construction of Aktau Logistics Terminal		F/S	Construction		Operation					
	• Expansion of Aktau Sea Port		F/S	Construction		Opera					EU is now carrying out F/S
A-2	Expansion of Block Train Operation			Implementation of operation							
	• Increase in Block Trains between Lianyungang/Urumqi and Almaty			Implementation of operation							
	• New Block Train between Lianyungang / Urumqi and Akatu / Astana		Examine in KTZ	Implementation of operation							
	• New Block Train line between Lianyungang / Urumqi and Moscow		Examine in KTZ	Implementation of Operation							
A-3	Strengthening of Marketing Functions		Implementation arrangement	Implementation and Operation							
A-4	Enhancement of Logistics Service Industry			Operation							
	• Contraction of multi-modal logistics terminal			Operation							
	• Enhancement of forwarders		Implementation arrangement	Operation							
A-5	Establishment of Logistics Information and Communication System		Implementation arrangement	Construction		Operation					
A-6	Customs System Improvement Simplification of Customs System		Implementation arrangement	Operation							
A-7	Enhancement of Regional and Industrial Development			Construction							
	• Special economic zone development		F/S	Implementation arrangement	Construction						
	• Akatu regional development		F/S	Implementation arrangement	Construction		Opera				Presently JICA is now conducting the study
A-8	Human Resource and Institutional Development			Implementation							
	• Establishment of Kazakhstan logistics research center		Implementation arrangement	Implementation							
	• Institutional Development		Implementation arrangement	Institutional improvement	Implementation						

Источник: Исследовательская группа JICA

(3) Приоритетные проекты для технико-экономического обоснования

Относительно зоны проекта для технико-экономического обоснования, предлагалось три зоны (Достык, Актогай, Хоргос) на восточной границе и две зоны (Актау и Курык) на западной границе, был проведен сравнительный анализ для отбора зон проекта с точки зрения социальных аспектов, природных условий, экономических и маркетинговых аспектов.

1) терминал Достык

Ст. Достык была выбрана в качестве распределительного терминала на восточной границе с Китаем.

Причины выбора терминала Достык

- Необходимо срочно улучшить работу данного терминала, поскольку именно там аккумулируются грузы в рамках торговли с Китаем.

Причины выбора терминала Актау

- Терминал Актау расположен в стратегическом месте и очень важен в качестве пункта доступа «в» и «из» Казахстана, Европы, Ирана, Кавказа и т.д.
- Руководство Мангистауской области разработало план развития логистического центра наряду с развитием свободной производственной экономической зоной. Настоящий терминал является одной из составляющих данного плана.

Месторасположение отобранных проектных площадок для ТЭО показано на Рисунке 5.

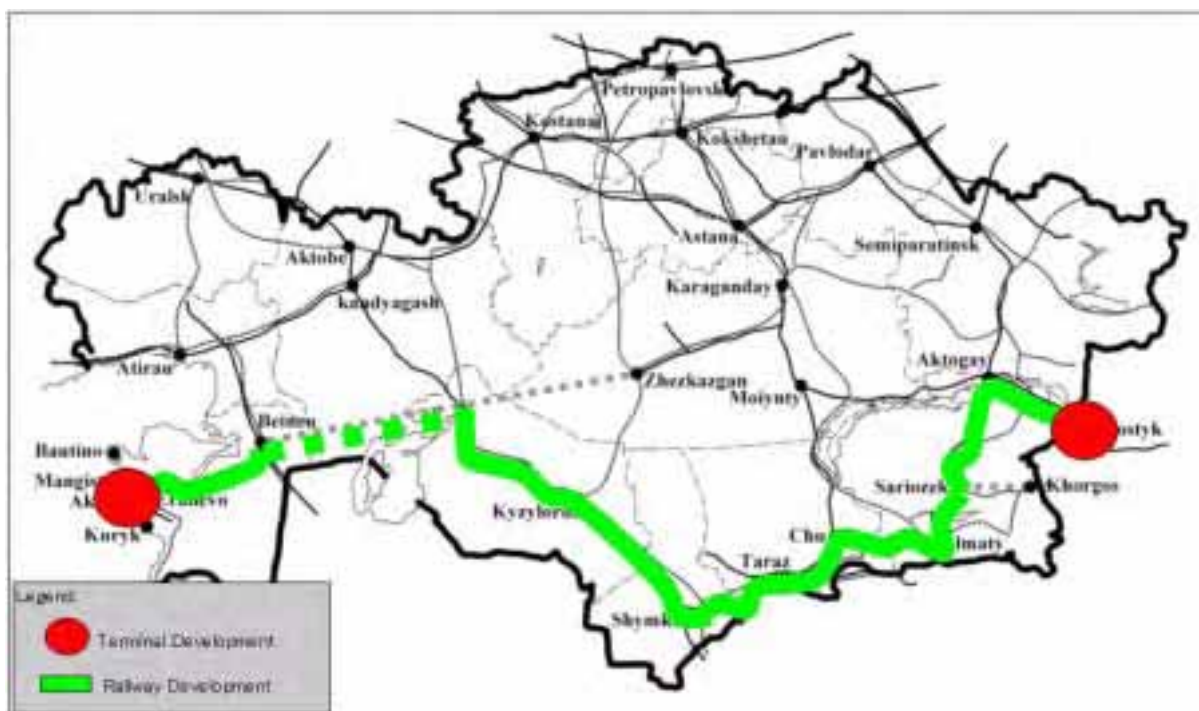


Рисунок 6 Расположение зон проекта для ТЭО

II ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

II-1 ТЭО Плана усовершенствования терминала Достык

(1) Обоснованность

Необходимость модернизации терминала Достык:

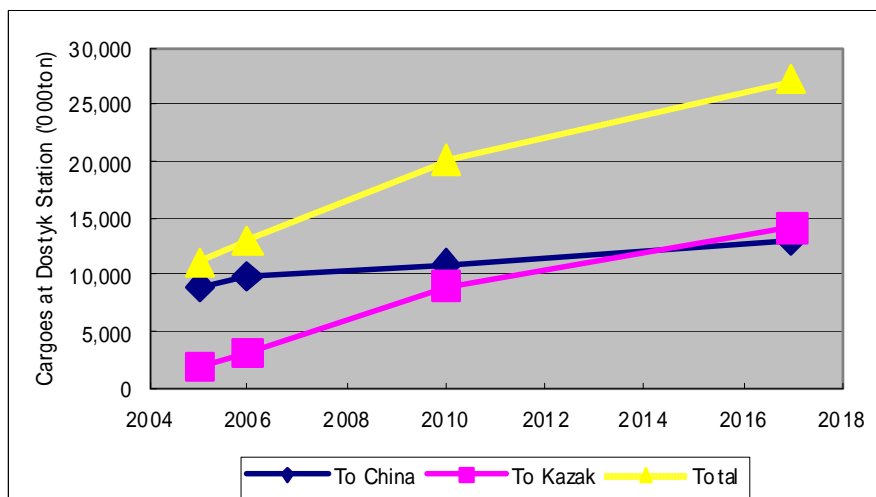
- 1) Несмотря на то, что сооружения на станции Достык постепенно модернизировались с

открытия в 1992 году, крупномасштабные улучшения не проводились.

- 2) В данное время мощность переработки контейнерных грузов является недостаточной, так как в последние годы произошло значительное увеличение объемов контейнерных грузов.
- 3) Несмотря на развитие Китайского наземного коридора, соединяющего Восточную Азию и Центральную Азию и обслуживающего важные трансазиатские и трансевропейские маршруты, считается, что в настоящее время его развитие ограничивается из-за неэффективности, приведшей к скапливанию грузов, проходящих через Достык.

(2) Прогноз спроса на грузоперевозки в будущем

В будущем спрос на грузоперевозки на станции Достык составит по прогнозам 27,2 млн. тонн в 2017 году. В разбивке, экспорт и экспортируемый транзит составят 13 млн. тонн, а импорт и импортируемый транзит составят 14,2 млн. тонн соответственно. По видам грузов прогнозируется особенно большое увеличение контейнерных грузопотоков.



Источник: Исследовательская Группа ЛСА

Рисунок 7 Прогноз объемов грузоперевозок через Достык

(3) Предварительное проектирование

Проведено предварительное проектирование с учетом следующих факторов:

- 1) Условный план (Этап 1)
 - Строительство нового парка Е
 - Обеспечение перегрузочных сооружений (№ 4)
 - Обновление оборудование по переработке грузов
 - Обеспечение сооружений по перестановке колесных пар
- 2) Обеспечение нового контейнерного терминала на станции Достык (Этап 2)

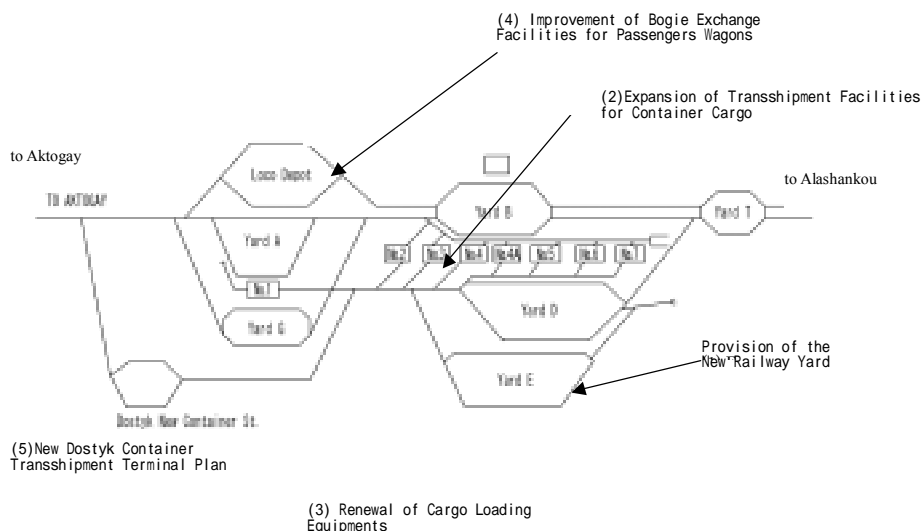


Рисунок 8 Усовершенствования Достык

(4) Сметные расчеты

Смета строительных затрат представлена в следующей таблице.

Таблица 6 Расчет сметы затрат на строительство

Ед. изм.: млн. тенге

Наименование	Внешние займы	Внутренние займы	Внешние + Внутренние
Парк Е	206.3	120.1	326.4
Дополнительное оборудование по перегрузке контейнеров	30.6	514.2	544.8
Сооружения по перестановке колесных пар	16.0	4.5	20.6
Транспортное оборудование	1,094.0	0.0	1,094.0
Информационно-коммуникационная система	109.2	0.0	109.2
Итого	1,456.1	638.9	2,095.0

(5) Оценка проекта

1) Экономическая и финансовая оценка

Результаты экономического и финансового анализа по терминалу Достык приведены в Таблице 7 и в Таблице 8 соответственно. Так как проект считается обоснованным с финансовой и экономической точки зрения, его реализацию стоит начать незамедлительно.

Таблица 7 Результаты экономического анализа

Соотношение прибылей и издержек	Чистая приведенная стоимость (млн. тенге)	Экономическая внутренняя норма доходности
2.53	19,762	70.01 %

Примечание: Ставка дисконтирования = 12%, Продолжительность проекта = 30 лет

Таблица 8 Финансовый анализ

План финансирования	ФВНД (млн. тенге)	Рентабельность инвестиций (%)	Норма доходности собственного капитала (%)	Средневзвешенная стоимость капитала (%)
1	13,288	23.49	28.05	4.14
2	13,140	23.10	33.85	3.45
3	13,197	23.12	43.26	2.13

Примечание: План финансирования 1: внутренние займы, План финансирования 2: внешние займы

План финансирования 3: Программа ОСР

2) Экологический аспект

Проект оценен с точки зрения влияния на окружающую среду:

- Проект не ведет к отрицательному и серьезному влиянию на окружающую среду ввиду характера зданий/сооружений, которые будут построены, и с учетом расположения зоны проекта.
- Некоторое воздействие будет оказываться во время строительства, и будет являться временным и незначительным. Тем не менее, желательно уменьшить отрицательное воздействие на окружающую среду посредством применения лучших методов строительства.

II-2 СТРОИТЕЛЬСТВО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА АКТАУ

(1) Обоснованность

Основными секторами в Мангыстау являются секторы, относящиеся к нефти и природному газу, и их объемы составили около 1000 млрд. тенге в 2007 году. Пропорционально увеличению добычи нефти и газа ожидается скорый экономический рост Мангыстауской области. В этой ситуации Акимат Мангыстауской области объявил о начале интегрированного проекта «Земля-Море-Воздух» в 2006 году, в том числе создание специальной экономической зоны (СЭЗ). Развитие СЭЗ продолжается и напрямую связано с развитием нефтяного сектора. Концепция включает в себя строительство логистического центра.

(2) Прогноз спроса на грузоперевозки

В результате прогноза спроса на грузоперевозки, прогнозируется около 4 млн. тонн грузов.

Таблица 9 Прогноз спроса на грузоперевозки для логистического терминала в порту Актау

(Ед. изм.: млн. тонн в год)

Категория грузов	2010	2017
Объемы грузов, относящиеся к СЭЗ	1.72 (предполагается 60% нормы эффективности в 2010 в сравнении с 2017г.)	2.88
Объемы грузов, относящиеся к порту Актау	0.50	1.14
Объемы грузов, относящиеся к окончательному потреблению в городе Актау	0.22	0.22
Итого	2.22* ~ 2.44	4.02* ~ 4.24

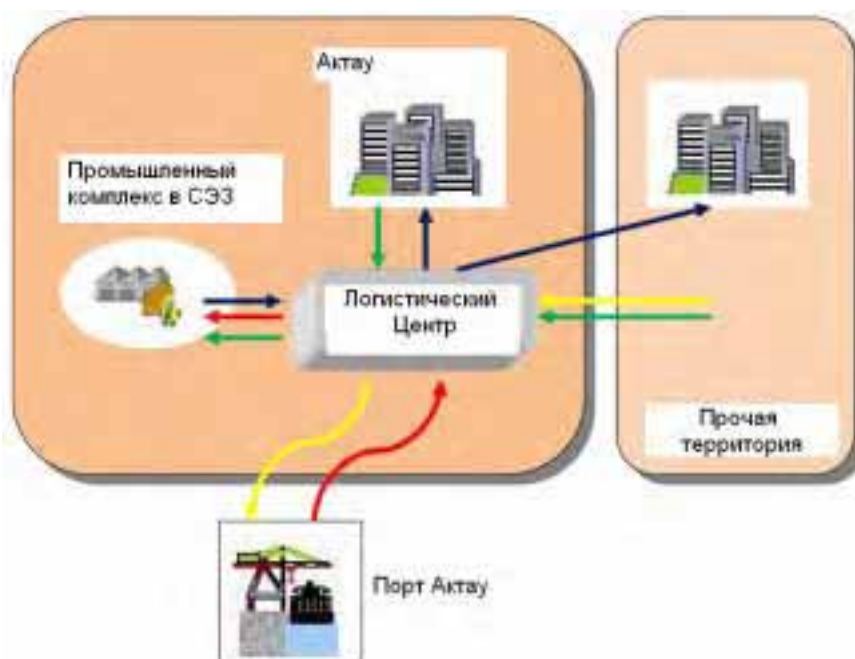
Примечание: *за исключением спроса, относящегося к конечному потреблению в г.Актау.

Источник: Исследовательская группа ЛСА

(3) Концепция интегрированного логистического центра Актау

Учитывая концепцию логистического центра, предполагаются мультимодальные сооружения, соединяющие ж/д транспорт, автотранспорт и порт вследствие следующих причин:

- Центр должен выполнять транспортную функцию, так как он расположен недалеко от порта Актау и находится в промышленном комплексе СЭЗ.
- Центр должен выполнять транспортную функцию для доставки товаров народного потребления в город Актау.



(4) Предварительное проектирование

Планируемая зона проекта расположена к северу от порта Актау (300 га). Для начального этапа планируется логистический центр площадью примерно 100 га, с учетом прогноза объемов грузоперевозок. Схематическое расположение сооружений представлено на Рисунке 9.

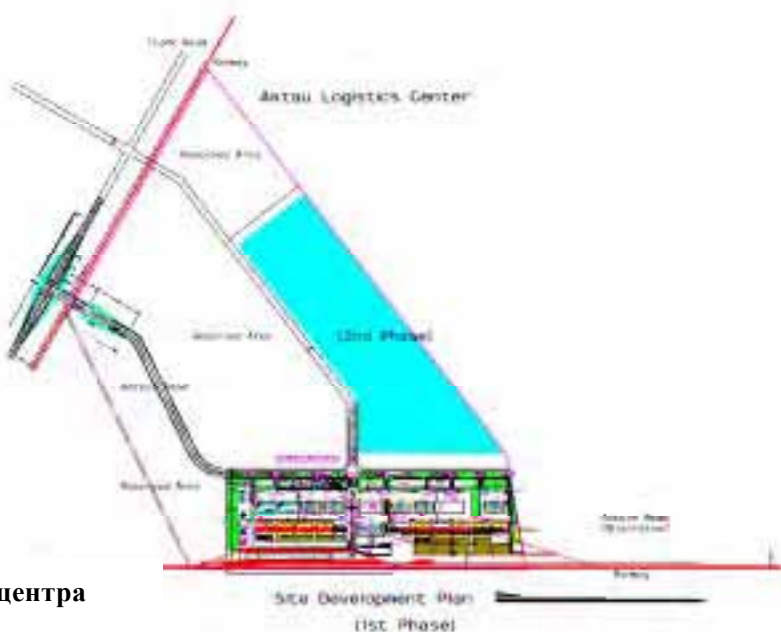


Рисунок 9 Схема логистического центра

(5) Стоимость строительства

Общая стоимость строительства составляет по прогнозам около 8,61 млрд. тенге. Предполагая, что строительство будет выполняться поэтапно, сформирован Этап 1 (2010 - 2011 гг.) и Этап 2 (2015 - 2016 гг.). В качестве первого этапа предлагается строительство логистического центра с контейнерным парком (около 100га) и соответствующими ж/д сооружениями.

Таблица 11 Стоимость строительства

Ед. изм.: млн. тенге

Наименование	Внешние займы	Внутренние займы	Внешние + Внутренние
Ж/д сооружения	168.8	251.4	420.2
Сооружения, связанные с контейнерными перевозками	0.0	6,179.3	6,179.3
Сооружения по переработке грузов	0.0	893.6	893.6
Транспортное оборудование	1,066.0	0.0	1,066.0
Информационно-коммуникационная система	50.8	0.0	50.8
Итого	1,285.6	7,324.3	8,609.9

(6) Оценка проекта

Результаты экономического и финансового анализа по терминалу Актау приведены в Талице 12 и в Таблице 13 соответственно. Проект обоснован с экономической точки зрения, тем не менее, с финансовой точки зрения проект является менее значительным.

Таблица 12 Результаты экономического анализа

Соотношение прибылей и издержек	Чистая приведенная стоимость (млн. тенге)	Экономическая внутренняя норма доходности
1.70	7,055	29.01 %

Примечание: Ставка дисконтирования = 12%, Продолжительность проекта = 30 лет

Таблица 13 Финансовый анализ

План финансирования	ФВНД (млн. тенге)	Рентабельность инвестиций (%)	Норма доходности собственного капитала (%)	Средневзвешенная стоимость капитала (%)
1	10,530	21.21	24.83	7.95
2			36.95	4.69
3			55.20	2.81

Примечание: План финансирования 1: внутренние займы, План финансирования 2: внешние займы
План финансирования 3: Программа ОСР

В результате экологической и социальной оценки, ожидается, что воздействие на окружающую среду будет небольшим, за исключением этапа строительства, в то время как проводился мониторинг трех экологических аспектов (атмосфера, вода и шум), в соответствии с требованием Начальной оценки воздействия на окружающую среду. Согласно технической, экономической/финансовой и экологической точки зрения, можно начинать реализацию данного проекта.

III Заключение и рекомендации

(1) Укрепление Транс-Казахстанского маршрута

Транс-Казахстанский маршрут является кратчайшим в плане физического расстояния от Восточной Азии до Европы и России по сравнению с другими маршрутами, т.е. Транссибирским маршрутом, маршрутом ТРАСЕКА и морским маршрутом. Конкретно, в случае перевозок от Китая (прибрежный регион и внутренние регионы) до Восточной Европы и Европы, он является преимущественным по сравнению с другими маршрутами в плане времени и стоимости перевозок. Если укрепить Транс-Казахстанский маршрут, то ожидается, что объемы грузоперевозок на данном маршруте вырастут.

В этих целях следует выполнить следующие меры в отношении инфраструктуры и сооружений.

- Подготовка ж/д сети: строительство ж/д участка Шалкар-Бейнеу (краткосрочный план), расширение ж/д участка до Жезказгана (долгосрочный план)
- Обеспечение терминала Достык
- Обеспечение терминала Актау
- Обеспечение порта Актау

В плане развития логистического программного обеспечения необходимы следующие меры.

- Запуск маршрутных контейнерных поездов для обеспечения своевременности и надежности движения поездов и для безопасности грузоперевозок.
- Модернизация таможенной системы для транзитных грузоперевозок.
- Обеспечение информационной системы о контейнерных грузоперевозках для отслеживания грузоперевозок.

В отношении административного улучшения и развития человеческих ресурсов, необходимы следующие меры.

- Взаимодействие и соглашение Правительств об усовершенствовании транспортной связи и таможенной системы.
- Сотрудничество ж/д операторов (согласование ж/д тарифов и т.д.)
- Сотрудничество между экспедиторами грузов
- Создание Логистического Исследовательского Центра

(2) Укрепление маркетинговой деятельности

Различные маркетинговые мероприятия осуществляются как в Казахстане, так и за его пределами, тем не менее, поскольку маркетинговая функция по привлечению иностранных клиентов все еще не развита, т.е. сбор информации о клиентах и их анализ, то необходимо укрепить эту функцию.

(3) План модернизации терминала Достык

Реализация плана модернизации терминала Достык может быть начата незамедлительно по следующим причинам:

- В данное время мощность переработки контейнерных грузов является недостаточной, так как в последние годы произошло значительное увеличение объемов контейнерных грузов.
- Считается, что в настоящее время ограничивается развитие Транс-Казахстанского маршрута из-за неэффективности, приведшей к скапливанию грузов, проходящих через Достык, соединяющий Восточную Азию и Центральную Азию и служащий в качестве ворот Казахстана.
- Проект считается обоснованным с точки зрения финансовой/экономической оценки и социально-экологической оценки.

(4) План строительства терминала Актау

План строительства терминала Актау необходимо реализовывать как можно скорее по следующим причинам:

- Терминал Актау будет функционировать как логистический центр для экономической стратегии, которая состоит из концепции интегрированного проекта «Земля-Море-Воздух» и создания специальной экономической зоны (СЭЗ)
- Терминал Актау является важным пунктом назначения для контейнерных маршрутных поездов, использующих Транс-казахстанский маршрут.
- Проект считается обоснованным с экономической точки зрения и приемлемым с финансовой точки зрения.

(5) Мониторинг

Исследование уточнило существующую логистическую ситуацию в Казахстане, представило видение, стратегию, необходимые меры и план мероприятий для развития логистической системы, и сформулировало схему для модернизации системы логистики в Казахстане. Однако, учитывая, что социальные и рыночные условия меняются ежечасно, необходимо осуществлять мониторинг текущую ситуацию и обновлять планы соответственно и своевременно, если происходит новое

изменение. Чтобы осуществлять обновление планов, важным аспектом является руководство центрального Правительства.

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА 1 ПРЕДИСЛОВИЕ

1.1 Предпосылки

Казахстан расположен в Средней Азии и окружен Россией, Туркменистаном, Узбекистаном, Киргизстаном и Китаем. Также Казахстан граничит с Азербайджаном и Ираном через Каспийское море.

Транспортный сектор экономики играет важную роль для развития и использования внутренних ресурсов страны, отраслей промышленности и миграции населения по обширной территории.

Система железных дорог, среди других средств транспорта, занимает ключевое положение, поскольку она является наиболее подходящей для дальних и массовых перевозок.

В настоящее время, правительство поддерживает долгосрочную программу развития до 2030 года и краткосрочную программу развития до 2010 года. В обеих программах, транспортный сектор обозначен как одна из ключевых областей для развития. Так как Казахстан расположен в центральной части Средней Азии и географически связывает восточные и западные половины евразийского Континента, программы развития транзита грузоперевозок через Казахстан, как центральной области транспортного коридора с Востока на Запад, обозначены как самая важная цель. Базируемый на результатах, фактический маркетинговый план должен быть подготовлен для стимулирования, увеличения и поддержания объемов транзита грузов, перемещающихся через Казахстан в сравнение с другими конкурирующими маршрутами.

Для привлечения большего объема транзитных грузов важно увеличить пропускную способность средств обработки грузов в пунктах прохода железной дороги через границы. Необходимо срочно рассмотреть планы по развитию пропускной способности средств обслуживания и обработки грузов в приграничных зонах.

При таких обстоятельствах, правительство Казахстана сделало официальный запрос к правительству Японии относительно проведения исследования для обоснования маркетингового плана относительно лучшего использования сооружений железных дорог в стране и выполнения Технико-Экономического Обоснования для строительства современных сооружений по обработке грузов в восточных и западных приграничных областях страны. В ответ на запрос, Объем работ был обсужден обоими правительствами, и наконец, было решено приступить к официальному исследованию.

1.2 Цели Исследования

Выработаны следующие Цели исследования:

1) Увеличивать внутренние и международные грузоперевозки, всесторонне развивая систему перевозок, сосредоточиваясь на контейнерных грузоперевозках национальной железной дорогой, которая должна быть представлена в форме маркетингового плана (2017 - год запланированного достижения цели)

2) Представить результат Технико-Экономического Обоснования для строительства современных сооружений по обработке грузов, которые будут находиться на пограничных точках входа-выхода железной дороги транспортного коридора с Востока на Запад.

3) Представленное исследование будет включать детальное объяснение относительно функций, мощностей, соответственном и эффективном строительстве сооружений, механизмов управления, и т.д.

Поддерживать постоянное обучение заинтересованных сторон в Казахстане при проведении исследования. Географическая область проведения исследования изучения – вся территория Казахстана. Несмотря на это, исследовалось состояние транспортного сектора в Китае, Иране и соседствующих с Казахстаном странах, а именно в России, Узбекистане, Киргизстане, Туркменистане, Грузии, Азербайджане и Афганистане, которые также включены как изучаемые страны, а также конкурентов транспортного коридора через Казахстан, а именно Сибирский Транспортный Коридор и морской транспорт, поскольку данное исследование охватывает спрос на грузоперевозки на всем Евразийском континенте, включая Казахстан.

1.3 Реализация исследования

1.3.1 Структура исследования.

Для того, чтобы выработать всесторонний генеральный план, исследование будет осуществлено с целью достижения двух главных задач; а именно, (1), чтобы создать проект маркетингового плана логистики и (2), чтобы заложить проект плана развития эффективных логистических сооружений посредством разработки Технико-Экономического обоснования, основанного на маркетинговом плане (рис. 1.1). Необходимо отметить, что техническая помощь, нацеленная на обучение заинтересованных сторон, будет оказываться на протяжении всего срока проведения исследования.

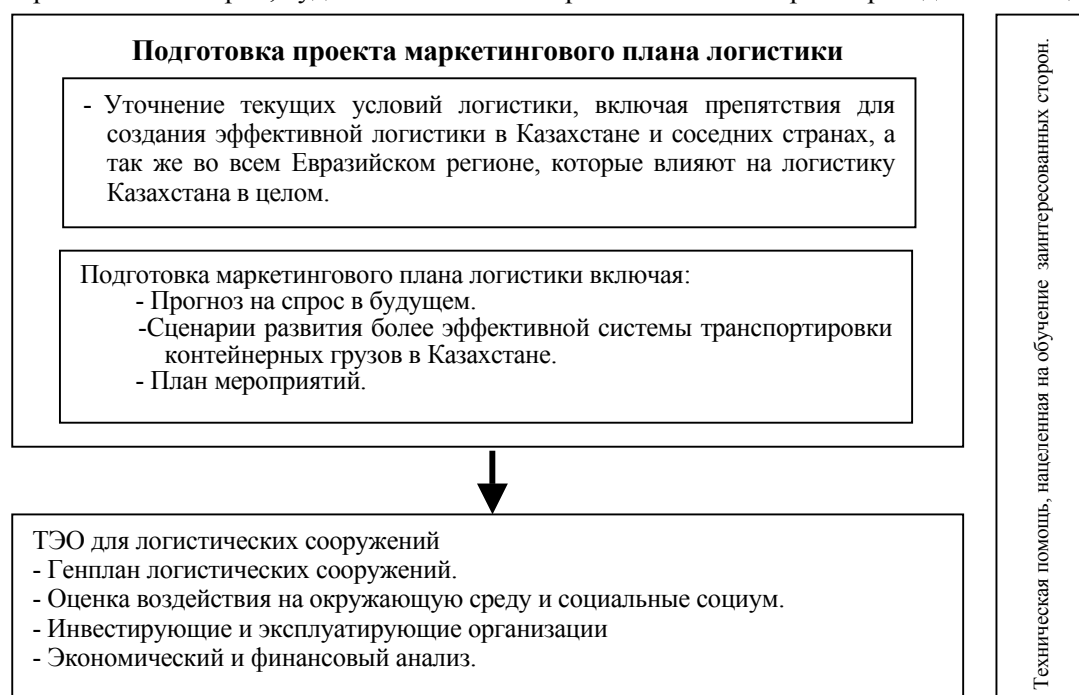


Рисунок 1.3-1 Структура исследования

Исследование существующего положения дел (Казахстан)

Исследовательская Группа изучает следующие вопросы в Казахстане.

Уточнение текущего статуса транспортного сектора.

Уточнение текущего статуса организаций.

(2) Исследование в соседних странах

Исследовательская Группа изучает следующие вопросы в соседних и других Евразийских странах, влияющих на логистику в Казахстане.

Уточнение текущего статуса планов и действий по инвестициям в транспортную отрасль.

Уточнение текущего статуса таможенной очистки и проведения других процедур

Уточнение текущего статуса соседних стран (Китай, Иран и Азербайджан)

Исследование других конкурирующих транспортных коридоров.

(3) Предварительный отбор логистических сооружений для экспертизы в Технико-Экономическом Обосновании Один из трех участков для логистических сооружений (Достык, Актогай и Коргаз), приближенный к Китаю, и один из двух участков для логистических сооружений (Актау и Курык), приближенный к Каспийскому морю, будет предварительно выбран как строительная площадка для логистических сооружений для экспертизы в Технико-Экономическом Обосновании, основываясь на текущем и предварительном исследовании наряду с условиями окружающей среды.

1.4 График выполнения исследования

Проведение исследования рассчитано приблизительно на один год, начиная с августа 2006г. По август 2007г. Задачи по реализации исследования, показанные в предыдущей схеме, будут достигнуты в соответствии с графиком выполнения, представленным ниже. График предоставления отчетов отражен в следующей таблице.

Таблица 1.4-1 График предоставления отчетов

Отчет	Срок предоставления	Кол-во копий	Содержание
1.Исходный отчет	Начало августа 2006г.	20 копий на русском и 10 копий на английском языках	Общий подход и программа проведения исследования
2.Отчет о ходе выполненных работ	начало декабря 2006г.	20 копий на русском и 10 копий на английском языках	Анализ текущей ситуации
3.Промежуточный отчет	Конец марта 2007г.	20 копий на русском и 10 копий на английском языках	Стратегия и план развития контейнерных перевозок
4.Проект окончательного отчета	Начало июля 2007г.	20 копий на русском и 10 копий на английском языках	Все результаты исследования, включая выводы и рекомендации ТЭО
5.Окончательный отчет	Середина августа 2007г.	30 копий на русском, 20 копий на английском CD-ROM: 3 комплекта	Все результаты исследования

1.5 Состав участников исследования

Организационная структура по проведению исследования показана ниже.

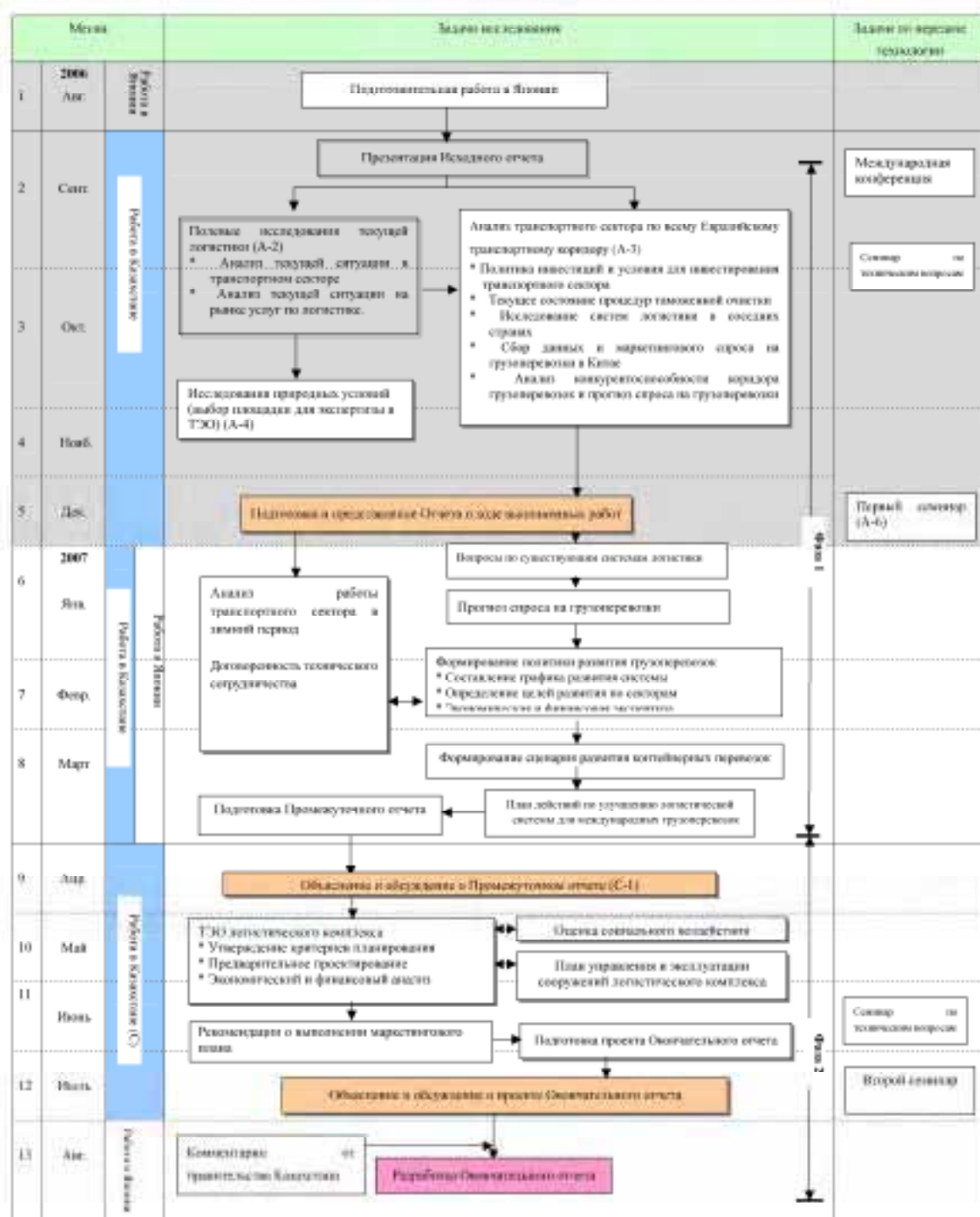
Исследовательская Группа ЯАМС проведет исследования в тесном сотрудничестве со следующими двумя Казахстанскими организациями – партнерами.

- (1) Специальная группа: Министерство Транспорта и Коммуникаций (МТК), Казахстан Темир Жолы (КТЖ), Казтранссервис (КТС).
- (2) Рабочая Группа: МТК, КТЖ и другие заинтересованные административные организации.

Схема 1.5-1 Общая структура организации выполнения исследования



Рисунок 1.5-2 План исследования



ЧАСТЬ I ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ

ГЛАВА 2 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ КАЗАХСТАНА

2.1 Природные Условия

2.1.1 Географические Условия

Площадь Казахстана составляет 2,72 миллиона км², простирающегося с запада на восток почти на 3000 км и с севера на юг на 1650 км, что делает его девятой крупнейшей страной мира. Казахстан граничит с такими странами как Россия, Китай, Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан.

Казахстан окружен Каспийским морем, на западе низменностью, в центральной и южной части Западно-Сибирской равниной, на востоке и юге горами Алтая, Тарбагатая, Джунгарским Алатау и Тянь-Шанем. В Казахстане есть горные цепи, лесостепи, полупустыни и пустыни.

2.1.2 Климатические Условия

Климат Казахстана резко-континентальный с резкими перепадами температуры в зимний и летний период. В Казахстане засушливый климат с холодными снежными зимами и жарким сухим летом (Рисунок. 2.1-1). Годовое количество осадков варьируется от 450 мм на севере до 150 мм в южных предгорьях (Рисунок. 2.1-2). На севере средняя температура июля составляет 19°C и постепенно повышается к югу до 28-30°C (Рисунок. 2.1-3). Средняя температура января составляет -19°C на севере и постепенно повышается к югу до -2°C (Рисунок. 2.1-4). Казахстанский ландшафт сменяется от полузасушливых степей в северных и центральных регионах на пустыни и горы вдоль южных границ с Узбекистаном и Кыргызстаном.

2.1.3 Природные Ресурсы

Казахстан обладает практически всеми видами важнейших полезных ископаемых. Казахстан занимает первое место в мире по вольфрамовым источникам, второе по хромовым и фосфорным рудам, третье по марганцевым рудам, четвертое по свинцу и молибдену и восьмое по железной руде. Нефтегазовые месторождения расположены в Атырауской, Мангыстауской и Западно-Казахстанской Облациях (Рисунок. 2.1-5)

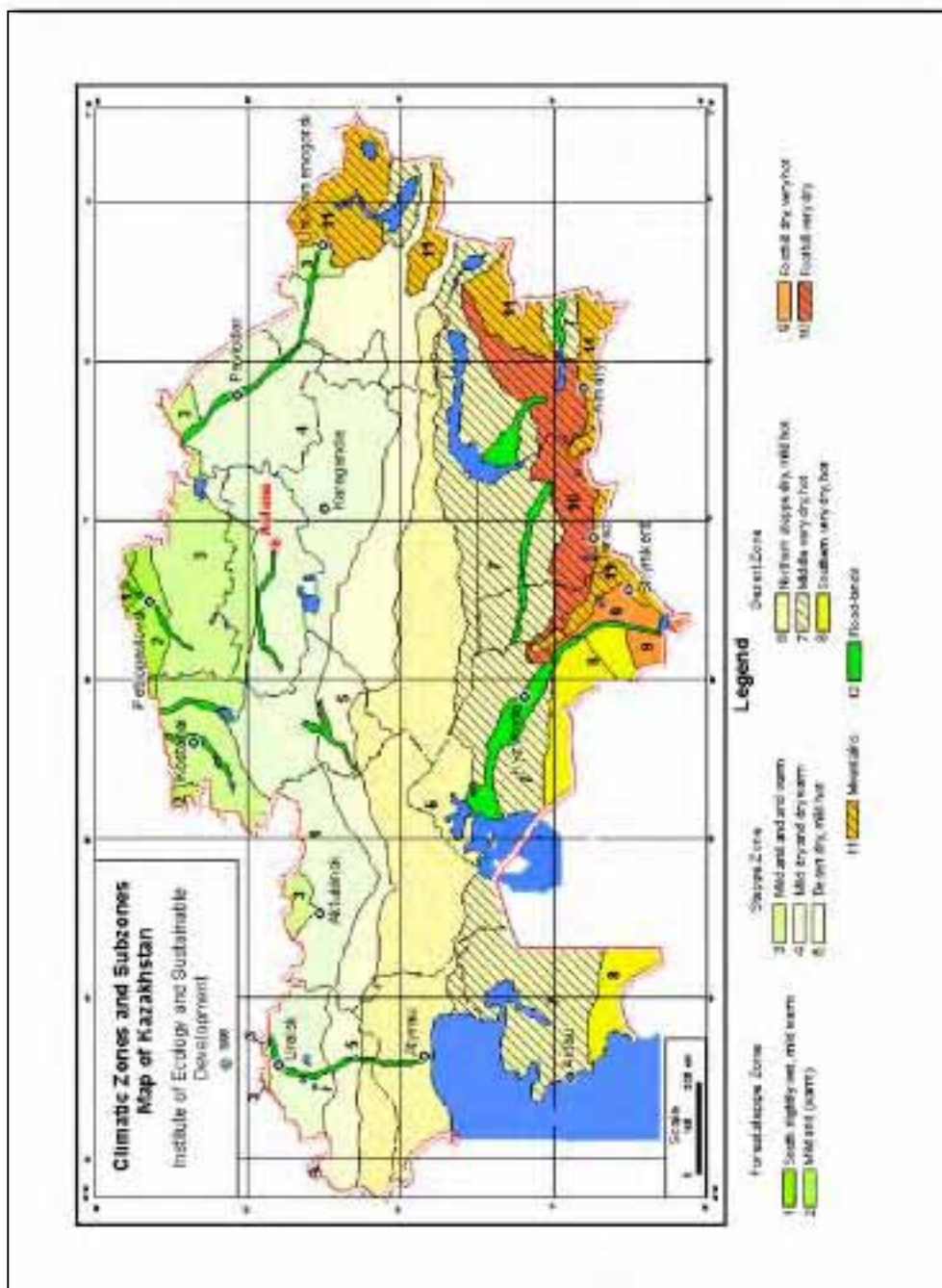


Рисунок. 2.1-1 Климатические зоны и подзоны Казахстана

Source: Institute of Ecology and Sustainable Development of Kazakhstan

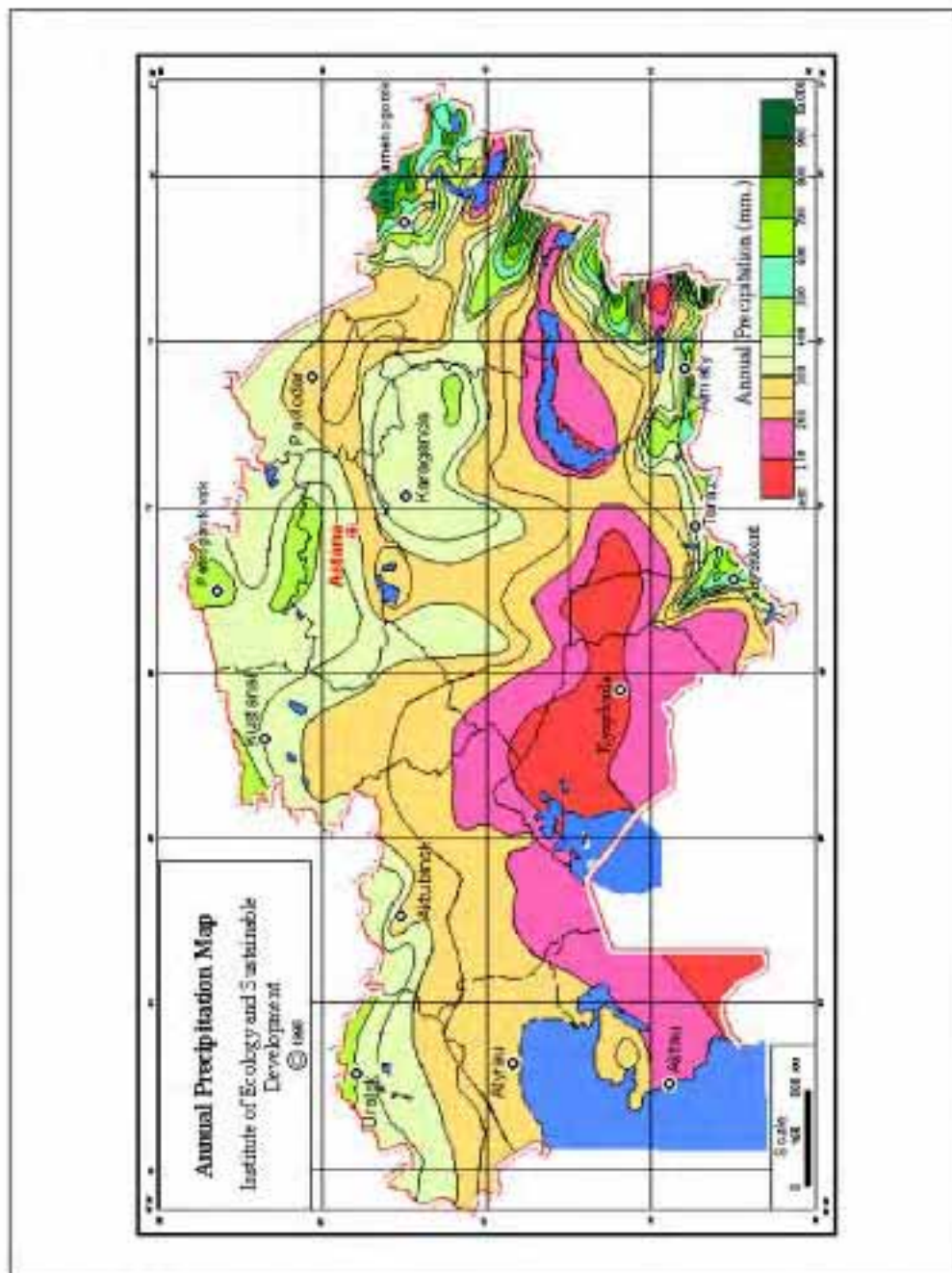


Рисунок. 2.1-2 Карта годового количества осадков

Source: Institute of Ecology and Sustainable Development of Kazakhstan

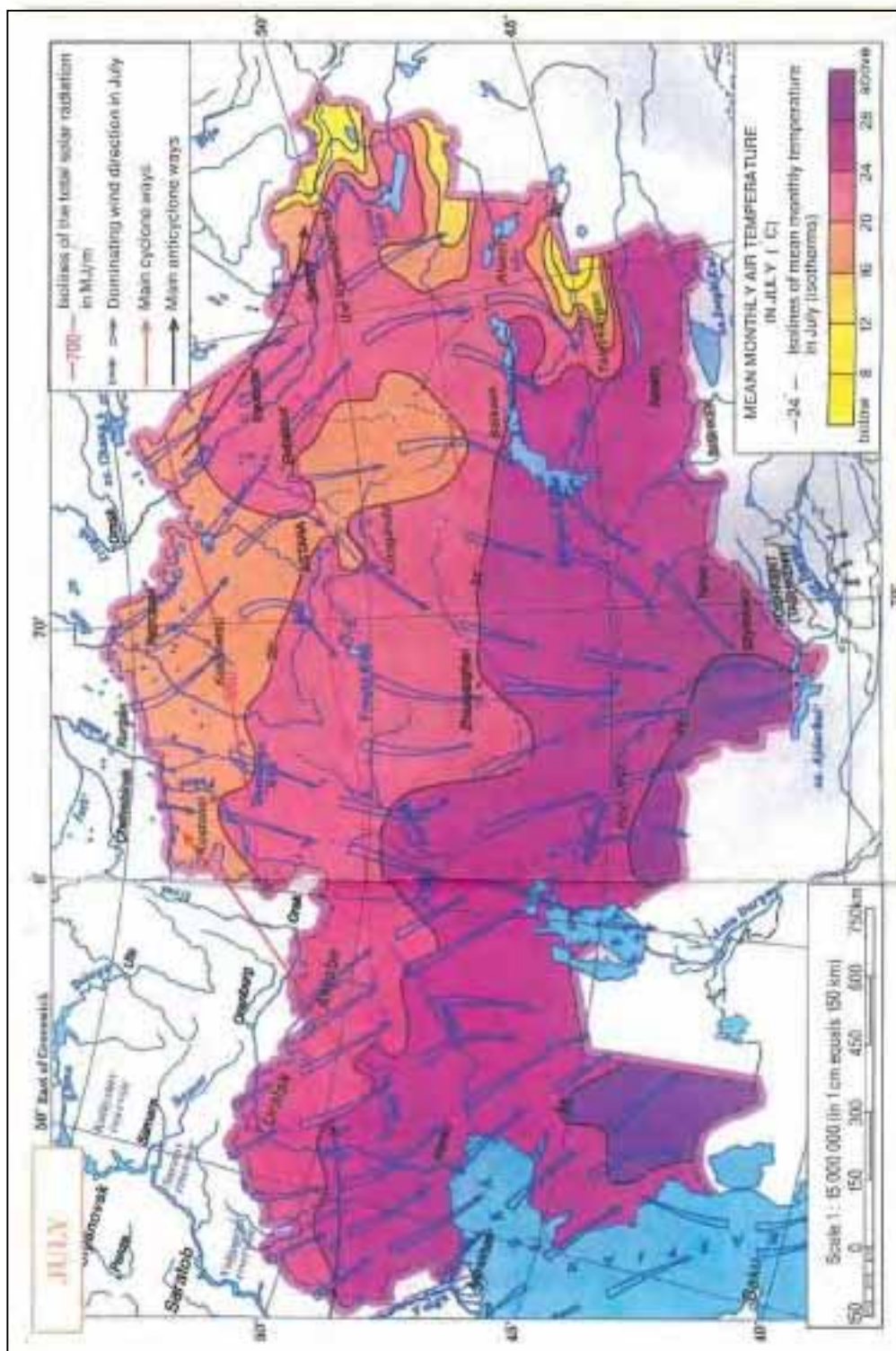


Рисунок. 2.1-3 Карта среднегодовой температуры воздуха в Казахстане в июле

Источник: Географический Атлас Казахстана

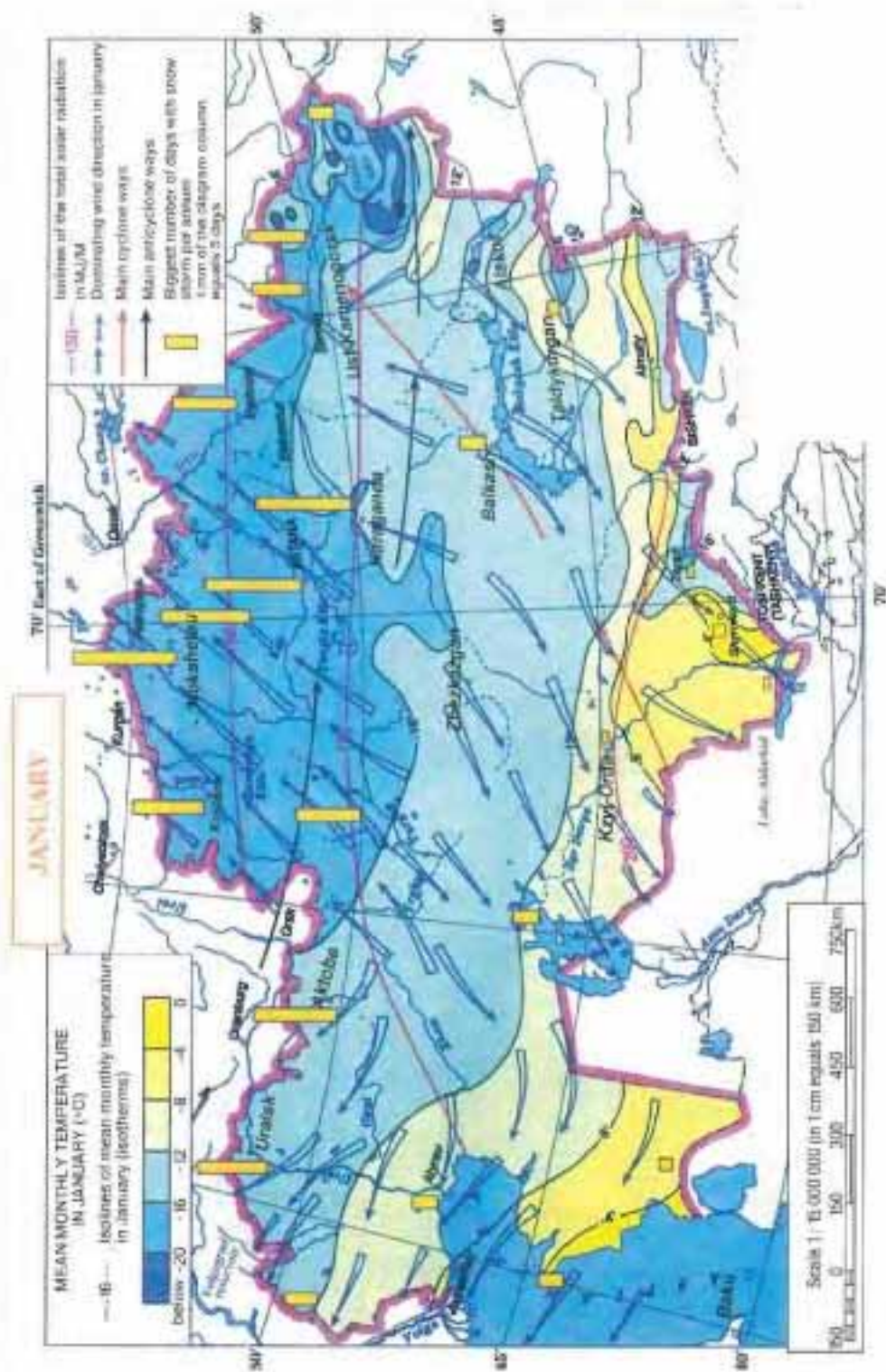


Рисунок. 2.1-4 Карта среднегодовой температуры воздуха в Казахстане в январе

Source: Atlas of Kazakhstan's geography

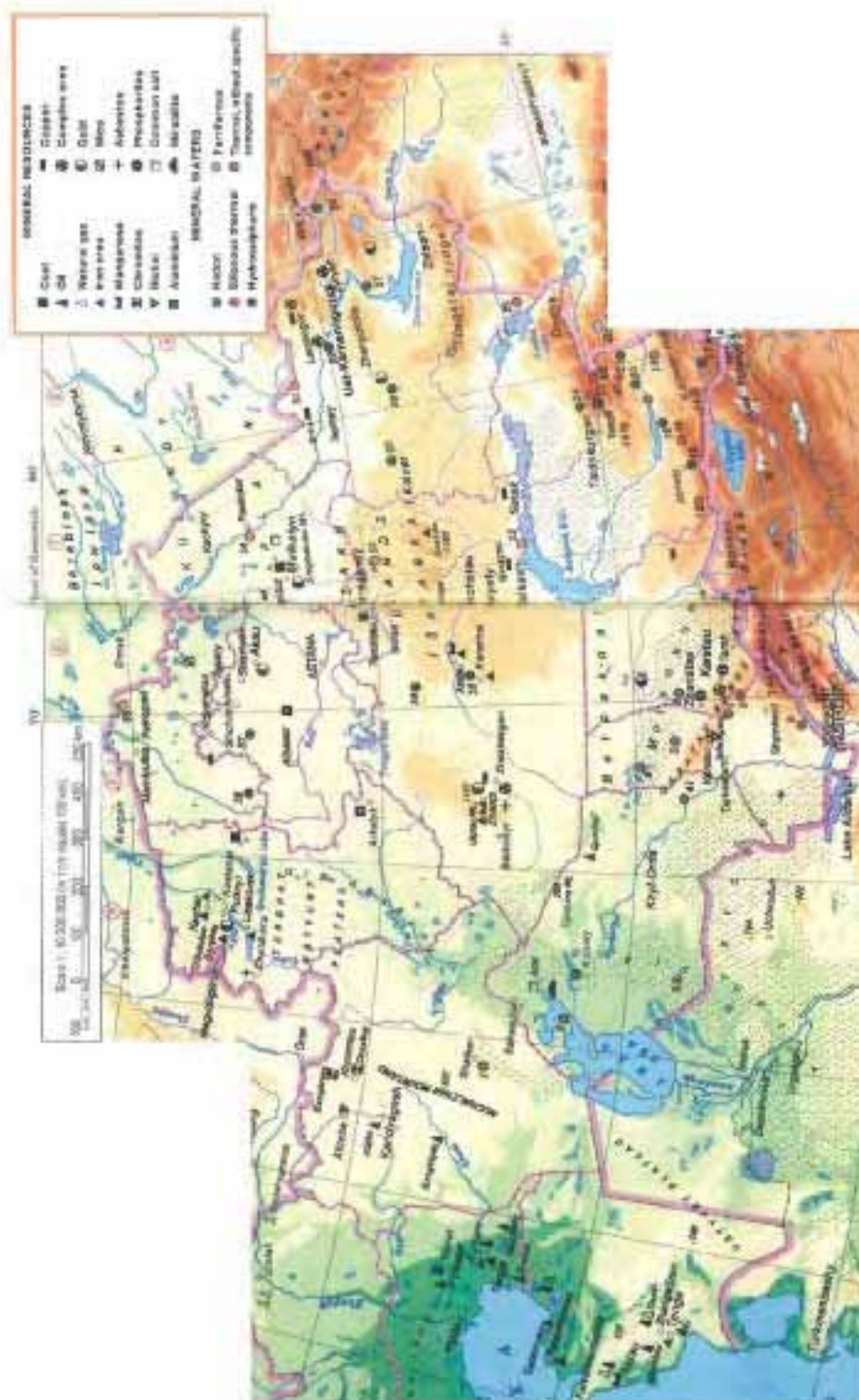


Рисунок. 2.1-5 Полезные ископаемые в

Источник: Географический Атлас Казахстана

2.2 Социально-экономический Профиль

2.2.1 Ключевые Показатели Казахстана и Соседних Стран

Таблицы 2.2-1 отражают данные по ключевым социально-экономическим показателям. На основе этих данных были сведены и представлены на Рисунке 2.2-1 – 2.2.4 социально-экономические профили соответствующих стран.



Рисунок 2.2-1 Сравнение областей соответствующих стран

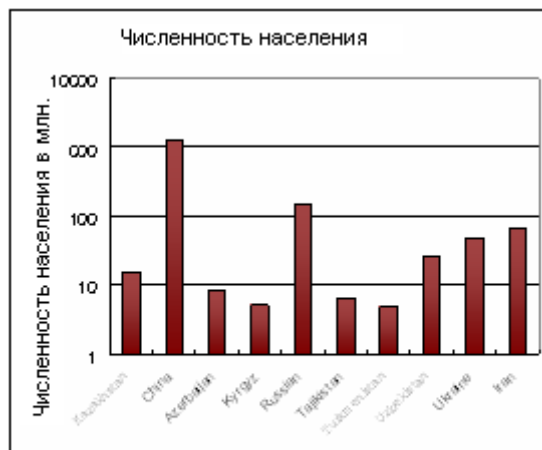


Рисунок 2.2-2 Сравнение численности населения соответствующих стран

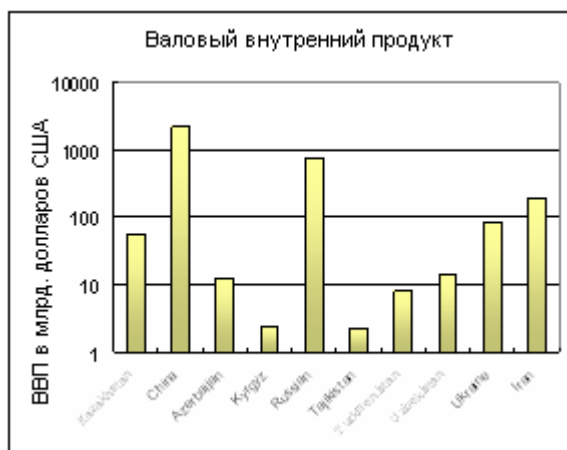


Рисунок 2.2-3 Сравнение ВВП соответствующих стран

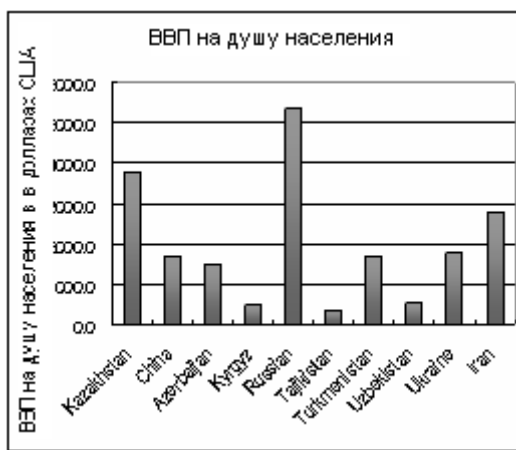


Рисунок 2.2-4 Сравнение ВВП на душу населения соответствующих стран

В сравнении с соседними странами Казахстан занимает 3-е место по площади территории, 5-ое место по ВВП и 6-ое по численности населения. По ВВП на душу населения Казахстан занимает 2-ое место после России. Но, прежде всего, Казахстан является лидирующей экономической силой в Центрально-азиатском регионе вместе с Ираном, хотя небольшая численность населения может сдерживать его дальнейшую экспансию.

Рисунок 2.2-1 Сравнение основных социально-экономических показателей в соответствующих странах

	Kazakhstan		China		Azerbaijan		Kyrgyz Republic		Russian Federation		Tajikistan		Turkmenistan		Uzbekistan		Ukraine		Iran	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005
Population, total (million)	14.9	15.1	1300	1300	8	8.4	4.9	5.1	146.3	143.7	6.2	6.5	4.5	4.8	24.7	26.2	49.2	47.1	63.7	68.3
Population growth (annual %)	-0.3	0.9	0.7	0.6	0.8	1	1	1	0	-0.5	1.2	1.2	1.3	1.4	1	1.2	-1	-0.8	1.5	1.4
Surface area (sq. km)	2.7 million	2.7 million	9.6 million	9.6 million	86,600,000	86,600,000	199.9 thousand	199.9 thousand	17.1 million	17.1 million	142.6 thousand	142.6 thousand	488.1 thousand	488.1 thousand	447.4 thousand	447.4 thousand	603.6 thousand	603.6 thousand	1.6 million	1.6 million
Electric power consumption (kWh per capita)	3,080.59		592.7		2,040.50		1,687.40		5,208.80		2181.8		1,097.6		1,779.00		2,773.00		1,993.30	
GDP (current billion US\$)	18.3	57.1	1200	2200	5.3	12.6	1.4	2.4	250.7	703.7	1.1	2.2	2.9	8.1	13.8	14	31.3	82.9	101.3	180.8
GDP growth (annual %)	9.8	9.7	8.4	10.2	11.1	26.2	5.4	-0.6	10	6.4	180	330	18.6		3.8	7	5.9	2.6	5.1	4.4
Inflation, GDP deflator (annual %)	17.4	17.9	2.1	3.9	12.5	10.3	27.2	6.8	37.7	19.6	22.7	8.7	7.8		47.3	15.9	23.1	20.1	26.4	15.9
Agriculture, value added (% of GDP)	8.7	6.8	14.8	12.6	17.1	10	36.8	34.1	6.4	5.6	27.4	24.4	24.8		34.4	28.1	17.1	10.9	13.7	10.4
Industry, value added (% of GDP)	40.3	39.3	45.9	47.5	45.3	62.3	31	20.9	37.9	38	38.9	31.9	44.3		23.1	28.7	36.3	33.8	36.7	44.6
Services, etc., value added (% of GDP)	50.8	53.7	39.3	39.9	37.5	27.7	32.2	48	55.6	56.4	33.7	43.7	29.9		42.5	43.2	46.6	55.3	49.5	45
Merchandise trade (% of GDP)	75.7	70.1	39.6	63.6	57.5	94.3	77.3	72.9	57.8	48.3		40.7	150.5	105.7	40.1	60.3	91.3	85	42.1	48.5

Source: World Bank

2.2.2 Новые Социально-экономические Направления (последние социально-экономические тенденции)

(1) Валовой Внутренний Продукт (ВВП)

Как показано ниже в таблице, ВВП постоянно растет, хотя в 1995 и 1998 годах чистый ВВП снизился.

Таблица 2.2-2 ВВП и статистические данные по торговле Казахстана

Год	ВВП (млрд. тенге)	Обменный курс (Тенге/дол. США)	ВВП (млн. дол. США)	Объем чистого ВВП (2000=100)	Экспорт (млн. тенге)	Импорт (млн. тенге)
1994	453.07	35.54	12,748.17	96.3	156.96	199.53
1995	1,048.99	60.95	17,210.66	88.4	395.27	441.67
1996	1,353.75	67.30	20,115.16	88.9	499.32	509.74
1997	1,604.76	75.44	21,272.00	90.4	583.86	626.10
1998	1,652.55	78.30	21,105.36	88.7	525.95	604.22
1999	2,098.57	119.52	17,558.32	91.1	856.23	808.94
2000	2,589.70	142.13	18,220.64	100.0	1,471.61	1,276.48
2001	3,157.75	146.74	21,519.35	113.5	1,491.86	1,526.29
2002	3,528.77	153.28	23,021.72	124.7	1,774.50	1,776.40
2003	4,465.19	149.58	29,851.52	136.3	2,232.98	1,985.29
2004	5,881.58	136.04	43,234.20	149.3	3,065.81	2,552.97
2005	7,391.67	132.88	55,626.66	163.5	4,064.64	3,387.32

Примечание: Данные по Экспорту и Импорту включают стоимость товаров и услуг

Источник: МВФ “Международный финансовый статистический ежегодник” 2006г.

Данный ВВП по секторам представлены в Таблице 2.2-3. Наибольшее увеличение ВВП наблюдается в строительном секторе, на втором месте стоят показатели роста ВВП в индустриальном секторе.

Таблица 2.2-3 ВВП по секторам

(Ед.изм.: млн.тенге)

Год	Сельское хозяйство, лесное хозяйство и др.	Промышленность	Строительство	Услуги	Прочие	ВВП
1998	148,467.8	422,520.8	85,579.0	983,395.4	93,300.5	1,733,263.5
1999	199,353.9	569,087.0	95,671.4	1,057,476.6	94,867.4	2,016,456.3
2000	210,872.4	847,559.1	134,575.3	1,257,872.4	149,022.4	2,599,901.6
2001	283,608.8	997,071.9	177,752.0	1,604,873.6	187,287.0	3,250,593.3
2002	301,947.7	1,112,959.7	239,360.4	1,905,930.6	216,078.9	3,776,277.3
2003	362,603.0	1,341,482.1	276,180.5	2,390,019.1	241,690.6	4,611,975.3
2004	418,127.2	1,719,372.3	355,828.3	3,133,483.5	243,323.0	5,870,134.3
2005	483,484.6	2,261,203.7	594,986.2	3,948,769.8	302,149.2	7,590,593.5
'05/98	3.26	5.35	6.95	4.02	3.24	4.38

Источник: МВФ «Международный финансовый статистический ежегодник» 2006

Показатели ВВП по регионам (областям) приведены в Таблице 2.2-4.

Таблица 2.2-4 ВВП по регионам в 2005

(Ед.изм.: млн.тенге)

Регионы	Суммарный		Промышленная		Сельскохозяйственная		Инвестиции		Розничные	
Акмолинская	178 290,8	2,6%	69 278,0	1,3%	82 007,8	10,7%	38 189,0	1,6%	24 836,3	1,8%
Актюбинская	390 418,9	5,7%	485 422,0	9,3%	27 362,5	3,6%	184 130,0	7,6%	79 984,5	5,7%
Алматинская	286 429,5	4,2%	180 490,0	3,5%	105 434,8	13,8%	99 501,0	4,1%	31 152,7	2,2%
Атырауская	848 964,9	12,5%	1 071 754,0	20,5%	9 445,3	1,2%	713 681,0	29,5%	25 202,8	1,8%
Восточно-Казахстанская	418 657,5	6,2%	260 236,0	5,0%	75 118,5	9,8%	82 197,0	3,4%	130 596,5	9,3%
Жамбылская	151 828,5	2,2%	74 366,0	1,4%	45 737,4	6,0%	22 182,0	0,9%	22 215,8	1,6%
Западно-Казахстанская	452 223,3	6,7%	501 690,0	9,6%	22 917,2	3,0%	91 860,0	3,8%	55 840,1	4,0%
Карагандинская	572 542,0	8,4%	517 281,0	9,9%	35 533,3	4,7%	153 438,0	6,3%	146 909,6	10,4%
Костанайская	297 612,4	4,4%	179 593,0	3,4%	108 742,9	14,2%	56 074,0	2,3%	40 172,0	2,9%
Кызылординская	235 833,3	3,5%	339 679,0	6,5%	16 848,7	2,2%	61 471,0	2,5%	18 843,7	1,3%
Мангистауская	423 718,4	6,2%	767 801,0	14,7%	2 385,0	0,3%	143 108,0	5,9%	20 968,3	1,5%
Павлодарская	335 429,2	4,9%	308 129,0	5,9%	36 268,7	4,7%	64 072,0	2,6%	58 893,8	4,2%
Северо-Казахстанская	161 786,1	2,4%	37 339,0	0,7%	93 979,0	12,3%	37 229,0	1,5%	36 444,5	2,6%
Южно-Казахстанская	319 556,0	4,7%	141 229,0	2,7%	95 218,9	12,5%	64 939,0	2,7%	57 061,3	4,1%
Астана	582 472,5	8,6%	60 230,0	1,2%	4 762,5	0,6%	274 746,0	11,3%	82 266,0	5,8%
Алматы	1 135 348,1	16,7%	236 399,0	4,5%	2 080,9	0,3%	334 159,0	13,8%	577 309,9	41,0%
Итого по Казахстану	6 791 111,4		5 230 916,0		763 843,4		2 420 976,0		1 408 697,8	

Источник: Республиканское Агентство по статистике, «Региональные статистические данные Казахстана 2005 года», 2006

Наибольшие показатели регионального ВВП в Алматы. На втором месте стоят показатели Атырауской области, хотя промышленная выработка в этом регионе самая большая. Показатели сельскохозяйственной продукции наибольшие в Костанайской области.

(2) Население

В Таблице 2.2-5 приведены данные о количестве населения. Согласно Республиканскому Агентству по статистике наблюдается рост населения с 2002 года, хотя Ежегодник МВФ показывает снижение общего количества населения.

Таблица 2.2-5 Население

Год	Население (тыс.)	Население (МВФ: млрд.)
1996	15,480.6	15.68
1997	15,188.2	15.50
1998	14,955.1	15.32
1999	14,901.6	15.16
2000	14,865.6	15.03
2001	14,851.1	14.94
2002	14,866.8	14.89
2003	14,951.2	14.86
2004	15,074.8	14.84
2005	15,219.3	14.83

Источник: Республиканское Агентство по статистике «Статистический ежегодник Казахстана», 2006 г.

МВФ «Международный финансовый статистический ежегодник», 2006 г.

Причина, по которой Казахстанские статистические данные разнятся с данными МВФ, не ясна. Год проведения переписи населения 1999. Есть мнение, что Казахстанские данные включают в себя только граждан Казахстана, в то время как в данных МВФ могли быть отражены и иностранные граждане. Поэтому, население согласно данным МВФ могло уменьшиться из-за иммиграционных процессов, например, увеличение отъезда русских из Казахстана. Либо оценка количества населения проводилась не только в год проведения переписи. Таким образом, данные о количестве населения могут разниться в зависимости от организации, производящей оценку либо времени проведения оценки.

Показатели ВВП на душу населения приведены в Таблице 2.2-6 и основаны на данных МВФ в долларах США и Казахстанской статистике о количестве населения.

Таблица 2.2-6 ВВП на душу населения

Год	ВВП (Текущая стоимость млн.долл.США)	Население (тысячи)	ВВП на душу населения (долл.США/чел.)
1996	20,115.16	15,480.6	1,299
1997	21,272.00	15,188.2	1,401
1998	21,105.36	14,955.1	1,411
1999	17,558.32	14,901.6	1,178
2000	18,220.64	14,865.6	1,226
2001	21,519.35	14,851.1	1,449
2002	23,021.72	14,866.8	1,549
2003	29,851.52	14,951.2	1,997
2004	43,234.20	15,074.8	2,868
2005	55,626.66	15,219.3	3,655

Источник: Исследовательская группа JICA

Распределение населения по областям приведены в Таблице 2.2-7. Больше всего людей проживает в Южно-Казахстанской области, на втором месте идет Алматинская область. Однако, доля в количестве населения Алматы и Астаны увеличивается, демонстрируя тенденцию к концентрации населения в этих городах.

Таблица 2.2-7 Количество населения по регионам

Регионы	2004		2005		2006	
	Численность	рост	Численность	рост	Численность	рост
Акмолинская	748 930	5,0%	747 185	5,0%	746 652	4,9%
Актюбинская	671 812	4,5%	678 607	4,5%	686 698	4,5%
Алматинская	1 571 194	10,5%	1 589 751	10,5%	1 603 758	10,5%
Атырауская	457 215	3,1%	463 466	3,1%	472 384	3,1%
Восточно-Казахстанская	1 455 412	9,7%	1 442 097	9,6%	1 431 180	9,4%
Жамбылская	985 552	6,6%	992 089	6,6%	1 001 094	6,6%
Западно-Казахстанская	603 832	4,0%	606 534	4,0%	609 291	4,0%
Карагандинская	1 330 927	8,9%	1 331 702	8,8%	1 334 438	8,8%
Костанайская	913 435	6,1%	907 396	6,0%	903 178	5,9%
Кызылординская	607 491	4,1%	612 048	4,1%	618 249	4,1%
Мангыстауская	349 668	2,3%	361 754	2,4%	374 430	2,5%
Павлодарская	745 238	5,0%	743 826	4,9%	742 911	4,9%
Северо-Казахстанская	674 497	4,5%	665 936	4,4%	663 126	4,4%
Южно-Казахстанская	2 150 256	14,4%	2 193 556	14,6%	2 233 568	14,7%
Астана	510 533	3,4%	529 335	3,5%	550 438	3,6%
Алматы	1 175 208	7,9%	1 209 485	8,0%	1 247 896	8,2%
Итого по Казахстану	14 951 200		15 074 767		15 219 291	

Источник: Республиканское Агентство по статистике, «Региональные статистические данные Казахстана 2005», 2006

(3) Текущие Экономические Условия в Евразийских странах

Показатели ВВП соседних стран приведены в Таблице 2.2-8 и Таблице 2.2-9. ВВП всех стран в текущих ценах повысился с 1995 года, хотя ВВП России, Грузии, Кыргызстана и Ирана временно понизился. Показатели чистого ВВП Грузии, Кыргызстана и Ирана демонстрируют тенденцию к увеличению. ВВП Азербайджана и Китая в долларах США также как и Чистый ВВП Китая неизменно повышается.

ВВП других соседних стран, а именно Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана в статистических выкладках МВФ не приводятся. Тем не менее, МВФ на базе статистических данных Всемирного Банка показывает постоянное увеличение чистого ВВП начиная с 1998 года.

Таблица 2.2-8 ВВП Соседних Стран

Страна	Пункт	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Россия	ВВП(млрд. рублей)	1 429	2 008	2 343	2 630	4 823	7 306	8 944	10 831	13 243	16 966	21 598
	Обменный курс	4,5592	5,1208	5,7848	9,7051	24,6199	28,1292	29,1685	31,3485	30,692	28,8137	28,2884
	ВВП в млн. США	313 432	392 126	405 027	270 992	195 898	259 730	306 632	345 503	431 481	588 817	763 493
Азербайджан	ВВП(млн. манат)	2 134	2 733	3 158	3 441	3 775	4 718	5 316	6 062	7 147	8 530	11 876
	Обменный курс	0,8827	0,8603	0,7971	0,7738	0,8240	0,8948	0,9313	0,9722	0,9821	0,9827	0,9454
	ВВП в млн. США	2 418	3 177	3 962	4 447	4 581	5 273	5 708	6 235	7 277	8 680	12 562
Грузия	ВВП(млн.лари)	....	3868	4555	5022	5669	6015	6648	7457	8564	9970	....
	Обменный курс	....	1,2628	1,2975	1,3898	2,0245	1,9762	2,073	2,1957	2,1457	1,9267	1,8127
	ВВП в млн. США	....	3 063	3 511	3 613	2 800	3 044	3 207	3 396	3 991	5 175	....
	Объем чистого ВВП	....	83,8	92,6	95,5	98,2	100,0	104,8	110,6	122,8	130,5	....
Кыргызстан	ВВП(млн. сомов)	16 145	23 399	30 686	34 181	48 744	65 358	73 833	75 367	83 872	94 351	100 116
	Обменный курс	10,822	12,810	17,362	20,838	39,008	47,704	48,378	46,937	43,648	42,650	41,012
	ВВП в млн. США	1 492	1 827	1 767	1 640	1 250	1 370	1 526	1 606	1 922	2 212	2 441
	Объем чистого ВВП	76,1	81,5	89,6	91,5	94,7	100,0	107,3	109,5	113,9	119,7	127,8
Китай	ВВП(млрд. юаней)	5 851,1	6 833,0	7 489,4	7 900,3	8 267,3	8 934,1	9 859,3	10 789,8	12 173,0	16 028,0	18 232,1
	Обменный курс	8,3514	8,3142	8,2898	8,2790	8,2783	8,2785	8,2771	8,2770	8,2770	8,2768	8,1932
	ВВП в млн. США	700 613	821 847	903 448	954 258	998 671	1 079 193	1 191 154	1 303 588	1 470 702	1 936 497	2 225 272
	Объем чистого ВВП	67,0	73,5	79,8	86,1	92,3	100,0	107,2	116,8	128,7	141,4	....
Иран	ВВП(млрд. риалов)	185 928	248 348	292 678	329 134	436 625	580 474	671 735	926 477	1 109 532	1 406 032	....
	Обменный курс	1 747,93	1 750,76	1 752,92	1 751,86	1 752,93	1 764,43	1 753,56	6 906,96	8 193,89	8 613,99	8 963,96
	ВВП в млн. США	106 370	141 852	166 966	187 877	249 083	328 987	383 069	134 137	135 410	163 227	....
	Объем чистого ВВП	82,0	87,8	90,8	93,3	95,1	100,0	103,7	111,5	119,4	125,5	....

Источник: МВФ «Международный финансовый статистический ежегодник» 2006

**Таблица 2.2-9 Годовые Изменения в Процентах Чистого ВВП Таджикистана,
Туркменистана и Узбекистана**

Год	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Таджикистан	5.2	3.7	8.3	10.2	9.1	10.2	10.6	6.7
Туркменистан	6.7	16.5	18.6	20.4	15.8	17.1	17.2	9.6
Узбекистан	2.1	3.4	3.3	4.1	3.1	1.5	7.4	7.0

Источник: МВФ «Всемирный Экономический Обзор», Апрель 2006 г.

ГЛАВА 3 СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В КАЗАХСТАНЕ

3.1 Современное Состояние Грузовых Перевозок в Республике Казахстан

3.1.1 Положение с грузоперевозками и доля интермодальных (комбинированных) перевозок

В таблице 3.1-1 показан объем грузовых перевозок различными видами транспорта. В 2004 г. общий объем грузовых перевозок в Республике Казахстан составил 296.3 млрд. тонн-километров, причем на железнодорожный транспорт пришлось 58%, на автомобильный 16%, а на трубопроводный (26%). Если не брать в учет трубопроводный транспорт, то на железнодорожный транспорт приходится 78% общего объема грузоперевозок, и он представляет собой основное средство грузоперевозок в Казахстане. Это связано с обширностью территории страны и историческими обстоятельствами развития ее транспортной системы.

В Таблице 3.1.1-1 также показано, что среднегодовые темпы роста грузоперевозок в период с 2000 по 2005 составил 7.4 % в год. Среднегодовые темпы роста грузоперевозок воздушным транспортом были наиболее высокими (18.9 % в год), на втором месте грузоперевозки автодорожным транспортом (8.7%), на третьем по трубопроводам (8.6%), темпы роста грузоперевозок железнодорожным транспортом были наименьшими (6.6 %).

Таблица 3.1-1 Тенденции грузоперевозок по отдельным видам транспорта

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	AAGR
Стоимость (млрд. Т-км)							
Железнодорожный	125	135.7	133.1	147.7	163.4	171.9	6.6%
Автомобильный	31	33	37.6	40.2	43.9	47.1	8.7%
Трубопроводный	51	57.3	63.5	69.8	76	77.1	8.6%
Воздушный	0	0	0.1	0.1	0.1	0.1	18.9%
Итого	207	225.9	234.2	257.7	283.4	296.3	7.4%
Доля (%)							
Железнодорожный	60.4%	60.1%	56.8%	57.3%	57.7%	58.0%	
Автомобильный	15.0%	14.6%	16.1%	15.6%	15.5%	15.9%	
Трубопроводный	24.6%	25.4%	27.1%	27.1%	26.8%	26.0%	
Воздушный	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
Итого	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

Источник: Статистический ежегодник Казахстана, 2006

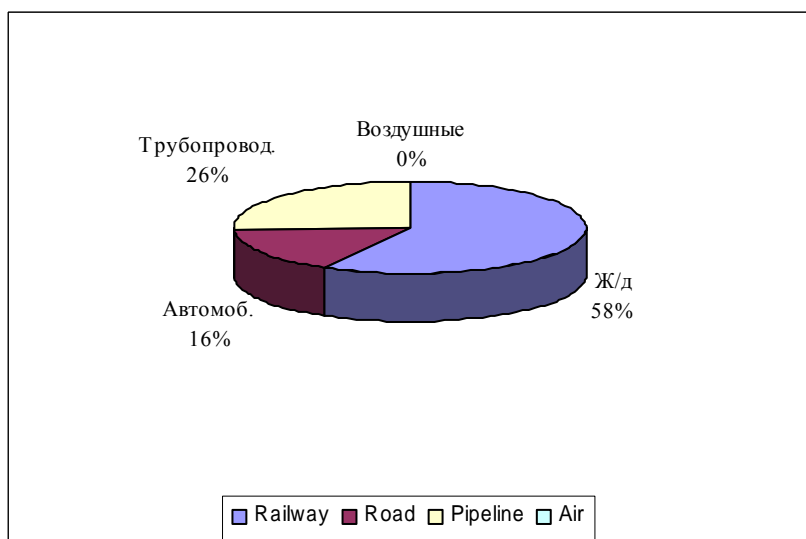


Рисунок 3.1.1-1 Распределение грузоперевозок по видам

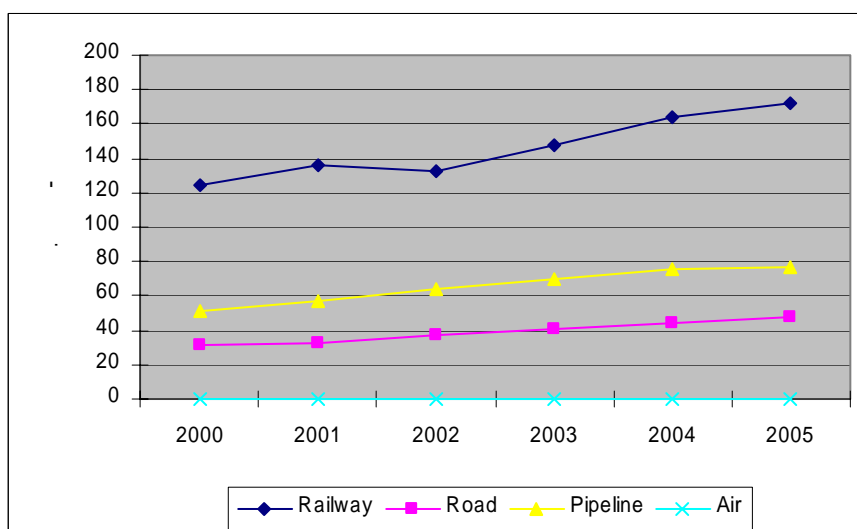


Рисунок 3.1.1-2 Динамика грузоперевозок по видам

3.1.2 Грузовые Перевозки Железнодорожным Транспортном

(1) Общая ситуация

Таблица 3.1-2 показывает динамику грузооборота в тоннах на железнодорожном транспорте. Согласно этой таблице, темпы роста объема экспортных грузов продолжают составлять 3% (вполовину меньше, чем темпы роста объема импорта). Объем же импортных грузов увеличивается быстрым темпом. Особенно высок рост объема транзитных грузов (среднегодовой темп роста более 16%). Прирост внутренних грузоперевозок тоже высок и составляет 7%.

Железные дороги РК перевезли в 1990 г. примерно 0,3 млрд. т. грузов, однако в конце 90-х годов этот показатель упал до 0,1 млрд. т. Начиная с 1998 года, впрочем, она начал расти и восстановился до 249 млн. т в 2005, т.е. 80% объема грузоперевозок в 1990 г.

Рисунок 3.1.2-2 показывают долю внутренних и международных грузоперевозок на

железнодорожном транспорте, а также характеризует товарную структуру экспортных и импортных грузоперевозок. Согласно рисункам, на уголь приходится 50% внутренних грузоперевозок, а вместе с рудами и нефтяными грузами на него приходится 74% общего объема грузоперевозок. С другой стороны, в структуре экспортных грузов каменный уголь, руды и нефтяные грузы занимают 37%, 20% и 19% соответственно. Таким образом, на сырье и первичную продукцию приходится 3/4 общего объема грузоперевозок, местом происхождения которых является РК.

Таблица 3.1.2-1 Динамика грузооборота с разбивкой по видам грузов (Ед.изм.: млн.тонн)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Средний годовой прирост
Стоимость (млн. тонн)								
Внутренн.	89.3	95.3	98.4	113.6	122.5	131.1	136.6	7.3%
Экспорт	70.0	69.4	64.8	72.3	72.2	69.9	83.9	3.1%
Импорт	7.4	8.0	7.9	10.1	12.7	15.1	18.0	16.0%
Транзит	5.6	5.6	6.2	6.7	8.0	8.7	10.1	10.3%
Всего	172.3	178.3	177.3	202.7	215.4	224.8	248.6	6.3%
Доля (%)								
Ж/д	51.8%	53.4%	55.5%	56.0%	56.9%	58.3%	54.9%	
Авто	40.6%	38.9%	36.5%	35.7%	33.5%	31.1%	33.7%	
Трубопровод	4.3%	4.5%	4.5%	5.0%	5.9%	6.7%	7.2%	
Авиа	3.3%	3.1%	3.5%	3.3%	3.7%	3.9%	4.1%	
Все модели	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

Источник: Статистический ежегодник Казахстана, 2006

Источник: Статистический ежегодник Казахстана, 2006

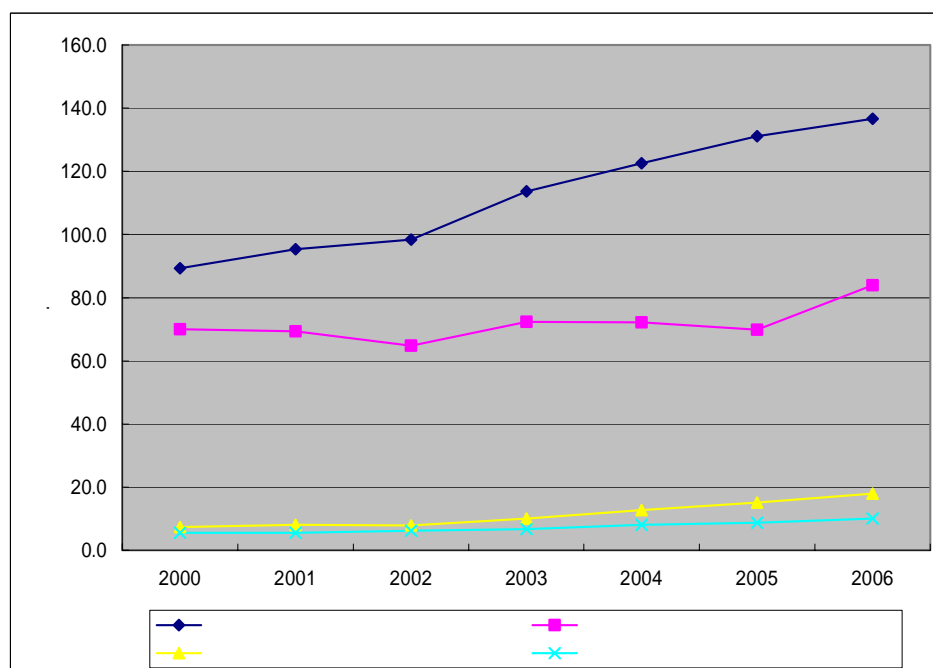


Рисунок 3.1.2-1 Динамика грузооборота с разбивкой по видам грузов

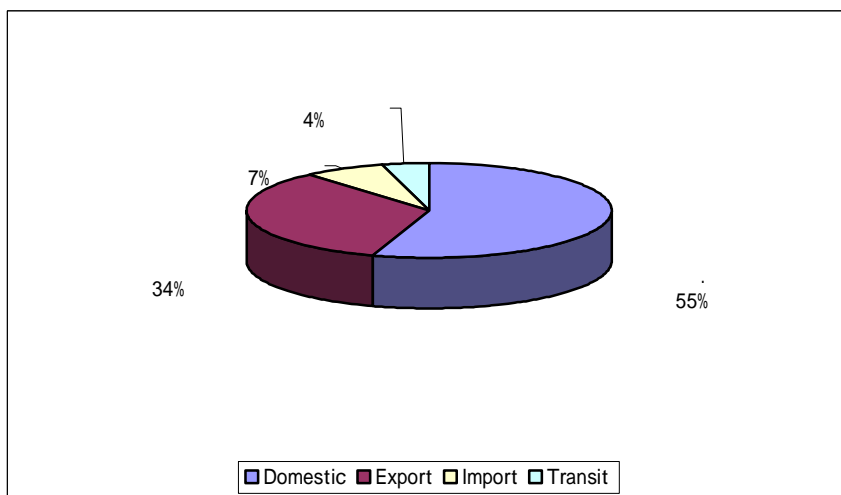


Рисунок 3.1.2-2 Структура грузоперевозки на железной дороге по типам

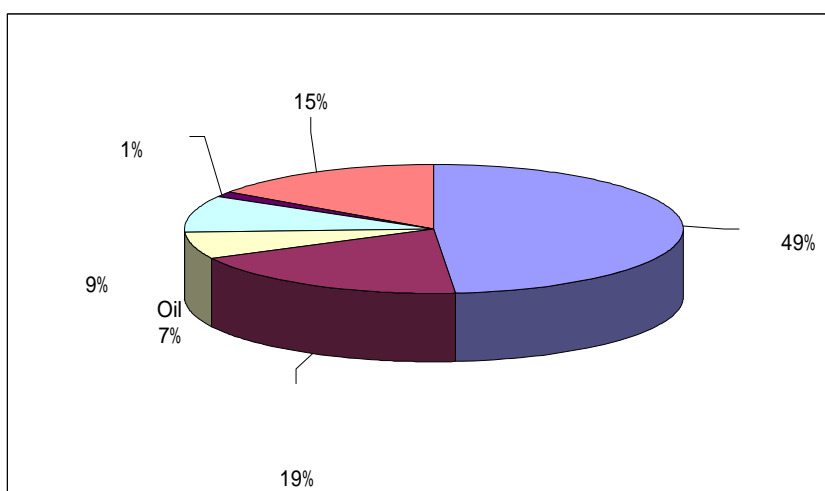


Рисунок 3.1.2-3 (1) Внутренние грузоперевозки по видам товаров

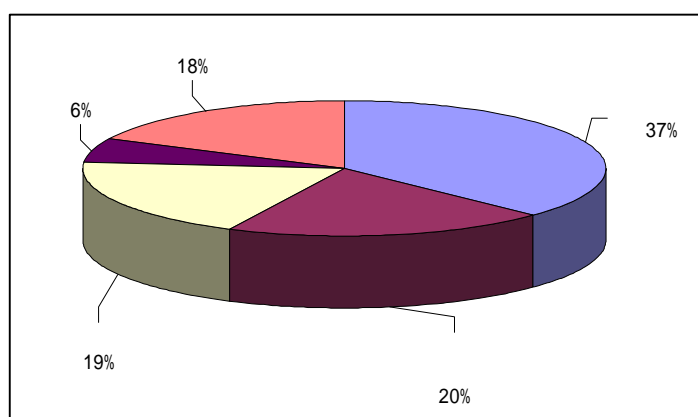


Рисунок 3.1.2-3 (2) Международные грузоперевозки по видам товаров (экспорт)

(2) Формирование грузов по областям

В отношении железнодорожных грузов, кроме контейнерных грузов, их географическое формирование по каждой Области оценивались с учетом места их формирования и места

назначения как показано на Рисунок 3.1.2-4 и Рисунок 3.1.2-5. Более детальные данные представлены в Приложении 3-1.

Рисунок 3.1.2-4 Формирование железнодорожных грузов по Областям

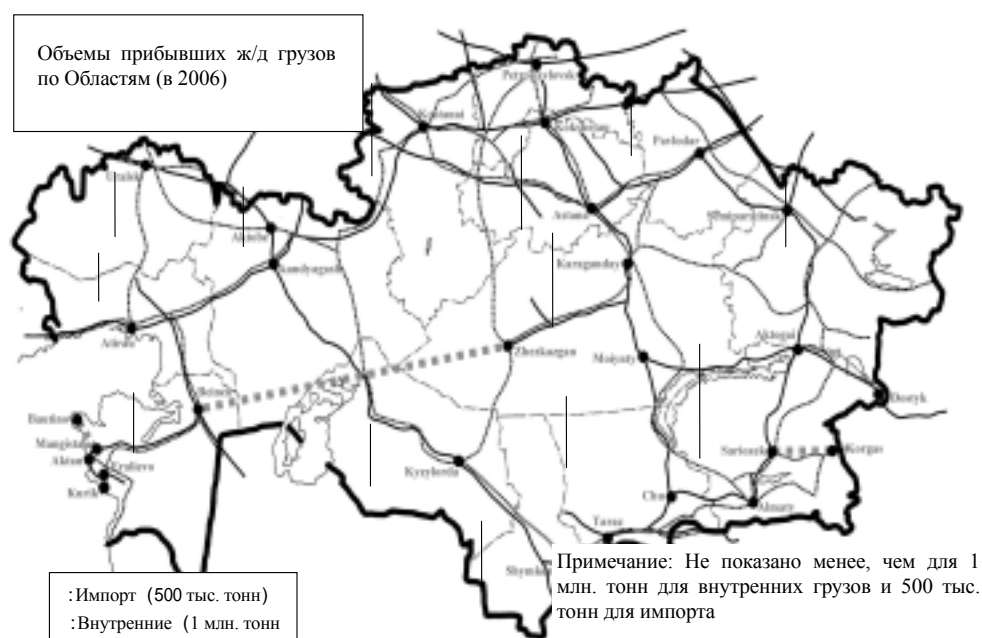
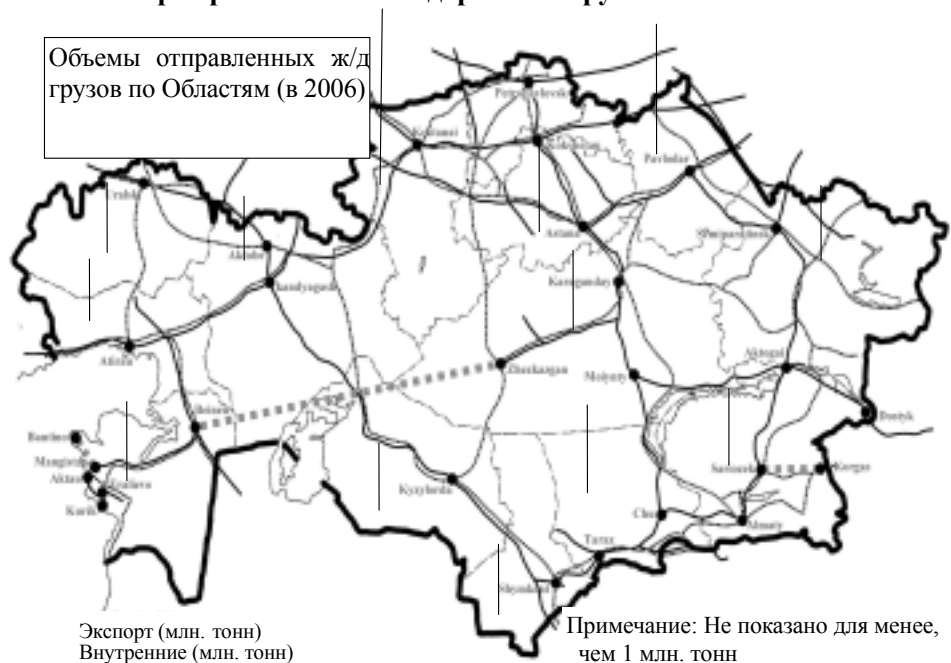


Рисунок 3.1.2-5 Приемка ж/д грузов по Областям

(3) Время грузоперевозок и характеристики услуг

В отношении фактических грузовых услуг была собрана информация по характеристикам типовых

услуг в рамках дополнительного исследования по отслеживанию грузов. Сводные результаты исследования представлены в приложении. На основе этих данных подытожены результаты оказания услуг железнодорожных грузоперевозок.

Общее время грузоперевозок, время движения составов и время промежуточных остановок

Общие грузоперевозки составляют около 1 дня 22' 12"" которые состоят из 1 дня 16' 56"" времени движения состава и 5'15"" времени промежуточных остановок в среднем. Промежуточные остановки требуются для формирования грузового состава и отцепки вагонов на соответствующих промежуточных грузовых станциях.

На Рисунок 3.1.2-6 показано отношение между временем необходимым для грузоперевозок и расстоянием транспортировки.

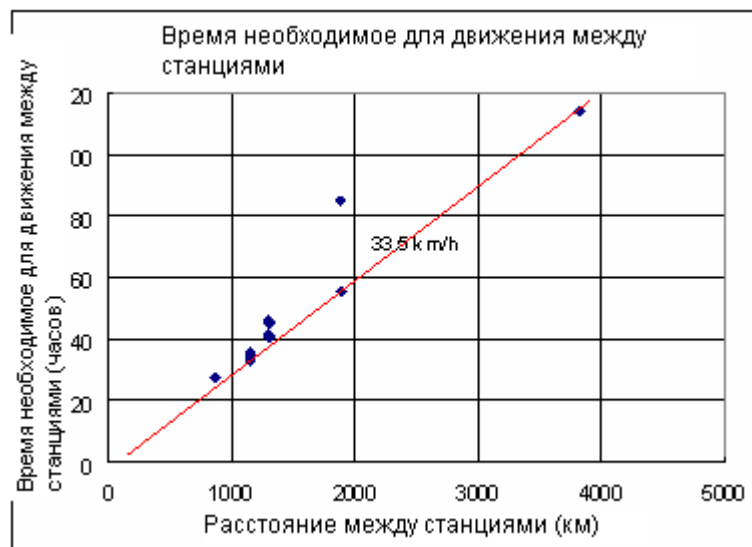


Рисунок 3.1.2-6 Время необходимое для грузоперевозки и расстояние транспортировки

Скорость движения грузовых поездов

Эксплуатационная скорость движения грузовых поездов представлена на Рисунок 3.1.2-7, а средняя скорость составляет около 31.0 км/час. Реальная скорость движения грузовых составов представлена на Рисунок 3.1.2-8 и средняя скорость составляет 34.5 км/час.



Рисунок 3.1.2-7 Эксплуатационная скорость грузовых составов



Рисунок 3.1.2-8 Скорость движения грузовых составов

(3) Распределение контейнерных грузов

На Рисунок 3.1.2-9 показано накопление и приемка ж/д контейнерных грузов по областям. Подробная информация представлена в Приложении. На Рисунок показаны наибольшие контейнерные объемы накопленные и принятые в районе Алматы и рядом с ней. Они составляют около 40000 штук 40 и 20 футовых контейнеров. Следом идет Астана, где накопление и приемка контейнеров составили около 4000 штук. Как видно из Рис. основная часть контейнерных грузов концентрируется в восточной части Казахстана.

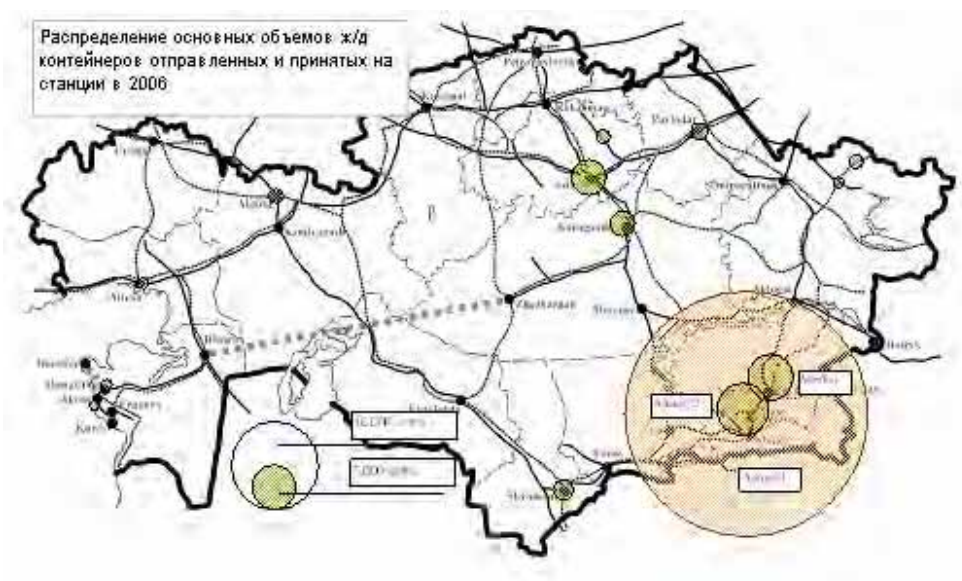


Рисунок 3.1.2-9 Накопление и приемка контейнерных грузов по областям

На Рисунок 3.1.2-10 показаны объемы контейнеров, которые прибывают или убывают через Казахстанские пограничные пункты. Объемы включают в себя международные потоки контейнеров на экспорт, импорт и транзит. Что касается потоков внутри границ, то наибольший объем отмечается на станции Достык, составляющий около 51000 штук. Следом идет участок Озинки, насчитывающий 15000 штук. Что касается потоков контейнеров за пределами границ, то участок Сары-Агаш имеет самый высокий объем, составляющий 30000 шт., а следом идет участок Озинки.



Рисунок 3.1.2-10 Объемы контейнерных грузов на пунктах пересечения границы

На Рисунок 3.1.2-11 показаны потоки контейнерных грузов в 2006. Большие объемы грузов отмечаются на участке между Достыком и Сары-Агашем, на участке между Локоть и Сары-Агаш и на участке Озинки – Сары-Агаш.

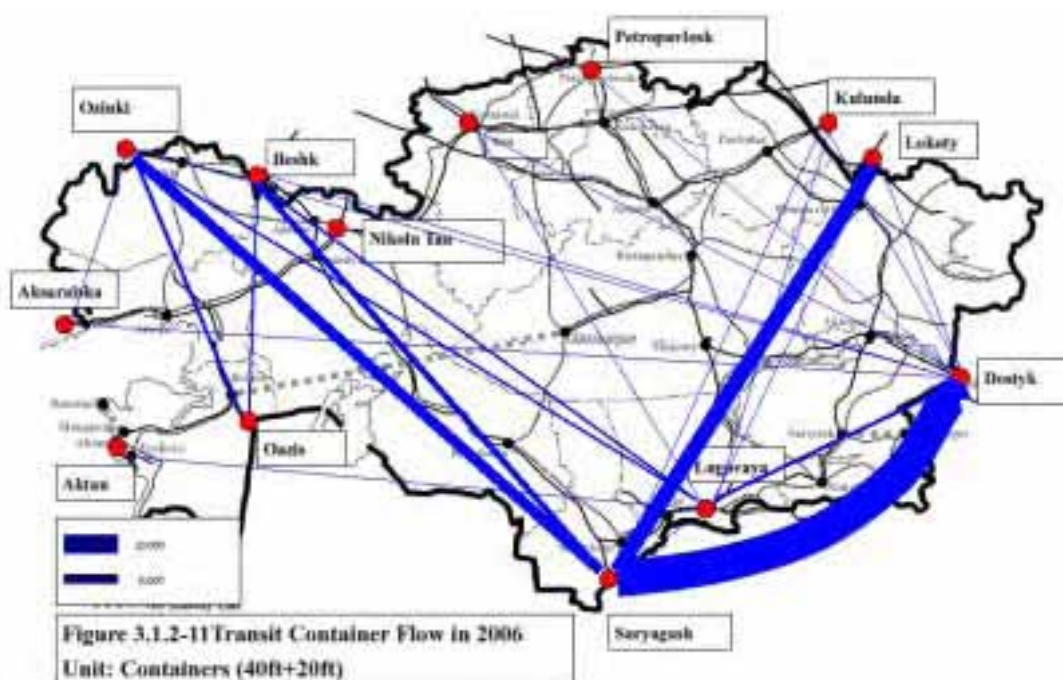
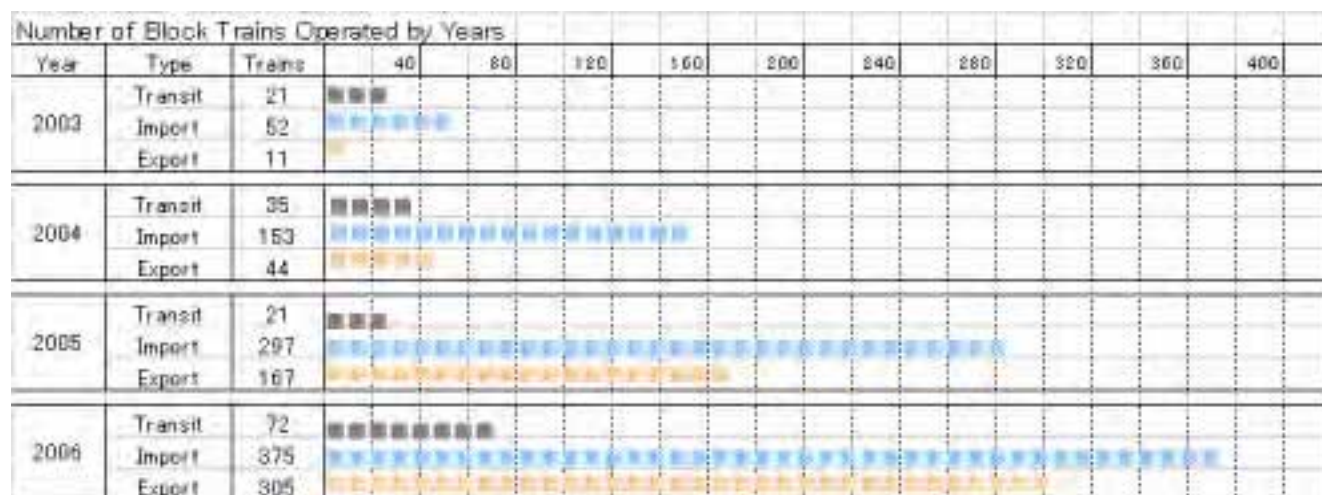


Рисунок 3.1.2-11 Поток транзитных контейнеров в 2006

Для стимулирования развития контейнерных грузоперевозок важной является работа маршрутных поездов, так при их помощи могут оказываться быстрые и своевременные транспортные услуги, которые необходимы при контейнерных грузоперевозках.

В настоящее время в Казахстане функционируют несколько маршрутных поездов, выступающих в качестве международного грузового транспорта. На Рисунок 3.1.2-12 показаны фактические результаты работы маршрутного поезда за последние 4 года. Отмечается неизменный рост числа маршрутных поездов. За последние 4 года число увеличилось в 3 или более раз.



3.2 Транспортный Сектор

3.2.1 Железнодорожный Транспорт

(1) Железнодорожная сеть

Железнодорожная сеть Казахстана имеет общую протяженность в 14 205 км, в том числе 4787 км (33.7%) приходится на двухколейные пути и 4,136.6 км (29%) – на электрифицированные пути.

Железнодорожные линии в РК разделяется на 5 категорий в соответствии с значимостью участка в железнодорожной сети. Важнейшими железнодорожными участками являются следующие:

- a) Магистральная линия (Трансазиатская ж/д магистраль)
- b) Международный коридор грузоперевозок
 - Центрально-азиатский коридор (Трансазиатская ж/д магистраль)
 - ТРАСЕКА
 - Коридор Север-Юг
 - Северный коридор Трансазиатской ж/д магистрали

(см.Рисунок 3.2.1-1)

Вследствие исторических обстоятельств (важности маршрута, соединяющего Москву и Казахстан) модернизация железнодорожного пути (прокладка двухколейного пути и электрификация пути)

осуществилась в основном на трассе центрального железнодорожного коридора Ташкент-Арысь-Шенгельды (Шалкар) -Актобе-Россия. Дополнительно к этому, автоматическими устройствами блокировки оборудовано примерно 10 000 км трассы этого железнодорожного коридора. Оснащены также многочисленные сигнализационные устройства, уложены обгонные рельсовые пути на одноколейных участках, служащие для повышения пропускной способности. В качестве справочного материала в Приложении 3-2 представлена железнодорожная сеть России и других стран СНГ.

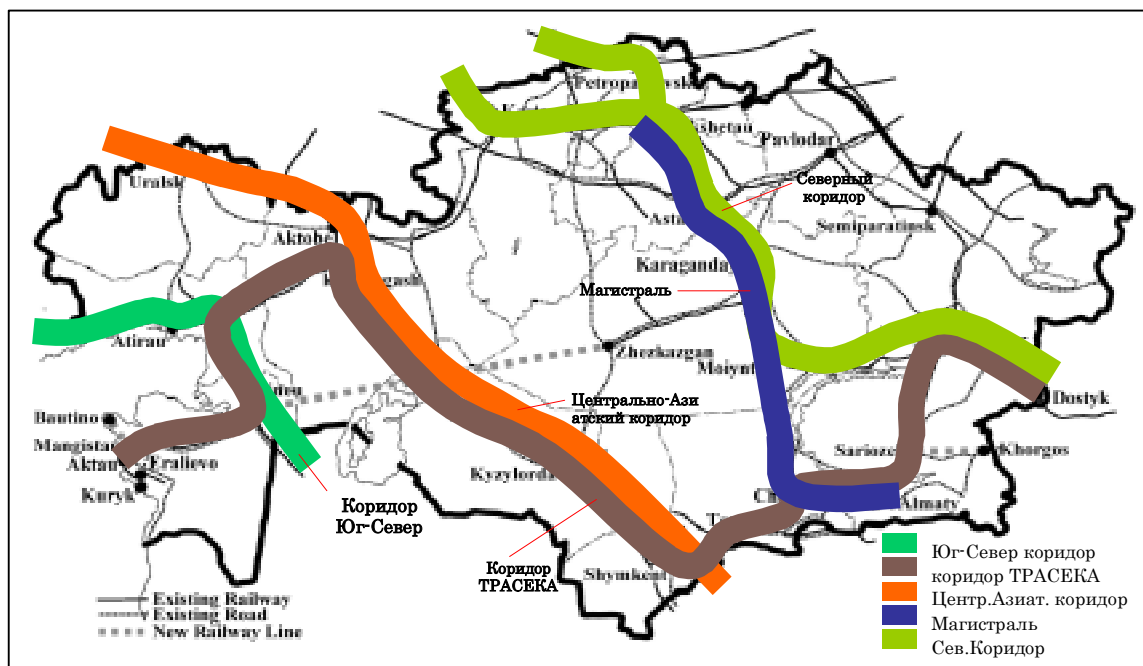


Рисунок 3.2.1-1 Железнодорожная сеть Казахстана

(2) Железнодорожные станции и парки

Железнодорожная сеть включает 364 станции, большинство из которых обслуживают грузоперевозки. Однако обработку контейнерных грузов осуществляет только ограниченное число станций: как указано на Рисунок 3.2.1-2, это только 11 терминалов.

В важных с точки зрения транспорта точках расположено примерно 40 грузовых парков, играющих ключевую роль в грузоперевозках. Среди них 6 парков (в Астане, Павлодаре, Караганде, Шу, Арысь, Кандыгаще) называются основными парками: они играют ключевую роль в железнодорожных грузоперевозках всего Казахстана. Основная функция грузовых парков – это сортировка грузов, прибывших с различных станций отправления, погрузка грузов в грузовые вагоны, направляющиеся на станции назначения или в следующий грузовой парк.

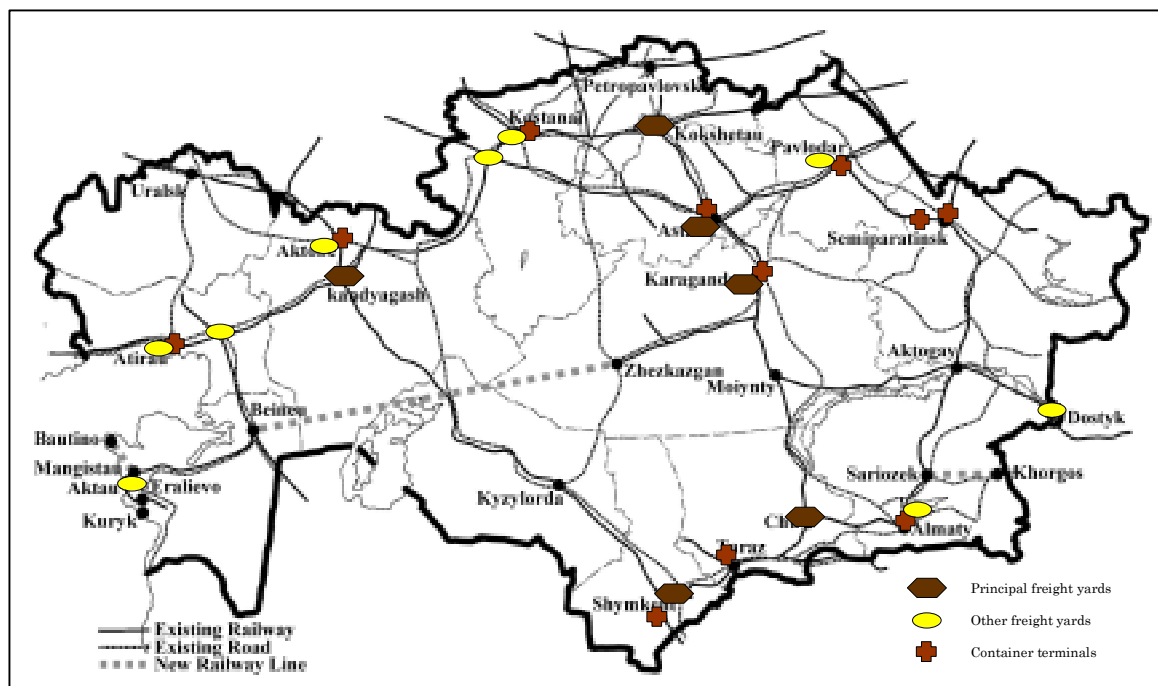


Рисунок 3.2.1-2 Распределение железнодорожных парков и контейнерных станций в железнодорожной сети Казахстана

(3) Подвижный состав

Согласно программе реструктуризации Казахстана на 2004-2006 годы, от АО «НК КТЖ» переданы локомотивы АО «Локомотив», а вагоны переданы АО «Казжелдортранс».

(1) Локомотивы

Количество локомотивов по инвентарной книге 2004 года составило 1711. По сравнению с 2000 годом, когда было зарегистрировано 1963 локомотива, их число уменьшилось на 252. Сокращение числа локомотивов во многом объясняется тем, что многие локомотивы были устаревшими.

Таблица 3.2.1-1 Динамика изменения количества локомотивов в Казахстане

(Ед.изм.: ед.)

	2000	2001	2002	2003	2004	Средний годовой прирост
Паровозы	54	54	54	53	34	-10.9
Дизельные электровозы	1,291	1,242	1,227	1,126	1,082	-4.3
Электровозы	618	617	615	591	595	-0.9
Итого	1,963	1,913	1,896	1,770	1,711	-3.4

Источник: Статистический ежегодник Казахстана

(2) Грузовые вагоны

Количество вагонов по состоянию на 2005 год составляет 86,921. В 2001 г. их было 86,119, т.е. их число за этот период уменьшилось на 802. Согласно последнему отчету, примерно 17000 вагонов считаются устаревшими или бракованными. Казжелдортранс планирует увеличить количество вагонов, т.к. прогнозируется увеличение грузоперевозок.

Таблица 3.2.1-2 Динамика количества грузовых вагонов в РК

(Ед.изм.: ед.)

	2001	2002	2003	2004	2005	Средний годовой прирост
Грузовые вагоны	86, 119	87,715	88,726	87,480	86,921	0.2

Источник: Статистический ежегодник Казахстана

Таблица 3.2.1-3 Состав парка грузовых вагонов в РК

(Ед.изм.: ед.)

	Открытые грузовые вагоны	Крытые грузовые вагоны	Вагоны- платформы	Вагоны- цистерны	Рефрижераторные вагоны	Другие	Всего
Кол-во	28,000	13,000	10,000	10,000	1,000	13,000	75,000

Примечания: 1) В число «вагонов-платформ» входит 986 контейнерных вагонов.

2) Данные этой таблицы и вышеуказанной таблицы отличаются из-за того, что инвентарное количество определено в 2003-2004 годах.

(4) Система эксплуатация грузовых вагонов

1) Система эксплуатация грузовых вагонов

Система эксплуатации грузовых вагонов подразделяется на 5 типов.

- a) Эксплуатация грузовых поездов, когда вагоны отцепляются / прицепляются в каждом грузовом парке по маршруту грузовому
- b) Эксплуатация грузовых поездов, когда вагоны отцепляются / прицепляются только в главных грузовых парках с сетевой функцией
- c) Эксплуатация грузовых поездов, интегрированная между пунктами погрузки/разгрузки для конкретных сыпучих грузов
- d) Контейнерные прямые перевозки
- e) Прочие перевозки

Основная черта грузоперевозок в Казахстане заключается в том, что главной функцией грузовых парков является сортировка и объединение грузов, а также формирование и распределение всех грузовых поездов по паркам назначения. Поскольку тяговая мощность грузовых вагонов различается, количество вагонов меняется в зависимости от тяговой мощности. При этом целью является полное использование пропускной способности. Кроме того, выбор нескольких парков грузовых вагонов в качестве ключевых позволяет минимизировать работу в грузовых парках, расположенных на промежуточных участках грузовых маршрутов.

Касательно контейнерного транспорта, в общем, перевозки осуществляются прицеплением контейнерных вагонов к обычным грузовым поездам, так как контейнерных грузов не всегда настолько много, чтобы можно было организовать отдельный контейнерный поезд. Однако необходимо сократить работы на промежуточных станциях с целью обеспечения быстроты транспортных услуг. Пробная эксплуатация контейнерного поезда-экспресса (маршрутный поезд) уже состоялась, но он еще не приобрел регулярный статус. Возможным станет внедрить регулярное движение контейнерных поездов-экспрессов в случае, если спрос на перевозки контейнерных грузов возрастет.

2) Нынешняя ситуация с эксплуатацией грузовых поездов

Валовой грузооборот составляет 277,5 млрд. тонно-километров в 2004 году, из которого 164,6 млрд. тонно-километров приходится на грузовую перевозку и 112,8 млрд. тонно-километров на порожний вес грузовых вагонов. Общий вагоно-километр составляет 4 698 млн. км, из которого 2 904 млн. км приходится на погруженные вагоны и 1 793 млн. км на порожние вагоны. В итогах коэффициент загрузки – 62%.

Таблица 3.2.1-4 Индикаторы эксплуатации грузовых поездов

	2000	2001	2002	2003	2004
Валовой грузооборот (млрд. тонно-километров)	208.9	223.0	222.7	250.5	277.5
Нетто грузооборот	126.0	134.2	133.3	149.6	164.6
Тара грузооборот	82.9	88.8	89.3	100.8	112.8
Вагоно-километров (млн. км)	3,533	3,770	3,749	4,224	4,698
Погруженные вагоны	2,158	2,320	2,305	2,597	2,904
Порожние вагоны	1,371	1,445	1,438	1,618	1,793
Коэффициент загрузки (%)	61	62	62	62	62

Источник: КТЖ

Частота движения грузовых поездов зависит от грузоподъемности того или иного участка железной дороги. Согласно текущему расписанию поездов, в северном промышленном регионе за день в одну сторону курсируют 28 поездов. В целом в магистральной сети железных дорог, соединяющих восток, запад, юг и север, за день в одну сторону курсируют 10-15 поездов.

Таблица 3.2.1-5 Количество поездов на важнейших участках железной дороги

Акмолинский филиал железнодорожного движения				
Участок	Грузовой	Пассажирский	Всего	Примечание
Астана ~ Боровое	20	8	28	Двухколейный путь
Боровое ~ Кокшетау	20	12	32	Двухколейный путь
Астана ~ Ерейиментау	26	12	38	Двухколейный путь
Астана ~ Атбасар	17	16	33	Двухколейный путь
Атбасар ~ Есиль	17	12	29	Двухколейный путь
Атырауский филиал железнодорожного движения				
Атырау ~ Ганюшкино	12	8	20	Одноколейный путь
Макат ~ Бейнеу	11	12	23	Одноколейный путь
Макат ~ Сарыз	15	10	25	Одноколейный путь
Уральский филиал железнодорожного движения				
Уральск ~ Казахстан	7	12	19	Одноколейный путь
Шымкентский филиал железнодорожного движения				
Шымкент ~ Арысь	15	32	47	Двухколейный путь
Шымкент ~ Тулькибас	13	32	45	Двухколейный путь
Павлодарский филиал железнодорожного движения				
Еремантау ~ Екибастуз	28	6	34	Двухколейный путь
Семипалатинский филиал железнодорожного движения				
Семипалатинск ~ Локоть	11	12	23	

Источник: КТЖ

3) Контейнерный транспорт

Обработка контейнеров осуществляется на 11 станциях.

Таблица 3.2.1-6 Общий обзор контейнерных парков железнодорожной сети (2003г.)

(ед.изм.: TEU)

	Погрузка	Выгрузка	Сортировка	Всего
Астана	7,557	8,193	7,602	23,352
Павлодар	2,928	3,985	5,191	12,104
Караганда	1,846	3,477	7,185	12,508
Усть-Кам.	2,350	2,713	1,128	6,191
Костанай	2,152	1,384	5,089	8,625
Жамбыл	2,211	2,518	8	4,737
Шымкент	3,457	3,753	4,206	11,416
Акобе	6,612	7,194	30,685	44,491
Атырау	5,930	6,263	2,603	14,796
Семей	635	1,287	3,497	5,419
Алматы	21,767	25,804	360	47,931
Итого	57,445	66,571	67,554	191,570
В среднем единиц за день	191	222	225	638

Данные по состоянию на 2003 г.

Жирный шрифт означает железнодорожные узлы, где сортируют грузы по станциям назначения.

Контейнерным транспортом занимаются как Казтрансспервис, так и Кедентранссервис. Казтранссервис отвечает за погрузочно-разгрузочные операции, сортировку и распределение контейнеров. Сведения об этих двух организации указаны в таблице ниже:

Таблица 3.2.1-7 Общие сведения о Казтранссервис и Кедентранссервис

	Казтранссервис	Кедентранссервис
Основная деятельность	Коммерческая деятельность и экспедиторская работа Обеспечение услуг контейнерных перевозок Управление контейнерным транспортом Документация международных грузоперевозок Отслеживание местоположения контейнеров Планирование эксплуатации контейнеров и контейнерных вагонов Инвестиции в модернизацию контейнеров и контейнерных вагонов	Погрузочно-разгрузочные работы в грузовых парках Погрузочно-разгрузочные работы Распределение грузов Хранение грузов Маневровая работа в грузовых парках
Кол-во имеющихся контейнеров	7,394	
Кол-во имеющих контейнерных вагонов	493	493

Быстро получает развитие деятельность международных контейнерных поездов (см Табл. 3.2.1.-8). Как видно в таблице, 409 (84%) из 485 контейнерных поездов, находящихся в эксплуатации в 2005 году, курсировали по маршруту между Достык и Алашанькау. Значительно активизируется также движение контейнерных поездов между Ляньюньган и Алматы.

Таблица 3.2.1-8 Организация международных контейнерных поездов

Исходное место – Место назначения	2004	2005	2005/ 2004
Ляньюньган – Алматы	44	151	343
Тяньцзинь – Алматы	56	85	152
Ляньюньган – Ассаке	0	17	-
Итого из Китая	100	253	253
Чукурсай – Алашанькоу	0	3	-
Акалтын – Циндао	0	1	-
Алматы – Алашанькоу	31	151	487
Алматы – Тяньцзинь	5	1	20
Итого в Китай	36	156	433
Итого проследовало через погранпереход Достык – Алашанькоу:	136	409	301
Находка – Локоть – Алматы	53	61	115
Находка – Локоть - Алматы – Ташкент	35	0	0
Алматы – Ташкент	2	1	50
Алматы – Новороссийск	1	5	500
Алматы – Локоть – Находка, Восточная	5	9	180
Всего	232	485	209

Примечание: 2005/2004 показывает отношение показателя 2005 года к 2004 г.

Источник: КТЖ

4) Продолжительность времени товародвижения с исходного места до места назначения

Вследствие обширности территории страны и ряда других факторов, маршрут железнодорожной линии с востока на запад не является прямой линией. Протяженность железной дороги между Достык, расположенным на востоке, и Актау, расположенным на западе, равняется 4000 км. С южной границы между Казахстана и Узбекистаном до северной границы между Казахстаном и Россией протяженность железной линии – больше 1700 км. Верхний предел скорости грузовых поездов определен спецификацией рельсов, которая различается участками железной дороги. Однако расчетная средняя скорость грузовых поездов составляет 41 км и истратят большое время на сортировку грузов на промежуточных грузовых парках. В дополнение к этому, долгое время потеряно на замену локомотивов, бригад, и для того, чтобы подождать расхождение другого поезда.

Таблица 3.2.1-9 Средняя скорость грузовых поездов

	2001	2002	2003	2004	2005
Средняя скорость (км /час)	41.2	41.7	41.8	41.8	40.9

Источник: Статистический ежегодник 2006

На фоне текущей грузоперевозки на железной дороге грузовые поезда между станциями Достык и Актау полагаются в следующем маршрутом:

Достык – грузовой парк Актогай – грузовой парк Алматы – грузовой парк Шу – грузовой парк Арысь – грузовой парк Кандыгааш – Актау.

Грузовой поезд достигает станции Актау после замена вагонов и маневрирования на 7 промежуточных грузовых парках. Потребное время для товародвижения между главными станциями предполагается, как в таблице 3.2.1-10.

Таблица 3.2.1-10 Расстояние между главными станциями и требуемое время для товародвижения

Станция отправления и станция назначения	Промежуточные станции	Расстояние	Потребное время
Достык – Актау	Актогай-Астана-Актюбинск (северный маршрут)	3,813 км	Примерно 8 дней
Достык – Актау	Актогай-Алматы-Шымкент (южный маршрут)	4,181 км	Примерно 8 дней
Достык - Шымкент	Актогай-Алматы	1,678 км	Примерно 5 дней

5) Информация о грузоперевозках

Касательно информации о грузоперевозках, синхронная передача грузоперевозки на железной дороге от станции отправления на станцию назначения представляет собой существенную и необходимую, чтобы обеспечивать эффективность грузовую перевозку. Однако это указывает, что стратегические перевозчики грузов, которые желают опередить своих соперников, должны обеспечивать своих клиентов синхронную информацию, как местоположение грузов, так и расчетное время доставки грузов.

Что касается текущего состояния информации о грузоперевозках у КТЖ, компьютеризация уже внедрена в обработку некоторых информационных данных грузоперевозок, а передача информации в общем осуществляется телефонами и/или телеграммами. Поскольку в процесс обработки и передачи информации включено ручное манипулирование, отсутствуют аккуратность и быстрота в

качестве передачи информации. Более того, передовое прикладное программное обеспечение, как информационная система для мониторинга базы данных клиентов, необходимо для улучшенного управления информацией.

С другой стороны, информацией о перевозке контейнеров обменивается через телефон, факсимиле и Интернет. Информация о местоположении контейнеров и грузовых вагонов управляется исключительно главным офисом КТЖ, расположенным в Астане.

Таблица 3.2.1-11 Обзор информации КТЖ, касающейся грузов

Тип информации	Средство	Заметка
Передача информации от станции отправления на станцию назначения	Телефон, телеграмма	
Из одного грузового парка в другой парк	Телефон	
От грузоотправителя на станцию отправления грузов	Телефон	
От станции назначения к грузополучателю	Телефон	
От грузоотправителя к грузополучателю	—	Клиенты сами

(5) Организация системы железнодорожного транспорта

Основная структура железнодорожных организаций и институтов, организующих работу и обеспечивающих основные услуги железнодорожного транспорта, ориентирована на социально-экономическое развитие. В настоящий момент техническое содержание железнодорожных транспортных средств и оказание железнодорожных услуг осуществляется, как показано на Рисунок 3.2.1-3.

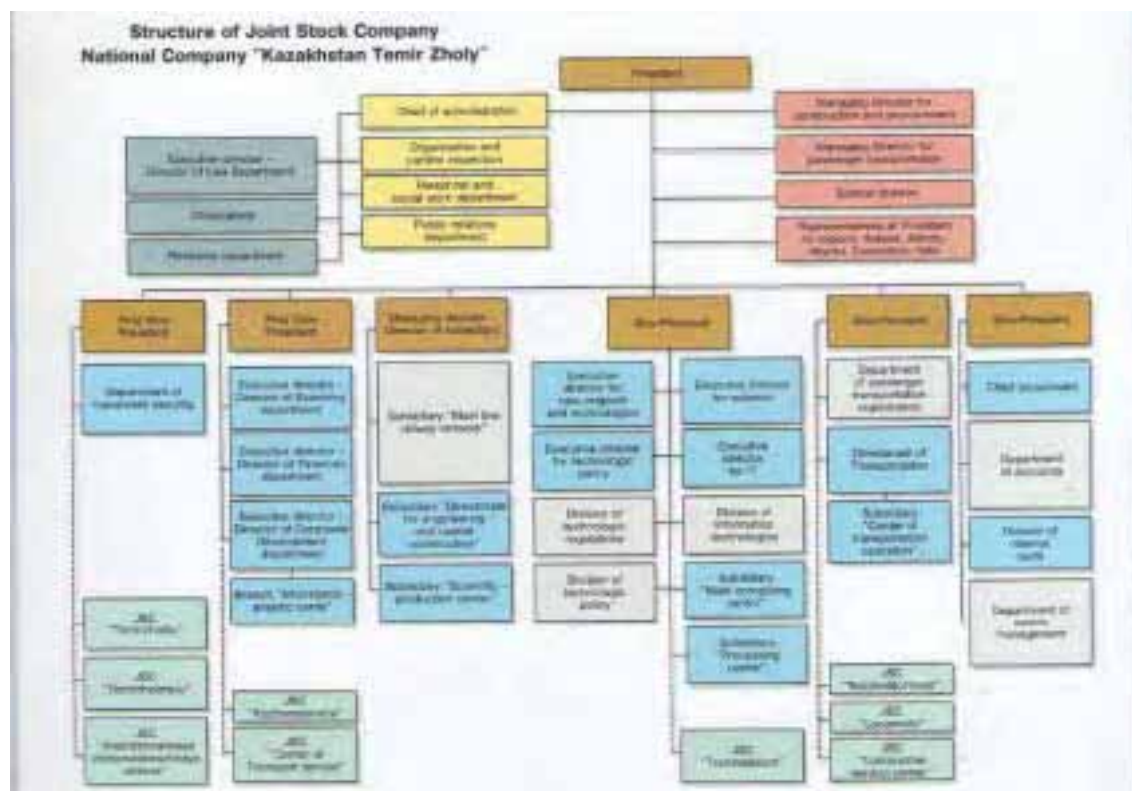


Рисунок 3.2.1-3 Организационная структура КТЖ

При указанной структуре виды деятельности, связанные с услугами железнодорожного транспорта, разделены на ряд конкретных видов деятельности и функций. Каждый вид деятельности осуществляет соответствующая функциональная единица, большинство из которых имеет статус акционерных обществ при КТЖ. Основные принципы данной институциональной системы указаны ниже:

Таблица 3.2.1-12 Функциональное деление железнодорожных организаций

Функция	Главный исполнитель	Статус и задачи деятельности
Управление имуществом железной дороги и разработка политики развития	Акционерное общество КТЖ Казтранссервис	Отвечает за техническое содержание железной дороги и использование магистральной линии в государственных интересах.
Услуги по грузоперевозкам	Совместное акционерное общество Казжелдортранс	Общество учреждено в 2003 году. 100% пакета акций принадлежит КТЖ. Отвечает за железнодорожные грузовые перевозки.
Владение парком локомотивов, предоставление услуг тягового парка	АО Локомотив	100% локомотивного парка передано из КТЖ в это общество. Обеспечивает всем перевозчикам равный доступ к услугам тягового парка.
Вагонный парк	АО Вагонсервис	Предоставляет перевозчикам в аренду грузовые вагоны, принадлежащие КТЖ.
Вагонный парк	АО «Казжелдортранс»	Предоставляет перевозчикам в аренду грузовые вагоны, принадлежащие КТЖ
Содержание и ремонт подвижного состава, а также дополнительные услуги ж/д хозяйства	Ряд независимых от КТЖ ремонтных компаний	Активы предприятий по ремонту подвижного состава проданы через конкурентные тендеры.
Услуги по пассажирским перевозкам на международных и наиболее общественно важных маршрутах.	АО Пассажирские перевозки	Отвечает за пассажирские перевозки на международных и наиболее общественно важных маршрутах.
Функции терминальной обработки грузов в целом	ЗАО Кедентранссервис	Отвечает за выполнение для перевозчиков погрузочно-разгрузочных работ на сортировочных станциях, включая экспедиторские услуги.

(6) Финансовая ситуация

В результате реформы железной дороги в Казахстане услуги пассажирской железной дороги были институционально и финансово отделены. Услуги пассажирской железной дороги являются убыточными, но они были выделены в качестве отдельного юридического лица из более жизнеспособного бизнеса грузовых перевозок. В Таблице 3.2.1-13/14 показано финансовое состояние каждого вида железнодорожных услуг. Пассажирские железнодорожные перевозки являются сильно убыточными, в то время как грузовые перевозки приносят значительную прибыль.

Таблица 3.2.1-13 Финансовое состояние в сфере грузоперевозок

Ед. изм: млн. тенге

№.	Наименование	2004	2005
	Эксплуатационные прибыли и издержки		
	Прибыли	250,857	290,323
1	Доходы от продажи готовой продукции (товары, работы, услуги)	240,350	268,851
	Полученные авансовые выплаты	9,517	11,055
	Другие поступления	990	10,417
	Расходы	215,696	225,165
2	Счета поставщиков и подрядчиков	98,531	101,046
	Совершенные авансовые платежи	11,823	2,807
	Зарплаты	49,667	56,620
	Оплата вознаграждения	986	2,594
	Корпоративный подоходный налог	5,829	6,148
	Другие бюджетные платежи	32,062	30,087
	Другие платежи	16,798	25,863
	3	Баланс	35,160	65,158

Источник: КТЖ

Таблица 3.2.1-14 Финансовое состояние пассажирского транспорта

Ед. изм: млн. тенге

№.	Наименование	2003	2004
1	Прибыли	19,072	19,369
	Прибыль пассажирского транспорта	16,469	16,701
	Доходы от перевозки багажа	884	785
	Почта	216	266
	Другие поступления	1,503	1,617
2	Расходы	36,249	40,704
	Прямые расходы	15,249	18,708
	Косвенные расходы	21,000	21,996
3	Баланс	-17,177	-21,335

Источник: КТЖ

Это, как считается, будет постоянной последовательностью реструктуризации железной дороги, а финансовое и организационное разделение позволили обеспечить прозрачность денежных потоков и усилить участие частного сектора. В целях стимулирования участия частного сектора правительство выделяет около 10 млрд. тенге в год из государственного бюджета на покрытие убытков пассажирского транспорта.

(6) Железнодорожный тариф

В рамках программы преобразования железнодорожной промышленности РК ранее действовавший железнодорожный тариф был разделен на несколько базовых факторов себестоимости. В настоящее время железнодорожный тариф определяется с учетом каждого такого фактора. Структура грузового тарифа показана ниже:

Таблица 3.2.1-15 Структура грузового тарифа

Базовые факторы себестоимости	Содержание	Кто устанавливает тариф
Тариф на эксплуатацию магистральной железнодорожной сети (МЖС)	Плата за эксплуатацию МЖС, принадлежащее к КТЖ. Плата урегулирована «законом натуральной монополии».	Агентство по регулированию естественных монополий (АРЕМ)
Тариф на услуги локомотивного парка	Плата за тяговые услуги, оказываемые АО Локомотив.	КТЖ
Тариф на использование грузовых вагонов и контейнеров	Плата за эксплуатацию вагонов и контейнеров, принадлежащих Казжелдортранс.	КТЖ
Тариф на грузовые и коммерческие услуги	Плата за использование железнодорожных дополнительных услуг, оказываемых КТЖ.	КТЖ

Соответственно этой базовой концепции, тариф на услуги МЖС был одобрен приказом председателя АРЕМ в 2004 году. В дополнение к этому, в том же году КТЖ установил своим внутренним приказом временный прейскурант тарифных ставок (часть 2) в отношении дополнительных скидок к грузовому тарифу, определив тем самым тариф на три остальных базовых фактора .

Средняя ставка тарифа для различных видов грузовой номенклатуры указана в таблице 3.2.1-16.

Таблица 3.2.1-16 Текущий тариф по отдельным позициям номенклатуры грузов

Тариф: тенге/тон-км

Наименование грузов	Внутренний	Экспорт	Импорт
Зерновые	1.016	1.257	1.262
Продукты переработки зерна	0.843	1.042	1.047
Уголь	0.789	0.957	0.970
Нефтепродукты	1.265	4.719	1.573
Металлические руды	0.843	1.042	1.047
Черный металл	2.350	2.350	2.350
Цемент	1.271	1.271	1.271
Лесоматериалы	1.156	1.430	1.437

Источник: Министерство транспорта и коммуникаций

Отмечают, что стратегический перевозчик, желающий получить благоприятные тарифные условия, может подать заявку на утверждение государственным агентством (комитетом по регулированию

конкуренции) специальной скидки. Однако, такая практика делает тарифный режим менее прозрачным.

Международный грузовой тариф: ставка железнодорожного тарифа стран СНГ принимается на ежегодной тарифной конференции стран СНГ, участником которой является также и Казахстан. Ставка тарифной политики базируется на *международном транзитном тарифе* и *обычном транзитном тарифе*, определяемым Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД), одним из членов которой является КТЖ. Относительно международного транзитного тарифа на повестке дня стоит вопрос о приведении в соответствие внутригосударственных и международных расценок. Как указано в таблице 3.2.1-17, существует значительный разрыв в уровнях тарифа на перевозку внутренних и экспортно-импортных грузов. Особенно велик разрыв тарифов на перевозку транзитных и внутренних грузов.

Таблица 3.2.1-17 Средний уровень тарифа по видам грузов

	2002	2003	2003/2002
Средний тариф (Тенге/тонно-километр)	1.11	1.19	108
Внутренние	0.73	0.77	105
Экспорт	1.13	1.19	105
Импорт	1.26	1.53	121
Транзитные	2.22	2.38	107

Источник: КТЖ

3.2.2 Автомобильный Транспорт

(1) Описание автомобильной транспортной системы

Автомобильный транспорт играет важную роль в казахстанской транспортной системе.

В 2004 году грузовые перевозки по автомобильным дорогам составили 1444,8 миллионов тон, что представляет 78,5% от общего числа грузовых перевозок в стране. Но в условиях грузового оборота автомобильные перевозки составили 43,9 миллиардов тонн/км, что представляет 15,5% от общего числа и намного меньше, чем грузовой оборот по железной дороге (163,4 миллиарда тонн/км или 57,7% от общего числа). Данная тенденция отражает факт, что автомобильные перевозки в основном осуществляются на средние и малые расстояния между городами.

Ежегодный рост автомобильных перевозок составляет 3-5%, что отражается на экономическом росте страны. Следующая таблица составляет реальную картину автомобильных перевозок за последние годы вместе с пассажирскими перевозками и количеством автомобильного транспорта в Казахстане, а также отражает устойчивое улучшение.

Таблица 3.2.2-1 Показатели автомобильного транспорта

	2001	2002	2003	2004
Грузовые перевозки автомобильным транспортом (миллион тонн)	1,077	1,219	1,318	1,449
Оборот грузовых перевозок автомобильным транспортом (миллион тонн)	33,000	37,600	40,200	43,900
Количество грузовых автомобилей	241,528	251,129	261,327	265,245
Пассажирские перевозки (миллион человек)	7,855	8,879	8,722	9,235
Оборот пассажиров (миллион человек/км)	71,287	79,429	80,825	85,240
Количество автобусов	50,162	51,367	61,391	62,894
Количество пассажирских легковых автомобилей	1,057,801	1,062,554	1,148,754	1,204,118

Источник: Статистический справочник Казахстана, 2005г.

Предполагается, что тенденция роста будет сохраняться в следующем году на основе следующих фактов: 1) уверенная экономическая деятельность в стране в целом, 2) увеличение требования на транспортировку от двери до двери, 3) гибкое расписание, 4) растущая необходимость перевозок, особенно в западной части страны, что связано с нефтяной промышленностью. Далее представлен пятилетний прогноз Министерства транспорта и коммуникаций о спросе на грузовые и пассажирские перевозки.

Таблица 3.2.2-2 Прогноз о спросе на грузовые и пассажирские перевозки в 2007-2011 годах

	2007	2008	2009	2010	2011
Грузовые перевозки (миллион тонн)	1,522	1,543	1,565	1,586	1,609
Пассажирские перевозки (миллион человек)	9,919	10,008	10,099	10,189	10,224

Источник: Управление автомобильного транспорта, МТК

В пределах компетентности Дорожного Транспортного Разделения в Министерстве транспорта и Коммуникациях, есть проблемы о государственном регулировании политики в дорожном транспорте. Комитет по Транспортному Развитию Инфраструктуры проводит строительство и обслуживание дорог национального значения как ключевой элемент в дорожной транспортной инфраструктуре.

(2) Состояние сети дорог

Дороги в Казахстане делятся на две категории, дороги республиканского значения и дороги местного значения. Дороги республиканского значения – это основные магистральные линии по всей стране, соединяющиеся с международными дорожными коридорами соседних стран. Дороги местного значения обеспечивают основной доступ к сельским районам. Обе категории дорог одинаково составляют опору для экономической деятельности страны. Каждая сеть контролируется на разных государственных уровнях и их дорожными организациями.

1) Дорожная сеть республиканского значения

Собственником дорожной сети республиканского значения является Правительство Казахстана, и сеть курируется Министерством транспорта и коммуникаций. Дорожной сетью управляет Комитет развития транспортной инфраструктуры.

2) Дороги местного значения

Каждый орган местного управления (области и районы) имеет в собственности дорогу на своей территории. Дорогами управляют дорожные департаменты органов местного управления.

Характеристики систем сети дорог представлены в таблице ниже.

Таблица 3.2.2-3 Характеристики дорожной сети

(1) Сеть дорог республиканского значения (ед.изм: км)

Общая длина	По категориям дорог					По дорожному покрытию			
	I	II	III	IV	V	Асфальт	Тёмный гравий	Гравий	Грунт
23,508	675	3,516	17,136	2,040	141	8,350	13,020	1,968	170

(2) Дороги местного значения (ед.изм: км)

Общая длина	По категориям дорог					По дорожному покрытию			
	I	II	III	IV	V	Асфальт	Тёмный гравий	Гравий	Грунт
67,337	70	764	13,875	42,766	6,734	6,306	29,000	24,174	7,857

Общее (1)+(2) (ед.изм: км)

Общая длина	По категориям дорог					По дорожному покрытию			
	I	II	III	IV	V	Асфальт	Тёмный гравий	Гравий	Грунт
90,845	745	4,280	31,011	44,806	6,875	14,656	42,020	26,142	8,027

Источник: Комитет развития транспортной инфраструктуры

Общая протяжённость сети дорог – 90845 км. 90,9% дорог республиканского значения имеют дорожное покрытие, и только половина дорог местного значения имеет дорожное покрытие, таким

образом, общее число дорог с покрытием из всей сети дорог страны составляет 62,4%. Сеть дорог, идущая с севера на юг страны, соединяет основные города. На магистральных дорогах уровень дорожного покрытия довольно высок и условия обслуживания намного лучше. Однако, большая часть сети дорог, проходящей через сельские районы, требуют ремонта и текущего обслуживания.

Таблица 3.2.2-4 Протяжённость дорог и уровень дорожного покрытия

(1) Протяжённость дороги	Общая длина (км)	Процент доли
Сеть дорог республиканского значения	23,508	25.9%
Дороги местного значения	67,337	74.1%
Итого	90,845	100%

(2) Уровень дорожного покрытия	Длина с дорожным покрытием (км)	Процент дорог с покрытием
Сеть дорог республиканского значения	21,370	90.9%
Дороги местного значения	35,306	52.4%
Итого	56,676	62.4%(average)

(3) План развития дорог

Программа развития казахстанской дорожно-транспортной промышленности на 2006-2012 годы одобрена в 2005 году. Первое значение в программе отдаётся восстановительным работам основных международных транзитных коридоров. Объём работ в течении проектного периода сети дорог республиканского значения следующий: строительство и восстановление: 7205км, капитальный ремонт: 1660км, средний ремонт: 16800км, строительство и капитальный ремонт мостов: 412 единиц.

Проведена оценка, что на осуществление проекта в 2006-2012 годах потребуется 6,4 миллиарда долларов США.

Таблица 3.2.2-5 Стоимость развития дорог в период 2006-2012 гг.

Вид работ	Объём работ (км)	Оценочная стоимость (миллион долларов США)
Строительство/Восстановление	7,205	4,797.0
Капитальный ремонт	1,660	568.3
Средний ремонт	16,800	581.5
Текущий ремонт и ландшафтная архитектура		429.6
Итого	25,665	6,376.4

Источник: Комитет развития транспортной инфраструктуры, МТК

Страну пересекает несколько международных дорожных коридоров. Правительство Казахстана ставит приоритет восстановительных работ такой части магистральных дорог, как указано ниже:

1. Ташкент – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос
2. Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара
3. Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск
4. Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана
5. Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапчагай
6. Астана – Костанай – Челябинск – Екатеринбург

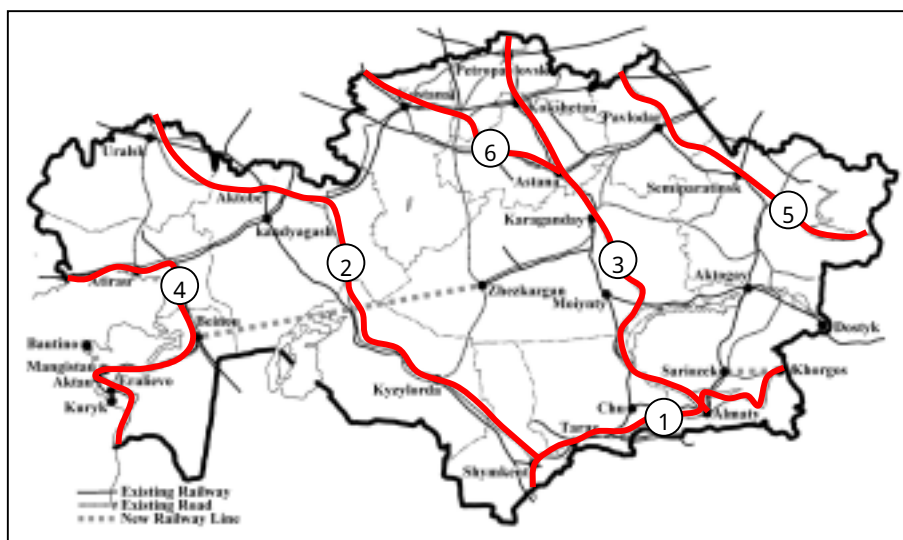


Рисунок 3.2.2-1 Основные коридоры международных дорог

- (4) Международные автомобильные перевозки
- (1) Двусторонние договоры об автомобильных перевозках

Благодаря своему географическому положению сеть дорог Казахстана напрямую связана со многими соседними странами и всем Европейским континентом, Ближним Востоком и Азией. Для

непрерывного потока автомобильного транспорта через границы, необходимо заключить межгосударственный договор, чтобы обеспечить возможность двустороннего движения их транспортных средств. Отдел договоров международных автомобильных перевозок Департамента дорожного транспорта работает над заключением договоров с различными странами. Таким образом, договоры заключены со следующими 35 странами:

Таблица 3.2.2-6 Список стран, заключивших двусторонние договоры

	Страна	Дата подписания		Страна	Дата подписания
1	Турция	05/01/92	18	Эстония	15/06/00
2	Китай	26/09/92	19	Нидерланды	14/06/00
3	Украина	22/02/93	20	Испания	30/10/00
4	Иран	12/05/93	21	Франция	02/03/01
5	Литва	21/07/93	22	Греция	26/06/02
6	Монголия	22/10/93	23	Швейцария	20/01/03
7	Грузия (обновлён)	01/06/93	24	Италия	05/02/03
		06/09/07	25	Россия	15/04/03
8	Пакистан	12/03/95	26	Кыргызстан	25/12/03
9	Финляндия	07/02/96	27	Беларусь	19/01/04
10	Азербайджан	16/09/96	28	Словакия	31/05/04
11	Венгрия	07/10/96	29	Швеция	25/10/04
12	Польша	23/05/97	30	Узбекистан (обновлён)	20/03/06
13	Болгария	13/11/97	31	Таджикистан(обновлён)	03/05/06
14	Германия	26/11/97	32	Хорватия	10/07/06
15	Латвия	19/05/98	33	Армения	06/11/06
16	Молдова	15/07/99	34	Великобритания	22/11/06
17	Чехия	13/12/99	35	Бельгия	5/12/06

Источник: Управление автомобильного транспорта, МТК

2) Международная конвенция об автомобильных перевозках

Существует множество международных конвенций связанных с пересечением границ автомобильным транспортом. Следующий Таблица 3.2.2-7 содержит название конвенций и даты их создания.

Таблица 3.2.2-7 Международная конвенция

Название конвенции/договора	Дата
Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПП)	19/5/1956
Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)	1/7/1970
Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)	1/9/1970
Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)	15/11/1975
Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП)	14/11/1975
Конвенция о дорожном транспорте	8/11/1968
Конвенция о дорожных знаках и сигналах	8/11/1968
Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)	30/9/1957
Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинационных перевозок и соответствующих объемах (СЛКП)	1/2/1991
Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах	21/10/1982
Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров	2/12/1972

Источник: Управление автомобильного транспорта, МТК

(5) Промышленность грузовых перевозок

Количество зарегистрированного транспорта в Казахстане:

Таблица 3.2.2-8 Количество единиц на конец 2005 г.

Тип транспортного средства	Единицы
Грузовики	281,538
Автобусы	65,698
Пассажирские автомобили	1,405,325

Статистический отчет Казахстана 2006г.

Большинство грузовых автомобилей принадлежит частным компаниям и заняты в основном для внутренних перевозок по стране. В начале 2005 г. было 466 компаний грузоперевозчиков. И общее число грузовых автомобилей увеличивается ежегодно на 4%.

Таблица 3.2.2-9 Количество грузовых автомобилей в Казахстане в 2001-2005 гг.

Год	2001	2002	2003	2004	2005
Единицы	241,528	251,129	261,327	265,245	281,538
Растущий показатель		4.0%	4.1%	1.5%	6.1%

Источник: Статистический отчет Казахстана 2006г.

Заграничные грузоперевозки

Хотя большая часть деятельности индустрии грузоперевозок в Казахстане – это внутренние поставки грузов, грузоперевозки автомобильным транспортом связывают Казахстан с соседними странами и далее. В 2005г. 3,6 миллионов тонн импорта/экспорта доставлено грузовыми автомобилями. Из 2 миллионов тонн импортных грузов 59% составили грузы из России. 1,6 миллионов тонн груза экспортировалось грузовыми автомобилями, а основным местом назначения был Кыргызстан (67%). Основными видами продукции, импортировавшейся грузовыми автомобилями, были дерево и деревянные изделия, оборудование и станки, а также продукты питания и овощи. Доминирующую часть экспортируемой продукции составили строительные материалы, которые составили 65% грузов, экспортируемые грузовыми автомобилями.

Таблица 3.2.2-10 Импорт/экспорт грузовыми автомобилями по продукции за 2005 год

Перевозки грузовыми автомобилями (Продукция)	Импорт		Экспорт		Всего	
	(тонн)	(%)	(тонн)	(%)	(тонн)	(%)
Дерево и деревянные изделия	425 147,3	21,60%	0,0	0	425 147,3	11,60%
Станки и оборудование	304 019,5	15,50%	48 108,7	2,90%	352 128,2	9,60%
Продукты питания	117 639,5	6,00%	15 731,9	0,90%	133 371,4	3,70%
Овощи	71 802,8	3,70%	260 435,0	15,50%	332 237,8	9,10%
Строительные материалы	165 777,2	8,40%	1 096 681,9	65,10%	1 262 459,1	34,60%
Другое	881 918,8	44,90%	263 745,3	15,70%	1 145 664,1	31,40%
Всего	1 966 305,1	100%	1 684 702,8	100%	3 651 007,9	100%

Источник: Управление автомобильного транспорта, МТК

Таблица 3.2.2-11 Импорт/экспорт грузовыми автомобилями по странам за 2005 год

Перевозки грузовыми автомобилями в 2005г.	Импорт		Экспорт		Всего	
	тонн	%	тонн	%	тонн	%
Китай	227 817,7	12%	113 267,1	7%	341 084,8	9%
Кыргызстан	84 328,3	4%	1 135 032,7	67%	1 201 361,0	33%
Остальные страны Фредней Азии	13 887,4	1%	10 475,0	1%	24 382,4	1%
Иран	6 969,7	0%	10 620,8	1%	17 590,5	0%
Турция	92 009,6	5%	1 063,3	0%	93 072,90	3%
Россия	1 156 037,0	59%	358 842,5	21%	1 514 879,5	41%
Остальные страны СНГ	30 686,7	2%	4 995,7	0%	35 682,7	1%
Европа	255 678,7	13%	37 980,0	2%	293 658,7	8%
Остальной мир	98 890,0	5%	12 405,7	1%	111 295,7	3%
Итого	1 966 305,1	100%	1 684 702,8	100%	3 651 007,9	100%

Источник: Управление автомобильного транспорта, МТК

(6) Проблемы и ограничения

В настоящее время железная дорога является доминирующим способом транспортного передвижения в условиях оборота грузоперевозок в стране. Это происходит благодаря большой территории страны и относительно низкой плотности сети дорог. Перевозки основного объёма грузов по стране, таких как нефть, зерно и полезные ископаемые, также осуществляются преимущественно по железной дороге, так как это стандартный вид перевозок. Однако, это не препятствует дальнейшей возможности автомобильных перевозок по стране. Как мы можем узнать из процесса развития перевозок в таких странах как США или Канада, имеющих схожие с Казахстаном географические характеристики, автомобильные перевозки развивались, чтобы получить свой статус в секторе транспортировки в каждой стране. Автомобилизация является мировой тенденцией, и спрос на перевозки автомобильным транспортом будет расти. В частности, при задачах правительства изменить промышленную структуру страны с ресурсозависимой экономики на экономику дополнительного производства, необходимые транспортные средства также изменятся. Необходимо разработать план развития сети дорог для обеспечения повышения спроса. Это необходимо, чтобы построить дорогу, соединяющую восток и запад страны и для улучшения региональной сети дорог в западной части Казахстана в свете потенциала данного района.

3.2.3 Речной и Морской Транспорт

(1) Правительственная организация

Речной и морской транспорт в Казахстане находится под ведомством Департамента водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций. В департаменте существует три отдела. Отдел внутренних водных путей контролирует водное сообщение внутри страны. Отдел морского порта отвечает за портовые сооружения. Отдел судоходства управляет морскими перевозками.

(2) Инфраструктура порта – порт Актау

1) Описание порта Актау

Порт находится в собственности Государственного Предприятия «Международный коммерческий порт Актау».

Актау является главным городом Мангыстауской области, расположен на восточном побережье Каспийского моря с населением 250 тысяч человек. Порт Актау является основным морским портом и практически единственный выход для морских грузоперевозок в/из Казахстана.

Порт Актау построен в 1963 году и изначально использовался для поддержки развития урановой промышленности и месторождений нефти в Мангыстауском регионе. С тех пор порт Актау использовался в основном для внутренней транспортировки нефти в пределах СССР. После получения Казахстаном независимости в 1991 году, правительство планировало расширить торговые отношения со странами Каспийского побережья оснастив порт в основном оборудованием для погрузки и разгрузки грузов помимо традиционного оборудования для погрузки нефти.

В период 1996-1999 гг. осуществлен проект восстановления порта Актау с помощью займа ЕБРР. Основной работой по проекту была реконструкция порта, модернизация погрузочно-разгрузочного оборудования и расширение основных строений погрузки и разгрузки грузов. Сумма займа ЕБРР составила 38461 000 евро, в то время как стоимость всего проекта составила 53115 000 евро. После завершения работ в сентябре 1999 года погрузочно-разгрузочная мощность сухих грузов достигла уровня 1,5 миллиона тонн в год, сохраняя при этом существующую мощность для нефти 8,0 миллионов тонн в год.

В 2001 году, осуществлены восстановительные работы рельсового терминала перевозок (причал № 11) при поддержке финансовой помощи по программе EU/TACIS, которая составила 2 миллиона евро. Также в 2001 году частный инвестор Ак Бидай предоставил новый зерновой элеватор в причал для погрузки и разгрузки зерна (причал №6).

После осуществления работ по модернизации и обновлению оборудование порта можно описать следующим образом:

Сооружения для основных грузов (сухой груз)

- 3 места для основных грузов (причалы №1,2,3), 1 причал для поставок зерна (причал № 6)
- Общая протяжённость 550м, 4 судна могут одновременно осуществлять работы
- Открытый ангар 50000м² и закрытый транзитный ангар 6000м²
- Рельсовый подъездной путь 3 линии (2 линии для стального груза, 1 кольцевая линия для зерна)
- Судоремонтные краны (20тонн x 2, 32 тонн x 1)
- Передвижные судовые краны (36 тонн x 2, 64 тонн x 1, 80 тонн x 1)
- Рельсовый терминал для перевозок: 1 причал (причал №11)
- Терминал загрузки нефти: 4 причала (причалы № 4,5,9,10)

Допустимая осадка судов на каждом месте следующие:

Таблица 3.2.3-1 Допустимая осадка судов в порту Актау

Причал	Допустимая высота
Въездной канал	7.0m
Причал для основных грузов(№ 1,2,3)	6.7m
Причал для погрузки нефти (№ 4)	6.0m
Причал для погрузки нефти (№9,10)	7.0m
Рельсовый причал для перевозок (№11)	5.3m

Максимальный допустимый размер судна, входящего в порт Актау может меняться в зависимости от назначенного причала. Максимальный размер судна регулярно входящего в порт составляет танкер водоизмещением 13000 с длиной 145м. Стандартный размер обычных судов заходящих в порт (танкеры и грузовые морские суда) составляет 3000-5000 D/W с осадкой судна 3,7-4,7м, что считается стандартным размером каспийского судна. Далее представлен список судов регулярно заходящих в порт Актау.

Таблица 3.2.3-2 Суда, регулярно заходящие в порт Актау

Название судна	Тип	Длина	Ширина	Осадка	Грузо-подъемность	Водоизмещение
1. Александр	Танкер	128.5	16.6	5.5	5,700	6,400
2. Генерал Асланов	--- " ---	136.6	17.5	8.0	11,500	12,450
3. Апшерон	--- " ---	137.5	17.4	5.3	7,000	7,410
4. Капитан Пшеницын	--- " ---	134.0	16.5	4.5	5,300	5,825
5. Гейдар Алиев	--- " ---	143.1	17.3	7.1	12,500	13,470
6. Иран Далир	Сухой груз	140.0	16.0	4.7	5,700	5,992
7. Иран Гадир	--- " ---	136.0	13.5	4.7	3,809	4,000
8. Омский 113	--- " ---	108.4	13.0	4.7	3,230	3,600
9. Доброгаст	--- " ---	105.8	16.5	3.7	3,665	3,983
10. Нефтерудовоз	--- " ---	113.5	13.0	3.7	3,070	3,280
11. Моноксилион	--- " ---	105.8	16.7	3.7	3,709	4,100
12.Композитор Рахманинов	Ro/Ro паром	117.5	16.2	4.7	3,463	4,673
13. Азербайджан	Рельсовый паром	154.3	17.0	4.3	3,435	3,950

2) План расширения порта

План расширения порта

Проект расширения порта Актау основан на создании нового бассейна к северу от нынешнего порта, что обеспечит возможность создания четырёх новых нефтяных причалов, четырёх причалов для основных грузов и контейнеров и трёх причалов для маленьких судов. Начальная оценка стоимости проекта составляет 32,7 миллиардов тенге и предполагается пять фаз строительства за период до 2020 года. Работа начата и в данное время ведутся дноуглубительные работы бассейна. Нефтяной причал должен быть глубиной 9,0м, а причал для сухих грузов 0,6 м. Данное расширение даёт порту дополнительную погрузочно-разгрузочную мощность 10-11 миллионов тонн для экспорта нефти, 1,5 миллиона тонн для основных грузов. Вместе с существующими сооружениями общая мощность порта увеличится до 18-19 миллионов тонн нефти и 3 миллионов тонн основных грузов.

Хотя это все еще находится на начальном этапе планирования, существуют планы дальнейшего расширения в юго-восточном направлении от существующих сооружений порта. План включает в себя 5 нефтеналивных причалов (12 млн. тонн в год) и 5 причалов для генеральных грузов (2 миллиона тонн в год). Если план будет реализован, то общая производительность порта увеличится до 30 миллионов тонн нефти и 5 миллионов тонн генеральных грузов.

Следует отметить, что планируется построить новый нефтяной загрузочный терминал в порту Курык, расположенном в 75 км к югу района Актау. План разрабатывается компанией КазМунайГаз и казахстанской национальной судовой компанией Казморттрансфлот (КМТФ). Проект Курык изначально разрабатывался для нефтяного загрузочного терминала. Новое гигантское шельфовое месторождение Кашаган начнёт добычу нефти к 2010 году и терминал Курык предполагается в качестве нового доступа для морских перевозок. Ожидается, что приблизительная стоимость проекта составит 16-24 миллиарда тенге. Отмечено, что к 2015 году казахстанский экспорт нефти по Каспийскому морю достигнет уровня 30 миллионов тонн.

Но в зависимости от расширения сети трубопроводов и от статуса стран-покупателей, количество экспорта нефти судами может изменяться. Однако, почти очевидно, что количество будет недостаточным для того, чтобы оправдать развитие и расширение двух нефтяных погрузочных сооружения одновременно.

3) Грузы в Актау

Ниже приведена погрузочно-разгрузочная деятельность грузов первой необходимости в порту Актау за последние 5 лет.

Таблица 3.2.3-3 Объём погрузочно-разгрузочных работ в порту Актау

(ед.измерения : тысяча тонн)

	2001	2002	2003	2004	2005
Нефть	5,035	5,552	6,971	8,289	8,913
Стальная продукция	1,060	571	836	1,011	1,024
Зерно	84	209	5	13	33
Другое	23	23	23	34	48
Грузы железнодорожного парома	199	593	245	345	350
(всего не нефть)	(1,366)	(1,396)	(1,109)	(1,403)	(1,455)
Итого	6,401	6,948	8,080	9,692	10,368

Источник: порт Актау

Нефть является основной продукцией отгружаемой в порту и занимающая преобладающую долю (более 85%) от общего количества грузов. Основные казахстанские нефтедобывающие компании, такие как КазМунайГаз, МангыстауМунайГаз, поставляют нефть в порт с внутренних нефтяных месторождений железнодорожными цистернами, а затем она экспортируется через порт Актау. В настоящее время разрабатывается новое нефтяное шельфовое месторождение, планируется, что нефть с месторождения будет отгружаться через новое сооружение в Курык. Но порт Актау также готовится с помощью расширения к передаче большего количества нефти.

Среди основных грузов стальная продукция занимает большое место в порту Актау(70%). Большинство этой продукции отгружается в Иран. Внутренняя производственная мощность иранской стальной промышленности составляет приблизительно 10 миллионов тонн в год. А поскольку внутренняя потребность в стальной продукции составляет 14-15 миллионов в год, то необходимо импортировать сталь из других стран. В данное время Иран импортирует 2-3 миллиона тонн ежегодно и основными поставщиками являются Россия и Казахстан.

Основная часть стальной продукции, отгружаемой из порта Актау, поставляется казахстанской компанией Митгал Стил Темиртау. В недавнем времени некоторая российская продукция также отгружалась из Актау в качестве транзитного груза. Зерно является одной из основных экспортируемых продукций Казахстана, ежегодно экспортируется 3-5 миллионов тонн зерна (пшеница и ячмень). Количество экспортных поставок из Актау относительно мало. Основными экспортными партнёрами в регионе Каспийского моря являются Иран и Азербайджан.

Торговые партнёры порта Актау являются Баку (Азербайджан), Бандал Анзали (Иран), Амирабад (Иран), Астрахань (Россия). Основным местом назначения для основных грузов является Иран (сталь и зерно).

Очень оживлён поток потребительских товаров, идущих из западного региона Китая, отгружаемых в Кавказские страны.

(3) Морской транспорт

Судоходная деятельность Казахстана относительно мала. Общее количество судов, зарегистрированных под казахстанским флагом, 36 единиц.

Таблица 3.2.3-4 Торговый флот, зарегистрированный на 31 декабря

	2002	2003	2004
Количество судов	20	22	36
Общее количество тонн	11,845	15,300	25,950

Источник: Журнал Лойдс, Мировая статистика флотилии

Казмортрансфлот (КМТФ) является национальной судоходной компанией Казахстана, принадлежащей Министерству транспорта и коммуникаций (50%) и КазМунайГаз (50%). Основной деятельностью КМТФ является транспортировка танкеров в Каспийском море. КМТФ имеет три танкера 12000D/W (длина 150м, ширина 17,3м, осадка 7м) и фрахтует суда с рынка при необходимости. КМТФ выполнила объём 4620 тысяч нефти за 2005 год, что равняется более чем 50% общего объёма экспорта казахстанской нефти морским транспортом. Пунктами назначения перевозок в 2005 году были Махачкала (Россия)- 2400 тысяч тонн, Нека (Иран) - 1200 тысяч тонн и Баку (Азербайджан) -1020 тысяч тонн. Дальнейший план КМТФ включает строительство флота танкеров большой мощности и развитие нефтяного терминала Курык.

Основные участники судоходной деятельности в Каспийском море могут быть представлены следующим образом:

Таблица 3.2.3-5 Судоходные компании в Каспийском море

Страна (Судоходная компания)	Деятельность (Количество судов)
Азербайджанская Государственная Судоходная компания (CASPAR)	Самая большая мощь в Каспийском судоходстве Имеет в собственности/управляет около 80 судов, 40 из них занимаются коммерческой деятельностью в Каспийском море, в том числе 7 железнодорожных паромов. Железнодорожный паром вмещает 28 железнодорожных вагонов.
Иранская судоходная компания (Флот Хазар)	Управляет 6 судами, все они являются грузовыми судами. В основном еженедельно ходят в порт Актау.
Туркменистанская судоходная компания	Управляет 3 судами, все они являются грузовыми судами.
Казахстанская Государственная Судоходная компания (Казмортрансфлот)	Имеет в собственности/управляет 3 судами, все они являются танкерами. В их распоряжении нет грузовых судов.
Российская судоходная компания	Танкеры и грузовые суда, в том числе 2 железнодорожных парома. Железнодорожный паром вмещает 52 железнодорожных вагона.

Как указано выше, доля казахстанского флота мала и специализируется на транспортировке нефти. Большинство основных грузов, в том числе транзитный груз и контейнерный груз перевозится не казахстанским флотом.

Внутренние водные пути

Внутренний водный транспорт в Казахстане ограничивается в основном судоходным водным районом рек Иртыш, Или, Урал, озера Балхаш. Общая протяжённость зоны обслуживания составляет 3600км. Большая часть района замерзает в зимнее время из-за чего судоходство невозможно. 9 основных речных портов являются частной собственностью. Основной продукцией перевозимой по внутренним водным путям являются песок, гравий, древесина и топливо. Объёмы перевозок в 2003 году составили 555 тысяч тонн грузов и 160000 пассажиров.

(4) Проблемы и ограничения

1) Доступ к железной дороге (КТС)

Железнодорожная линия со станции Мангыстау в порт Актау принадлежит и управляется компанией Каскортранссервис (КТС), которая является отдельной организацией от КТЖ. Весь железнодорожный путь в/из порта Актау проходит через эту линию. Компания КТС основана в 1964 году как частная железнодорожная линия, соединяющая порт Актау с промышленным районом, расположенным в пригороде Актау для перевозки необходимых материалов. Позже линию соединили с основными линиями КТЖ станции Мангыстау из-за необходимости транспортировки казахстанской нефти в порт Актау для экспорта. При этом, 18км линии до сих пор принадлежит КТС. КТЖ обладает 25,5% акций КТС и поддерживает близкие отношения с ним. Ежедневное функционирование осуществляется при взаимном сотрудничестве и для механизма совместной работы не существует препятствий. Однако со стороны клиентов железной дороги существует критика относительно услуг КТС в том плане, что приоритет отдаётся транспортировке нефти, а перевозка основных грузов остаётся в стороне или в отношении того, что железнодорожные тарифы поднимаются довольно часто, не принимая во внимание условия предпринимательской деятельности клиентов. Для продвижения дальнейшего расширения транзита грузов в/из порта Актау, очень важно иметь свободный и простой доступ к порту, чтобы достичь этого возможно потребуются разрабатывать определённые меры.

2) План будущего развития (Курык)

Нефть является основной экспортируемой продукцией в порту Актау и вся казахстанская нефть, экспортируемая судами, проходит через порт Актау. Расширение порта Актау изначально было направлено на увеличение объёма нефти с нового нефтяного шельфового месторождения. Существует проект развития другого порта в Курык, который также пытается стимулировать увеличение объёма нефти из нового шельфового месторождения. Курык находится в 75км к юго-востоку от Актау, где в данное время нет портовых сооружений. План разработан казахстанским нефтяным гигантом КазМунайГаз и государственной танкерной компанией

Казмортрансфлот. Они намерены развивать новый нефтяной загрузочный терминал, и сооружения для погрузки и разгрузки основных грузов не включены в их план. Резкий подъём морского экспорта нефти ожидается к 2010 году после начала коммерческого функционирования нефтяного месторождения Кашаган. В данное время трудно прогнозировать начнёт ли функционирование новый нефтяной терминал Курык к тому времени или порт Актау сохранит доминирующую позицию в экспорте казахстанской нефти. Также морской экспорт нефти будет зависеть от роста объёма экспорта по трубопроводу. Дальнейшее развитие этих двух планов определённо окажет большое влияние на наш проект, особенно на выбор места разработки технико-экономического обоснования.

3) Национальная линия судоходства (КМТФ)

Это не просто вопрос, относящийся к порту, но довольно важный вопрос, относящийся к транзитному транспорту через восток/запад в целом. Необходимо развивать морской транспорт в Каспийском море. Каспийское море формирует внутреннюю часть восточного/западного коридора и если не предпринимать необходимые шаги для развития морского транспорта, коридор оборвется, не имея одной линии. Большинство судов, в настоящее время торгующих в Каспийском море, являются перевозчика изначально созданными для транспортировки грузов, таких как зерно и стальная продукция, многие из них устарели. Необходимо развивать флот, который может вмещать контейнерные грузы, поскольку основную часть транзитных грузов в будущем будут составлять контейнерные грузы.

Для торговли используются современные виды судов, такие как полу-контейнерный тип грузовых судов, железнодорожный паром с большей грузоподъёмностью вагонов, паром для грузового транспорта.

Такие суда должны функционировать на основе фиксированного расписания для удобства торговли. В настоящее время в Казахстане нет операторов судов для перевозки основных грузов, и большинство грузов перевозится зарубежными судами. Казахстан должен рассмотреть возможность участия в транспортировке основных грузов в Каспийском море. Для привлечения частного сектора в судоходный бизнес, стоит рассмотреть некоторые поощрения.

3.2.4 Воздушный Транспорт

(1) Характеристики воздушного транспорта

Сектор воздушного транспорта Казахстана является относительно небольшим, учитывая обширную площадь территории страны и экономический потенциал. Комитет Гражданской Авиации при Министерстве транспорта и коммуникаций является контролирующим органом за воздушным транспортом в Казахстане.

Комитет Гражданской Авиации включает в себя три управления. Управление по регулированию деятельности авиакомпаний руководит работой гражданской авиации. Управление по регулированию деятельности аэропортов ответственно за планирование, развитие и контроль аэропортов страны. Управление по безопасности полетов отвечает за все правила безопасности,

применяемые к гражданским воздушным судам, летающим над территорией страны. Государственная политика на рынке воздушных перевозок направлена на формирование конкурентоспособных воздушных перевозчиков, способных удовлетворить на коммерческой основе потребности клиентов в услугах воздушного транспорта в Казахстане.

Транспортировка грузов по воздуху составляет около 20 тысяч тонн в год, удерживаясь почти на том же уровне уже несколько лет. В дальнейшем ожидается повышение в западном регионе нефтяной промышленности. В Казахстане нет больших объёмов воздушных грузов, чтобы оправдать затраты авиаперевозчиков. Все воздушные грузы перевозятся с пассажирскими рейсами. В настоящее время большинство грузовых перевозок сконцентрировано в аэропорту Алматы.

Таблица 3.2.4-1 Воздушные перевозки в Казахстане

	2001	2002	2003	2004
Воздушные грузовые перевозки (тысячи тонн)	10	20	20	20
Оборот воздушных грузов (миллион тонн/км)	40	50	90	70
	2001	2002	2003	2004
Пассажирские перевозки (тысяч пассажиров)	900	1,000	1,300	1,300
Оборот пассажиров (миллион пассажиров/км)	1,901	2,179	2,654	2,638

Источник: Статистический годовой отчёт Казахстана, 2005г.

(2) Аэропорты в Казахстане

В Казахстане существует 20 аэропортов. Девять аэропортов обладают статусом международного аэропорта. Аэропорт Алматы играет ведущую роль в качестве основного аэропорта страны, как для перевозки грузов, так и пассажиров. Большинство международных рейсов осуществляются в/из Алматы вместе с несколькими рейсами из Астаны. Аэропорты Актау и Атырау осуществляют несколько региональных международных рейсов из Каспийского региона.

Таблица 3.2.4-2 Аэропорт в Казахстане

	Название аэропорта	Статус		Тип собственности
		Международный	Международный	
1	Аэропорт Петропавловск	○		Муниципальный
2	Аэропорт Костанай		○	Муниципальный
3	Аэропорт Кокшетау		○	Частный
4	Аэропорт Астана	○		Национальный
5	Аэропорт Атырау	○		Частный (КМГ)
6	Аэропорт Актау	○		Муниципальный
7	Аэропорт Акжол, Уральск	○		Частный
8	Аэропорт Актобе	○		Национальный
9	Аэропорт Усть-Каменогорск		○	Муниципальный
10	Аэропорт Семей		○	Муниципальный
11	Аэропорт Павлодар		○	Национальный
12	Азамат сервис, Экибастуз		○	Частный
13	Аэропорт Сарыорак, Караганда		○	Частный
14	Аэропорт Жезказган		○	Национальный
15	Аэропорт Шымкент		○	Муниципальный
16	Аэропорт Аулие Ата, Тараз	○		Частный
17	Аэропорт Кызылорда	○		Муниципальный
18	Аэропорт Талдыкорган		○	Муниципальный
19	Аэропорт Алматы	○		Частный
20	Алтаир Эйр, село Боралдай		○	Частный

Источник: Комитет гражданской авиации, МТК

(3) Рынок воздушного транспорта

В Казахстане имеется несколько авиакомпаний, но государственная компания Эйр Астана осуществляет основную долю полётов среди них, после частной компании SCAT.

Таблица 3.2.4-3 Доля внутреннего рынка в 2004 году

Авиалиния	% полётов	% мест	% мест-миль
Air Astana	34.4%	52.2%	62.3%
SCAT	40.7%	30.5%	26.2%
Евразия	13.2%	9.9%	5.4%
Тулпар			
Кокшетау	6.6%	4.9%	4.0%
Жетысу	4.3%	2.1%	2.0%
Итого	0.8%	0.3%	0.1%
Air Astana	100.0%	100.0%	100.0%

Источник: Всемирный банк

(4) Политика правительства

Правительство Казахстана играет относительно активную роль в собственности авиалиний, лицензировании маршрутов, ограничении режима международного субсидирования и инвестиций в аэропорты. Правительство обладает 51% акций казахстанского национального перевозчика Эйр Астана совместно с зарубежной компанией (BAE). Эйр Астана имеет монополию на большинство внутренних авиамаршрутов Алматы-Астана.

“Политика развития воздушного транспорта в Казахстане на 2006-2010гг.” – это правительственная программа относительно будущего плана на воздушный транспорт. Она содержит следующую политику:

Расширение флота для графика обслуживания поставок для увеличения спроса

Введение основной концепции, в которой международные рейсы сконцентрированы в трёх основных аэропортах (Астана, Алматы и Атырау) и внутренние рейсы соединяют региональные центры

Стимулирование роста транзита через один или более основные аэропорты, подгоняя оснащение аэропорта до международных стандартов

Увеличение участия местных властей в развитии региональных аэропортов для модернизации оборудования

Развитие региональных грузовых аэропортов с помощью внешних источников финансирования

Внедрение большего числа структур коммерческого управления

3.2.5 Логистический Центр

(1) Станция «Достык»

1) Тенденция импорта и экспорта грузов между Казахстаном и Китаем.

Достык, расположенный на восточной границе Казахстана, является узлом пограничного логистического распространения между Казахстаном и Китаем. Они начали функционирование в 1992 году и в 2005 году заключено сделок приблизительно на 11 млн. тонн.

Таблица 3.2.5-1 Транспортировка входящих и исходящих грузов с Достык

(Ед.измерения: десять тысяч тонн в год)

Продукция	Всего в 2005г.		2005(Экспорт/ импорт)		2005(Транзит)	
	в Китай	в Казахстан	в Китай	в Казахстан	в Китай	в Казахстан
Сырая нефть	171	6	139	6	32	
Кокс		44		31		13
Металлические товары	537		524		13	
Металлические товары	78	16	69	14	9	2
Инструмент	22	8	21	7	1	1
Строительные материалы		24		18		6
Хлопок	11		1		10	
Продукты питания		17		3		14
Удобрения	50		10		40	
Химическая продукция	24	18	21	6	3	12
Контейнер	10	53	7	28	3	25
Другие	11	12	3	4	8	8
Всего в 2005г.	907	200	795	117	112	83
Всего в 2006г. (оценка)	1,100	250	970	138	130	112

Источник: КТЖ

82% от всех грузов экспортируется из Казахстана в Китай и 18% импортируется из Китая в Казахстан. Из 9 070 000 тонн груза, направляемого в Китай, 7 950 000 тонн из них (88%) отправляются из Казахстана, а оставшиеся 1 120 000 тонн (12%) является транзитным грузом. Рассматривая транзит груза через страну, 700 000 тонн из России и 360 000 тонн из Узбекистана. И из 2 000 000 тонн груза, ввозимого из Китая в Казахстан, 1 170 000 тонн (59%) являются казахстанскими (конечный пункт назначения) и оставшиеся 700 000 тонн (41%) являются транзитным грузом. Рассматривая данный транзит груза по стране, 290 000 тонн идёт в Узбекистан, 250 000 тонн – в Россию и 150 000 тонн в Таджикистан.

Результат последних девяти месяцев с января по сентябрь 2006 года составляет приблизительно 8 000 000 тонн в Китай и 1 800 000 тонн из Китая. Ожидается, что чистый объём перевозок за 2006 год составит 11 000 000 тонн для Китая и 2 500 000 тонн для Казахстана.

Судя по объёму транспортных средств, Достык стал одной из станций, где производится транспортировка грузов через границу в большом масштабе.

В недавнем времени объём перевозок контейнеров из Китая резко возрос.

По данной причине функционирование станции для погрузки контейнеров чрезвычайно перегружено. Поскольку обычно количество контейнеров, перевозимых из Китая мало, то контейнерные вагоны в Казахстане на станцию «Достык» поставляются в небольших количествах.

Перевозка контейнеров переполнена и очень замедлена.

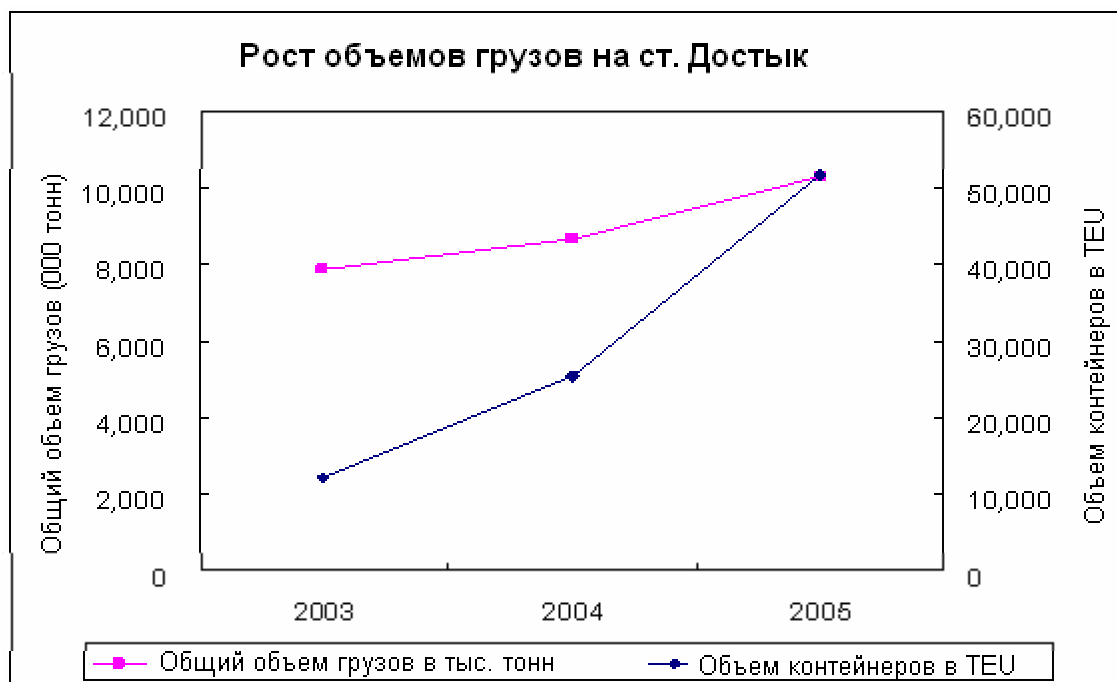


Рисунок 3.2.5-1 Рост объёма грузов на станции «Достык»

Таблица 3.2.5-2 Текущие объёмы грузовых контейнеров на станции «Достык»

	Количество загружаемых контейнеров	Количество пустых контейнеров	Общее количество контейнеров	Грузооборот в тоннах
Импорт в Китай	1/27	94/1,827	95/1,854	354/7,514
Экспорт в Казахстан	185/3,873	0/0	185/3,873	5,148/110,034

Примечание: Все данные представлены на 21 ноября/собранные данные до 21 ноября

Источник: КТЖ

2) Условия выверки железной дороги между Достык и Алашанкоу

Станция Достык и Алашанкоу встречаются, расстояние между ними составляет 12,2 км. Граница составляет 4 км в Казахстане и 8 км в Китае. Две линии соединяют эти станции, одна 1520, широкая колея и другая – 1435, стандартная колея. Вертикальная выверка имеет угол наклона 12,5% со стороны Казахстана. Эффективная протяжённость колеи основных путей на обеих станциях составляет 850 м.

Таблица 3.2.5-3 Условия выверки железной дороги между Достык и Алашанкоу

	Казахстанская сторона (1520мм)	Китайская сторона (1435мм)
Единый весовой стандарт на китайскую сторону	4000 тонн	2600 ~ 2000 тонн
Единый весовой стандарт с китайской стороны	2000 тонн	1000 тонн
Средняя скорость поезда, км/ч	25.2	11.1

3) Методы погрузочных работ на обеих станциях

Работы по смене вагонов, пересекающих государственную границу, осуществляются принимающей стороной, т.е. работы по сцеплению и расцеплению поезда из Казахстана в Китай осуществляются китайской стороной, и наоборот происходит для поезда из Китая в Казахстан. На станции «Достык» организуются вагоны и отправляются на станцию Алашанкоу, а вагоны из Китая расцепляются, перегружаются на вагоны с казахстанской колеей и сортируются по поездам, идущим в различных направлениях по Казахстану. Однако смена колёс происходит в одностороннем порядке на станции «Достык», поскольку станция «Алашанкоу» не оснащена соответствующим оборудованием для смены колёс как грузовых, так и пассажирских поездов. Смена колёс и вагонеток ограничено только для пассажирских поездов и грузовых поездов со специальным грузом, который сложно перегрузить.

4) Направления усовершенствования станции «Достык» в качестве узла логистического распространения

В чистых перевозках предел груза для Китая очень большой (9 070 000 тонн в 2005г.) и ввоз грузов из Китая мал (2 000 000 тонн). Относительно контейнерных грузов среди них, объём входящих грузов из Китая увеличился (500 000 тонн в 2005г.) и ограничения грузов для Китая, идущих из Казахстана маленькое (100 000 тонн в 2005г.). Более того, ожидается, что ввоз контейнерных грузов из Китая достигнет 1 000 000 тонн. Данные ситуации вызывают следующие проблемы в Достык.

Что касается вагонов, то загруженные вагоны, отправляемые из Казахстана, становятся пустыми на Китайской стороне и часто эти пустые вагоны отправляются обратно в Казахстан. Тем временем, поскольку контейнерного груза из Казахстана меньше, то многие контейнеры возвращаются назад пустыми. В обоих случаях они перевозят груз только в одном направлении.

В недавнем времени число контейнерных перевозок возросло. По этой причине присутствует нехватка контейнерных вагонов, и контейнеры собираются на станции «Достык».

Такая операция на станции «Достык» занимает слишком много времени. Это происходит по следующим причинам: «слишком много времени на процедуру таможенной очистки грузов», «слишком много времени на перегрузку», «приближение предела мощностей оборудования для перегрузки» и так далее.

Для срочного разрешения проблемы в связи с увеличением числа контейнерных перевозок из Китая, необходимо узнать больше о условиях поставки контейнеров из Китая и обеспечить распределение

контейнерных вагонов на станции «Достык».

Необходимы следующие решения в рамках средних и длительных сроков.

Оснащение оборудованием

Исследовать способ использования оборудования переагрузки, рассмотреть и расширить мощность переводом основного парка перегрузки №2/№3 в парк перегрузки контейнеров.

Расширить пропускную способность в парке 1435, который связан с поездами из Китая и прибывающими поездами.

Усилить накопительную мощность вагонов на путях подачи и отправки и сортировочных путях в парке А по широкой колее 1520мм, работающим с Казахстанскими поездами и вагонами.

Увеличить количество контейнерных вагонов, которое равняется спросу в Казахстане.

Сторона программного обеспечения

Проверить существует ли свободное пространство для большего сохранения и большей эффективности или нет, рассматривая процедуру таможенной очистки грузов.

Попытаться сохранить баланс грузов друг друга, обычный груз или контейнерный груз, в деловом развитии. Данные проблемы вызваны несбалансированностью импорта и экспорта на станции «Достык».

Развивать предприятия грузоперевозчиков из Китая в Казахстан

Что касается контейнеров, развивать предприятия связанные с контейнерными перевозками в Китай.

Более того, заново развивать бизнес с помощью скидок, поскольку ограничение груза для Китая велико.

(2) Мультиmodalный логистический центр

1) Текущая ситуация

В Алматы создан логистический центр, также планируется создание подобного центра в Астане.

Подробную информацию по данному проекту получить невозможно, но структура проекта такова, что железнодорожный грузовой терминал находится в центре сооружений для перевалки груза и складских помещений.

Эти логистические центры могут стать основой мультиmodalной логистики и возможно потомками будущих логистических центров в Казахстане.

Существует пример проекта коммерческого комплексного сооружения, при поддержке ЕБРР в Алматы, хотя у него нет логистических функций.

В Астане планируется перенести рынок в другое место.

Более того, согласно плана Департамента водного транспорта, Министерства транспорта и коммуникаций по расширению Актауского порта, предполагается создание логистического центра.

Министерство индустрии и торговли планирует создание свободных экономических зон, а также логистических сооружений в трёх приграничных районах, как описано выше (3.7 Промышленно-торговый сектор). Что касается приграничной зоны Хоргоса, то имеется резолюция № 1061, 7 ноября 2006г. одобряющая программу дальнейшего развития Международного Центра приграничного сотрудничества Хоргоса на 2007-2011гг.

Однако, похоже, что данные логистические центры планируются и внедряются по отдельности.

В некоторой степени может получиться неизбежный результат, поскольку логистика является многосторонней отраслью и стоит на рубеже различных областей.

2) Перспектива на будущее

В Японии была основана «Ассоциация продвижения общей логистической политики», состоящая из:

Министерство земли, инфраструктуры и транспорта	}	Лидирующие министерства
Министерство экономики, торговли и промышленности		
Министерство управленческих дел (Бюро информации и коммуникации)		
Комиссия справедливой торговли		
Министерство иностранных дел (Экономическое бюро)		
Министерство финансов (Таможенное бюро)		
Министерство труда и социального обеспечения (Медицинское и пищевое бюро)		
Министерство сельского, лесного и рыбного хозяйства (Общее бюро пищевой промышленности)		
Агентство национальной политики (Транспортное бюро)		
Министерство окружающей среды.		

Основание для создания такой организации следующее:

Глобализация экономики

ИТ прогресс

Глобальное потепление

Общество по утилизации отходов

Требования предприятий (управление поставщиками: составление общей цепи компаний от материального снабжения – производства – продажи – логистики – потребления, включая сокращение инвентаря, сокращение времени и т.д.)

Необходимо отметить, что правительство устанавливает общее координирование для продвижения эффективной логистики, что очень важно в Казахстане и каждое министерство и агентство устанавливает задачи и осуществление политик.

Более того, логистику необходимо продвигать в основном частным образом, а государство должно поддерживать общественную деятельность и устранять преграды прогресса логистики. Для этой цели, правительство должно в достаточной мере понять намерения частных компаний. В частности, правительственные и государственные корпорации должны менять понимание со стороны поставщика инфраструктуры с большим влиянием на поставщиков государственных услуг в отношении пользователей со стороны потребителей, и что самое важное удовлетворить спрос.

Относительно логистических центров, которые планируются отдельно и независимо в настоящее время, в перспективе развития можно принять во внимание опыт Японии.

Независимые собственные логистические центры основных частных логистических предприятий
Грузовые терминалы для МСБ

Логистические и выставочные комплексы для оптовых предприятий МСБ

Складской комплекс МСБ

Рынки и логистические комплексы в окрестностях больших городов

Логистический выставочный комплекс для компаний импорта/экспорта в районах порта

Большие логистические предприятия смогут независимо построить свои логистические центры.

Поскольку МСБ не имеет достаточных средств для строительства собственных логистических центров, обществу, возможно, будет необходимо поддерживать совместные общие терминалы и офисные/логистические/выставочные комплексы для оптовых предприятий МСБ. Складской комплекс может привести к преимуществам сбора.

Более того, когда есть необходимость переноса рынков из центра города в его окрестности, логистику необходимо принимать во внимание.

В порту, возможно, будет необходимо создать комплексы для офисов, логистики, выставок и продажи импорта/экспорта МСБ вместо простых складов или хранилищ для грузов.

Желательно расположить комплексы логистических центров в окрестностях города, применяя планирование во избежание проблем с транспортными пробками, поскольку такие центры мультимодальными и сами по себе вызывают скопление транспорта.

В Японии существует пример того, как были построены грузовые терминалы, складские комплексы и оптовые центры в Хейваджима, Касай и Итабаши, в окрестностях Токио при финансовой поддержке Японского Банка Развития (Банка Развития Японии). Кроме того, был перемещен оптовый рынок овощей и фруктов и так же планируется сменить местоположение рыбного оптового рынка в окрестности Токио.

Согласно результатам исследований по данному проекту проводившихся в Иране и Азербайджане в данных странах не имеется мультимодальных логистических центров. В Китае существуют современные логистические центры, но они в основном принадлежат большим предприятиям и компаниям зарубежных инвесторов. Например, Хайер (Китайский производитель бытовой техники) имеет свой собственный логистический центр. В Синдзяне нет современных логистических центров. В отчете консультантов технического содействия АБР «Программа содействия региональной торговле и таможенного сотрудничества – Проект содействия региональной торговле и изучения развития логистики в Синдзянь-Уйгурском автономном округе» (июнь 2006г.) говорится.

В настоящее время наблюдается недостаток консолидированных и распределительных узлов в Синдзяньской логистической системе. Нет ни систематического распределения движения грузов (множество транспортных средств возвращаются порожняком) ни современных централизованных сооружений по предоставлению коллективного логистического обслуживания таких как сборка, упаковка, инспекции, перегрузку и управление материальными запасами. Согласно документальной информации, существующие центры (которые на деле - просто склады) являются не автоматизированными и механизированными базовыми структурами. В таких сооружениях не предоставляются дополнительные услуги, а нет экономии за счет масштабов, что превращаются в упущенные возможности в снижении расходов.

В отчете АБР предлагается создать логистические центры 1 уровня (Урумчи, Хоргос и Кашгар) и 4 логистических центра второго уровня в Синьдзяне и техническое содействие в применении генерального планирования.

В Казахстане примерно такая же ситуация.

3.2.6 Условия Деятельности Экспедиторов

(1) Описание формирования предприятий, связанных со сферой транспорта при реформировании экономики, ориентированной на рынок, после распада СССР.

После распада Советского Союза в декабре 1991 года, в контексте международных и внутренних законов пятнадцать республик, которые входили в состав СССР и находились в экономической системе, контролируемой централизованно, столкнулись с переменами и стали независимыми государствами.

Прежде государственные предприятия осуществляли свою производственную деятельность при помощи сырьевых ресурсов, которыми обеспечивал ГОССНАБ (Государственный Комитет по поставке товаров) на основе среднесрочного и долгосрочного плана, подготавливаемого ГОСПЛАН-ом (Государственный Комитетом по экономическому планированию). После распада Советского Союза предприятия растратили свои каналы поставки, через которые они получали сырье и доставляли свою продукцию своим клиентам. Эта потеря стала актуальной проблемой для их производственной деятельности, так как нарушилась система совместного производства, существовавшая в 15 странах в прежние времена.

В этой запутанной ситуации дестабилизация платежной системы между 15 отдельными независимыми государствами сделала проблему еще более сложной. Так как рубль потерял свою кредитоспособность как международная и национальная валюта, внешнеторговая платежная система между 15 отдельными независимыми странами была вынуждена стать другой системой, использующей бартерную оплату или эквивалент в иностранной валюте, в основном, в долларах США.

Например, корпорация по производству сельскохозяйственной техники в бывшей Белорусской Советской Социалистической Республике была вынуждена уменьшить объемы производства вследствие прекращения поставок чугуна и стали из Уральского региона бывшего СССР. Они также столкнулись с проблемой поиска клиентов даже в бывшем Советском Союзе, так их торговые платежи зависели от средств, в том числе от бартерных систем оплаты, при которых они не могли выплачивать зарплату работникам, а выплачивали товарами, приобретенными у клиентов через бартерную торговлю. В такой ситуации каждое производственное предприятие было вынуждено прекращать свою деятельность. Судьба корпораций, связанных с транспортом, была практически аналогичной.

(2) Основные характеристики формирования экспедиторов в Казахстане

В Советском Союзе транспортная сеть управлялась целостно под руководством бывшего Министерства Транспорта СССР. Тем не менее, как только страны обрели независимость, каждое государство создало свои национальные министерства транспорта для управления своими собственными железными дорогами. По сравнению с производственными предприятиями, описанными выше, нормативные правила железных дорог между бывшими республиками СССР не прекратились после полной дезинтеграции, вероятно, из-за физической неделимости железнодорожных сетей.

Тем не менее, это ограничивалось бывшими республиками Советского блока; обстоятельства были более сложными в отношении логистики с другими странами, которые не были частью бывшего СССР.

Все предприятия бывшего Советского Союза осуществляли свою международную логистику через государственные корпорации, такие как МПС (железные дороги), АЭРОФЛОТ (авиалинии) и ДВМФ (FESCO, Дальневосточный морской флот).

Но, после распада на 15 независимых стран им пришлось поддерживать отношения сотрудничества с иностранными экспедиторами. Тем не менее, иностранные крупные экспедиторы открыли свои филиалы в таких больших городах, как Москва, до распада СССР. Следовательно, после обретения независимости одно за другим образовывались совместные предприятия между национальными независимыми и иностранными экспедиторами, что делало систему логистики стабильнее независимо от политического кризиса (во времена руководства Бориса Ельцина) или дестабилизирующих экономических факторов (инфляция или дефолт рубля).

Тем временем, внутренние страны, как Казахстан, находились в опасности остаться вне международной логистики без помощи иностранных экспедиторов, которые имеют глобальные сети, включая бывший Советский Союз. Тем не менее, международные крупные экспедиторы, такие как Schenker и PANALPINA, образовывали зарубежные дочерние компании одной за другой, сосредоточившись на бывшей столице, Алматы.

После 2000 года внутренняя экономика и внешняя торговля растут значительно, и увеличение числа иностранных экспедиторов достигает пика, благодаря поддержке со стороны развития национальных нефтяных месторождений в прибрежной полосе Каспийского моря и внутри региона, а также высокой цене на сырую нефть. В то же время усилились внутренние капиталовложения в экспедиторскую деятельность. Новые участники в экспедиторском бизнесе организовали АНЭК (Ассоциация Национальных Экспедиторов Республики Казахстан) и нацелились на создание конкурентоспособной силы.

Число транспортных агентств и экспедиторов, зарегистрированных в Казахстане, является следующим.

Таблица 3.10-1 Транспортные агенты и экспедиторы в Казахстане в год

	2001	2002	2003	2004
1. Наземные перевозки	741	745	805	877
2. Трубопроводы	8	6	6	6
3. Авиа	77	79	62	44
4. Речной транспорт	11	11	11	11
Итого	837	841	884	938

Источник: “Казахстан в цифрах 2005”, “Бизнес спектр Казахстан 2006”

Таблица 3.10-2 Транспортные агенты и экспедиторы в Казахстане по областям в 2004

	Назем. перевозки	Трубопровод	Авиа	Речной транспорт	Итого
Акмолинская область	49	0	1	0	50
Актюбинская область	47	0	1	0	48
Алматинская область	54	0	3	0	57
Атырауская область	38	3	2	2	45
В-Казахстанская область	107	0	1	5	113
Жамбылская область	43	0	1	0	44
З-Казахстанская область	45	0	1	1	47
Карагандинская область	89	0	3	1	93
Костанайская область	46	0	0	0	46
Кызылординская область	25	0	0	0	25
Мангыстауская область	40	0	0	0	40
Павлодарская область	47	1	0	1	49
С-Казахстанская область	43	0	0	1	44
Ю-Казахстанская область	49	0	1	0	50
Город Астана	28	1	2	0	31
Город Алматы	127	1	28	0	156
Весь Казахстан	877	6	44	11	938

Источник: “Казахстан в цифрах 2005”, “Бизнес спектр Казахстан 2006”

Характеристики сосредоточения транспортных агентов являются следующими:

В Алматы и в столице, Астане, создано много транспортных агентов.

Существует много транспортных агентов в регионе Восточного Казахстана, где расположены город Усть-Каменогорск, один из промышленных центров Казахстана, и город Семипалатинск, где находятся кабельные заводы и предприятия точной индустрии.

Много транспортных агентов в Карагандинской области, так как это металлургический центр и значимый регион для внутренних поставок и экспорта черных металлов и стали.

Относительно распределения экспедиторов, в соответствии с «Бизнес Спектром Казахстана 2006», крупные экспедиторы имеют сеть, охватывающую многие части страны.

GlobalLink: обладает крупной сетью филиалов в Алматы, Астане, Аксае, Актау, Актобе, Атырау и Усть-Каменогорске.

PANALPINA: специализируется на нефтяных грузах, например, в Актау, где активно развивается нефтяной сектор; и в Атырау, который обладает потенциалом для развития нефтяного сектора, модернизации нефтеперерабатывающего завода и строительства нового нефтяного индустриального комплекса.

(3) Вопросы в будущем

Из встреч с участниками транспортного сектора и благодаря анализу соответствующих документов, отмечаются следующие вопросы.

1) Общие задачи (снижение транспортных расходов и транзитного времени)

А. Проблемы в приграничных пунктах: Недостаточная мощность переработки грузов и длительное время таможенных процедур, а также тщательные досмотры пограничными службами (в особенности, при досмотре с распечатыванием международных транзитных грузов)

В. Общие таможенные проблемы: сложные процедуры / недостаточное толкование соответствующих законов и норм / существование незаконных действий.

С. Проблемы, связанные с железной дорогой: высокие транспортные расходы / нехватка сооружений для переработки грузов / вспомогательных сооружений / недостаточная мощность переработки контейнерных грузов / недостаточная мотивация местного персонала.

Д. проблемы строительства и улучшения дорог: существующее неравенство между быстрым ростом грузового транспорта и необходимыми контрмерами при строительстве новых и усовершенствовании существующих дорог.

2) Усиление потенциала экспедиторского бизнеса

А. Повышать знания относительно таможенных процедур и процедур импорта и экспорта

В. Разрабатывать новые технологии по процедуре резервирования ж/д вагонов

С. Значимость деятельности промышленной группы, например, АНЭК*, чтобы решать проблемы, которые сложно решить самим.

Примечания *:

Наименование: АНЭК (Ассоциация Национальных Экспедиторов Казахстана), основана в 1997 году.

Связанная организация: член FIATA (Международная федерация экспедиторских ассоциаций) и Торговой Палаты Казахстана

Члены АНЭК: 18 формальных членов, 37 дополнительных членов обслуживают 90% железнодорожных грузов. Страховые компании также являются членами.

Задачи АНЭК:

1 Развитие экспедиторского бизнеса в Казахстане

- 2 Усиление бизнес активности
- 3 Защита интересов членов
- 4 Развитие правовой инфраструктуры
- 5 Содействие в эффективном решении для развития транспортной индустрии
- 6 Расширение и усиление международных связей
- 7 Реализация потенциала транзитных грузоперевозок в Казахстане

Чтобы реализовать данные задачи, АНЭК регулярно проводит обсуждения с государственными организациями (Министерство Транспорта и Коммуникаций, Комитет Таможенного Контроля и т.д.).

При существующей политической стабильности и экономическом развитии наблюдается тенденция, когда другие промышленные предприятия, прежде купленные иностранными компаниями, выкупаются обратно. Наряду с этой тенденцией вероятно, что национальные экспедиторы в Казахстане будут становиться конкурентоспособными на международном уровне с целью развития логистики.

3.3 Промышленный и Торговый Сектор

3.3.1 Общие Направления Инвестиций

Зарубежные прямые инвестиции в Казахстан в основном направлены в добывающую промышленность, основными странами-инвесторами являются США, Швейцария, Нидерланды и Великобритания (см. Таблица 3.3-1 и Таблица 3.3-2). В частности инвестиции в добывающую промышленность, а именно в нефтяную промышленность, демонстрируют резкий рост, как с точки зрения сумм, так и их доли. В 2005 инвестиции в добывающую отрасль значительно сократились.

Таблица 3.3-1 Иностранные инвестиции в Казахстане

(сумма: US\$ миллионов, ед. изм.: %)

	Всего 1993-2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%
Добывающая отрасль	7,841.2	62.4	3,088.9	67.8	2,070.8	50.4	2,188.3	47.3	5,245.0	63.4	1,766.4	27.5
Производство	1,766.4	14.1	642.7	14.1	832.4	20.3	1,000.7	21.6	519.1	6.3	280.3	4.4
Прочее (недвижимость, образование)	2,954.6	23.5	825.0	18.1	1,202.6	29.3	1,435.5	31.0	2,508.6	30.3	4,369.7	68.1
Всего иностранных инвестиций	12,562.2	100.0	4,556.6	100.0	4,105.8	100.0	4,624.5	100.0	8,272.7	100.0	6,416.4	100.0

Источник: Республика Казахстан, «Статистический ежегодник Казахстана» 2004, 2005 и 2006»

С точки зрения стран-инвесторов, США демонстрируют значительный рост капиталовложений. В сравнении с данными 2002 года уровень инвестиций в 2004 году (US\$8,272.7 миллионов) увеличился в 2.12 раза. Инвестиции Нидерландов также увеличивались быстрыми темпами в 8.55 раз за тот же период. Рост Китайских инвестиций увеличился в 1.85 раза за тот же период. В 2005 году произошел спад инвестиций в результате сокращения объемов инвестиций из США, но в 2006 году общий объем инвестиций будет восстановлен.

Таблица 3.3-2 Основные зарубежные страны-инвесторы

(ед. изм.: US\$ миллион, %)

Страны	1993-2000 (Асс)		2001		2002		2003		2004		2005	
	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%
США	4,161.2	33.1	1,460.4	32.1	1,011.4	24.6	1,105.5	23.9	2,971.2	35.9	1,125.5	17.5
Швейцария	171.0	1.4	361.0	7.9	520.0	12.7	630.5	13.6	235.6	2.8	103.4	1.6
Нидерланды	398.2	3.2	211.1	4.6	401.0	9.8	612.2	13.2	1,768.2	21.4	1,534.2	23.9
Великобритания	1,701.9	13.5	600.6	13.2	622.7	15.2	591.4	12.8	924.6	11.2	-62.4	-1.0
Италия	515.6	4.1	488.3	10.7	469.1	11.4	375.7	8.1	312.9	3.8	306.6	4.8
Китай	551.5	4.4	211.9	4.7	64.7	1.6	248.6	5.4	387.8	4.7	195.0	3.0
Всего прочие страны	5,062.8	40.3	1,223.3	26.8	1,016.9	24.8	1,060.6	22.9	1,672.4	20.2	3,214.1	50.1
Всего зарубежных инвестиций	12,562.2	100	4,556.6	100	4,105.8	100	4,624.5	100	8,272.7	100	6,416.4	100

Источник: Республика Казахстан, «Статистический ежегодник Казахстана» 2004, 2005 и 2006»

3.3.2 Промышленный и Торговый Сектор

Промышленная деятельность оказывает влияние на логистику. С другой стороны, условия логистики влияют на промышленное положение (иностранных) прямых инвестиций. Следовательно, в некоторой степени это взаимоотношения. Однако говоря в общем, промышленная деятельность порождает груз. В данном разделе исследуется промышленное развитие, связанное с логистикой в Казахстане. Тем не менее, промышленное развитие является большой темой и вне данного исследовательского проекта. Его необходимо спланировать как ещё один независимый исследовательский проект промышленного развития. Следовательно, в данном разделе настоящие политики промышленного развития рассмотрены коротко, а возможности логистики исследованы следующим образом.

(1) Организация во главе промышленности и торговли (Министерство индустрии и торговли)

В Казахстане Министерство индустрии и торговли (МИТ) имеет юрисдикцию над индустрией и торговлей как это дословно показывает название. МИТ состоит из комитетов и департаментов.

Комитет технического регулирования и метрологии
Комитет индустрии и научно-технического развития
Комитет регулирования торговли и туризма
Комитет по инвестициям
Комитет защиты конкуренции
Комитет строительства и коммунального хозяйства
Департамент инновационно-промышленного развития
Департамент развития торговой политики и присоединения к ВТО
Департамент развития предпринимательства
Отдел финансового регулирования
Отдел стратегического анализа и координирования программ развития
Отдел внутреннего аудита и контроля государственных финансовых активов
Среди данных комитетов, департаментов и отделов следующие темы относятся к логистике.
Вступление в ВТО
Поощрение конкуренции
Промышленное развитие

(2) Вступление в ВТО

Согласно данным Департамента развития торговой политики и присоединения к ВТО, процесс присоединения Казахстана к ВТО началось с января 1996 года, когда Казахстан официально принял предложение вступить в секретариат ВТО. В феврале 1996 года Казахстан получил статус наблюдателя в ВТО. В то же время была создана рабочая группа по вступлению в ВТО. Данная рабочая группа включает тридцать девять стран, включая Японию.

После того, как большой объём базовых данных и обязательных документов в соответствии с условиями вступления в ВТО были приняты, в 2003 году Казахстан завершил информативный период процесса принятия в ВТО и перешёл в активную фазу процесса переговоров со странами-членами рабочей группы.

Казахстан ведёт переговоры для многостороннего и двустороннего вступления в четырёх основных направлениях.

Институциональные вопросы (обзор законодательства и правил зарубежной торговли в соответствии с многосторонними торговыми соглашениями ВТО и гармонизацией законодательства с кодексами и правилами ВТО)

Сельскохозяйственные вопросы (нет субсидий и нет защитных мер для фермеров)

Двухсторонние переговоры для принятия на рынок сырья (определение и координирование максимальных уровней обязательных таможенных пошлин на импорт со странами-участниками ВТО)

Двухсторонние переговоры для вступления на рынок обслуживания (координирование условий для принятия зарубежных поставщиков услуг на казахстанский рынок в таких сферах как финансы, телекоммуникации, энергоресурсы и железнодорожные услуги)

Казахстан подписал протокол о завершении двусторонних переговоров для принятия товаров и услуг на казахстанский рынок в контексте вступления Казахстана в ВТО. Казахстан готовит поправки в законах и правилах в соответствии с правилами ВТО. В настоящее время Казахстан завершил двусторонние переговоры с шестнадцатью странами, включая Японию. Остаются такие страны как Канада, Австралия и США.

(3) Поощрение конкуренции

Внедрение эффективной конкурентоспособной политики предполагает особое законодательство Казахстана, создание рыночной инфраструктуры и практику применения закона. В этом отношении введён закон о регулировании конкурентоспособной политики. Это закон Республики Казахстан от 7 июля 2006 года «О конкуренции и ограничении действия монополии». Вместе с тем в соответствии с основным законом был принят другой закон «О внесении изменений и поправок в отдельные законодательные акты контроля и регулирования естественных монополий и участников рынка, имеющих доминирующее положение на соответствующем торговом рынке». Считается, что новый закон более совершенный, чем предыдущий. Для вступления в ВТО и создания эффективного инструмента в конкурентной политике, улучшено антимонопольное законодательство с учётом международных стандартов. Основные направления конкурентных политик следующие:

Подавление беспричинного вмешательства государства в экономическую деятельность участников рынка.

Запрет на злоупотребление доминирующим положением участниками рынка, а также предотвращение и подавление антимонопольных соглашений и нечестной конкуренции.

Контроль над экономической концентрацией (предотвращение чрезмерной концентрации власти на рынке, консолидация доминирующей позиции компаний на рынке и ограничение конкуренции).

Антимонопольное агентство создано на основе Законодательства о контроле монополий и государственных компаний, таких как КТЖ. Комитет защиты конкуренции, МИТ, имеет юрисдикцию над конкурирующим рынком для поощрения конкуренции. Относительно контроля государства, такого как Антимонопольное агентство, например, не понятно либо тарифы корпораций национальной монополии установлены мерами, такими как ППЦ (Показатель потребительской цены) плюс альфа (цель производительности) либо они отягощены стоимостью благосостояния в большей степени, чем эксплуатационными расходами. Последние, кажется, зависят в некоторой степени от точки зрения железнодорожных тарифов.

(4) Промышленное развитие

1) В «Инновационной стратегии промышленного развития Республики Казахстан на 2003-2015г.г.» в Главе 2 описаны следующие приоритеты промышленности:

Переработка сырьевых материалов

Металлургия

Переработка зерна

Научная и высокотехнологичная продукция

Биотехнология (новые ряды и генотипы сельскохозяйственных растений и животных, новые виды бактерий и т.д.)

Ядерные технологии

Космические технологии

Создание новых материалов, химической продукции

Данные индустрии включены в кластерный проект, в настоящее время внедряется МИТ.

2)Кластерный проект

В 2004 году правительство Казахстана запустило проект по модифицированию экономики Казахстана через кластерное развитие всех секторов экономики. Он включает выработку конкретного плана действий для подъема конкурентоспособности всех секторов. Проект нацелен на подъем производительности и стабильный экономический рост. В общем, проект основан на кластерном подходе, который усиливает конкурентоспособность и продвигает экономическое развитие регионов и страны. Кластерный подход в основном формирует определенную группу географически расположенных взаимосвязанных компаний, поставщиков оборудования, запасных частей, специализированных услуг, инфраструктуры, исследовательского оборудования, университетов и других, связанных с ними институтов, необходимых для достижения необходимого уровня экономического эффекта синергизм, и расширить конкурентные преимущества.

После изучения пятидесяти пяти тысяч предприятий в 12 регионах, правительство определило семь следующих видов промышленности для кластерного подхода.

Туризм

Транспортная логистика

Строительство нефтегазового оборудования

Строительные материалы

Производство продуктов питания

Текстиль

Металлургия

Некоторые из них развиты, а некоторые нет, и нуждаются в помощи. В то же время, государство работает для продвижения производства хлопка, вина и рыбной промышленности. По информации, предоставленной правительством, существуют следующие проблемы относительно кластерного проекта.

Необходимость квалифицированного формирования (поддержка связей между деловым, научным и образовательным институтами)

Финансирование развития промышленности

Направления программы, осуществляемой государством, следующие:

Предоставление законодательной структуры для кластерного развития

Усовершенствование инфраструктуры малого и среднего бизнеса

Создание поля управления для оказания услуг малому бизнесу

В качестве пилотных кластеров межрегиональные профессиональные центры обучения и

переквалификации специалистов по техническому обслуживанию и ремонту начали работу Атырауской области в нефтегазовом секторе (2006г.), в Павлодарской области в топливно-энергетическом секторе (2007г.), в Южно-Казахстанской области (2008г.) и Восточно-Казахстанской области в сфере машиностроения (2009г.). Ожидается внедрить несколько больших проектов в металлургической промышленности и производства строительных материалов с 2006г. по 2007г. Следовательно, принятие данного постановления может снизить стоимость проекта и в результате сократить периоды выплат, сократить стоимость продукции таким образом, что казахстанские предприятия могут стать более конкурентоспособными. Государственное стимулирование реальной продукции является одним из инструментов создания промышленных зон. Данный инструмент проверяется в проекте пилотных кластеров в Астане в отношении строительных материалов в Темиртау, Карагандинской области в отношении металлургии. МИТ предполагает, что возможности создания промышленных зон на это исчерпывается. Однако ассоциация мебельной и деревообрабатывающей промышленности планирует создание промышленной зоны «Алматы Жиһаз» в Алматинской области по мебельной продукции и лесоматериалам для развития и производства внутренних конкурентоспособных продуктов. Согласно заявлению Премьер-Министра от 23 ноября 2006 года будут созданы новые организации регионального развития, СПК (Социально-промышленная Корпорация), продвижения кластерных проектов. СПК является основой регионального развития, реинвестирующей доходы в деятельность для гражданского общества, экономики и культуры при сотрудничестве с Казына (Фонд устойчивого развития). Планируется создание СПК в Казахстане. Например, СПК в северном Казахстане будет находиться в Костанаве и пилотная модель СПК пройдет эксперимент в Караганде. МИТ разрабатывает концепцию СПК, указанную в Таблицах 3.3-3 – 3.3-4 и Рисунках 3.3-1 – 3.3-3. Поскольку данная система относительно новая, необходимо добиваться прогресса.

Таблица 3.3-3 Цели СПК

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ СПК	
☑	создание эффективной системы управления государственными активами;
☑	внедрение принципов социальной ответственности бизнеса в регионах;
☑	создание конкурентоспособных, экспортоориентированных производств на основе государственно-частного партнерства;
☑	формирование благоприятной среды для привлечения инвестиций и внедрения инноваций;
☑	реализация бизнес – проектов, в том числе на основе концессий и кластерной инициативы;
☑	создание институциональных условий для развития малого и среднего бизнеса;
☑	направление прибыли на решение региональных социальных проблем



Рисунок 3.3-1 СПК в регионах

Таблица 3.3-4 Принципы СПК

КЛЮЧЕВЫЕ ПРИНЦИПЫ СОЗДАНИЯ СПК	
❖	единственный акционер (учредитель) – Правительство РК
❖	капитализация государственными активами
❖	наделение статусом национальной компании
❖	холдинг по управлению государственными активами и региональный институт развития

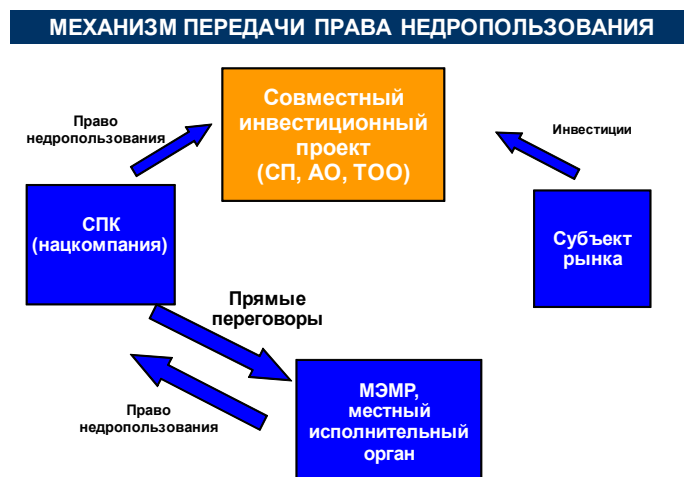
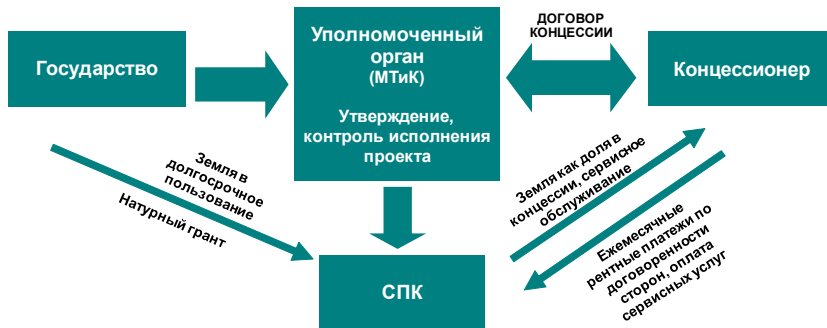


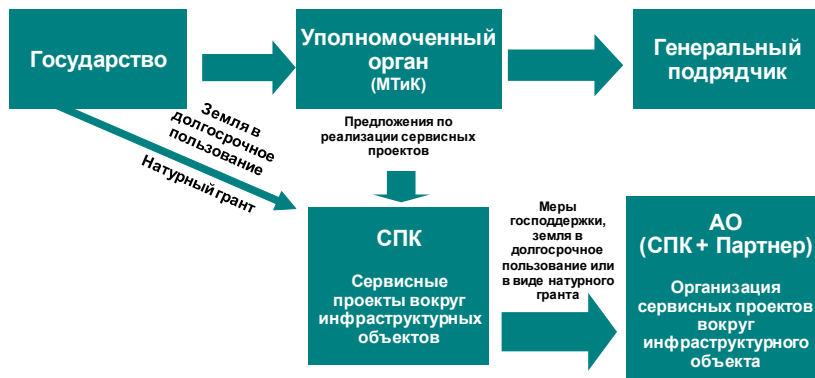
Рисунок 3.3-2 Механизм СПК

СХЕМА УЧАСТИЯ СПК В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

1. Типовая схема – Концессия



2. Типовая схема - Сервисные проекты вокруг инфраструктурных объектов



3. Типовая схема – Транспортно-логистический центр



Рисунок 3.3-3 Схема участия транспортной инфраструктуры СПК

3) Технопарки

«Стратегия инновационного промышленного развития Республики Казахстан на 2003-2015г.г.» содержит научную и высокотехнологичную продукцию в качестве приоритета и стала проектом технопарка. Технопарки, состоящие из инкубаторов компаний, фондов региональных инноваций и предприятий могут создавать инновации. Основная задача технопарков заключается в том, чтобы обеспечить благоприятные условия для коммерциализации исследований, обеспечивая новаторов производственными площадями и деловыми услугами.

Система технопарка состоит из двух слоёв: первый слой – национальный, а второй региональный. Считается, что существует более сорока зон инкубаторов компаний и планируется создать, по меньшей мере, двадцать специализированных технологических зон инкубаторов компаний и восемь учебных центров в технопарках в различных областях. Существует около десяти технопарков и они поделены на следующие два слоя, распространяя их влияние на элементы и участников системы исследований.

Национальные научно-технологические парки (ИТ-парк: Алатау [Алматы], Национальный промышленный нефтехимический технопарк: Атырау, Технопарк ядерных технологий: Курчатов [Восточный Казахстан], Технопарк космического мониторинга: Алматы, Астана и Приозёрск) направлены на создание новых индустрий для обеспечения будущую конкурентоспособность казахстанской экономики.

Региональные технопарки (Алматинский технологический парк, Алгоритмический технопарк: Уральск, Технопарк Бизнес-сити, Караганда) направлены на то, чтобы раскрыть, определить и развить технологический потенциал регионов и соответствовать требованиям регионов в отношении инновационных продуктов

Три из десяти технопарков расположены на территории университетов (Казахстанский Национальный Университет им.Аль-Фараби в Алматы, Национальный Политехнический Университет им.Сатпаева в Алматы и Восточно-Казахстанский Государственный Технический Университет им.Серикбаева). Другие семь технопарков функционируют на территории промышленных предприятий и исследовательских центров. Большинство казахстанских технопарков находятся в больших городах или промышленных центрах с исследовательскими институтами и высококвалифицированными университетами. Примерно 60% технопарков находятся в Алматы, Атырау, Караганде и других средних и маленьких городах, таких как Усть-Каменогорск (Восточный Казахстан), Уральск (Западный Казахстан) и Степногорск (Акмолинская область).

Основными клиентами инкубаторов являются производственные компании (пищевая промышленность, швейная промышленность, мебельная промышленность, ремесленное производство) и обслуживающие компании (образовательные, консалтинговые, строительные и ремонтные) и только два процента клиентов являются высокотехнологичными предприятиями, хотя инкубаторы компаний должны создавать высокотехнологичные компании с нулевого уровня. Это трудно и всё ещё остаётся проблемой. Однако низкотехнологичная промышленность иногда может

активировать регион.

4) Свободные экономические зоны

В настоящее время в Казахстане функционируют следующие свободные экономические зоны:

Астана – Новый город (для использования передовых технологий в строительстве и создании современной инфраструктуры)

ПИТ в Алатау, село, Медеуский район, Алматы (Для создания высокоэффективной высокотехнологичной и ориентированной на экспорт продукции новых информационных технологий)

Морской порт Актау

Онтустык, район Сайрам, Южно-Казахстанская область (для реструктурирования и модернизации текстильной промышленности с выделенной площадью земли в 200 га)

Идёт обсуждение о создании свободной экономической зоны Иртыш в Павлодарской области.

Площадь данной зоны равна 1300 га. Она направлена на создание высокотехнологичной инновационной металлургической промышленности с конкурентоспособной металлической продукцией из чёрных и цветных металлов. Идёт разработка технико-экономического обоснования.

Более того, идёт подготовка к присвоению статуса свободной экономической зоны промышленному парку в Темиртау Карагандинской области.

5) Развитие приграничной территории

Более того, в приграничных районах планируется создание международной свободной экономической зоны. Первым планом связан с Хоргос, который сейчас является районом пересечения границы грузовым транспортом. Данный проект запланирован совместно Правительствами Китая и Казахстана. В сентябре 2004 г., рамочное соглашение о создании «Международного Центра Пограничного Сотрудничества Хоргос» было подписано ввиду взаимовыгодной торговли, развития экономического сотрудничества, а также создания предпринимательской и инвестиционной среды между двумя государствами. Китай и Казахстан будут развивать свободные экономические зоны вдоль границы. Свободная экономическая зона на китайской территории составляет 181 км² и 20% первого шага 12 км² уже готово. Однако свободная экономическая зона на казахстанской стороне ещё не разрабатывалась. Площадь Международного Центра Пограничного Сотрудничества Хоргос на казахстанской стороне составляет 120 га. Для создания промышленного комплекса в свободной экономической зоне, где используются материалы обеих стран, планируется привлечение иностранных инвестиций. С казахстанской стороны правительственным постановлением было основано АО «Международный Центр Пограничного Сотрудничества Хоргос», уполномоченного на развитие Международного Центра Пограничного Сотрудничества Хоргос совместно с МИТ. План казахстанской свободной экономической зоны, представленный ниже, отражает новую перспективу создания на севере дороги, таможенного поста, таможенного поста для проверки транзитного транспорта, технического парка и железнодорожных

сооружений. Однако как оказалось, Министерство транспорта и коммуникаций и КТЖ не осведомлены о железнодорожном плане.

Правительство Китая ведёт строительство железной дороги от Урумчи до Хоргос, согласно данным китайских властей, строительство закончится к 2008 году. С другой стороны, Правительство Казахстана решило построить железную дорогу между Хоргос и Сарыозек. Её протяжённость равна 235 км, а проект оценен в 50 миллиардов тенге. Завершение проекта ожидается к 2009 году.

В дополнение к Хоргос, планируется создание ещё двух пограничных районов. Один на границе России и Казахстана на западе Казахстана. Основная идея данного проекта схожа с Хоргос. По обе стороны границы между Россией (Озинки) и Казахстана (Таскара) планируется создание свободных экономических зон. В свободной экономической зоне планируется открыть российскую промышленность строительной техники.

Другим местом создания свободной экономической зоны является морской порт Актау. Эти три зоны являются приграничными районами, и планируется сформировать треугольник. Начало функционирования намечено на начало 2014года, но взаимоотношения или распространение сырьевой продукции по трём углам треугольника до сих пор остаётся неясным.

6) Перспектива промышленного развития в Казахстане

На основе кластерных проектов развиваются технопарки, свободные экономические зоны и границы, ожидается, что следующими развивающимися индустриями будут:

Нефтегазовое оборудование и нефтеперерабатывающие продукты, такие как пластик и синтетическая резина в Прикаспийском регионе

Пищевая промышленность в северном, южном и юго-восточном регионах

Текстильная промышленность в южном регионе

Металлургическая промышленность в карагандинском и Павлодарском регионах

При росте данных промышленности они создадут много грузов внутри страны и если они станут конкурентоспособными на международном уровне, то торговля (экспорт) увеличится. Более того, если треугольник Хоргос, Таскара и Актау, сформированный с помощью близких физических отношений, регионального развития, будет взаимосвязан и логистика или поток грузов экспорта и импорта увеличится.



Рисунок 3.3-4 План развития пограничного района Хоргос

Улучшение продвижения промышленности – это проблема сегодняшнего и завтрашнего дня и требует продолжительных усилий, в том числе индивидуальных усилий и государственной поддержки.

Кластерные проекты зависят от улучшения продвижения в будущем, и не ожидается моментального получения прибыли.

Для того, чтобы сделать промышленности конкурентоспособными на международном уровне, необходимо создать торговые марки на внутреннем рынке, а затем внести их на международный рынок или же сделать это одновременно. В качестве примера целесообразности такого метода можно привести тщательные инструменты, такие как движение Isson-Ippin (одна продукция для каждого региона) и проекты Michino Eki (автодорожная станция), связанные с Isson-Ippin в Японии на которые следует обратить внимание.

Фактически JBIC (Японский Банк Международного Развития) предлагал провести исследования, «Казахстан: Кластерный проект поддержки изучения сельскохозяйственной и пищевой промышленности через технологический переход с Японии». Согласно данному изучению в Казахстане существуют активные примеры кластеров пищевой промышленности:

Кластерная деятельность с различными промышленными обменов в Костанайском регионе

Центром является предприятия по производству молочной продукции, но группа других компаний, связанных с пищевой промышленность, вводят молочные продукты или производят переработку продуктов с помощью молочной продукции в качестве материалов.

Зерноперерабатывающий кластер в Северо-Казахстанском регионе

Центром является технопарк, и традиционные пищевые продукты разрабатываются в качестве сырья. Более того, два ведущих предприятия зерноперерабатывающего кластера производят био-этанол в качестве высокооктанового газаolina и как дополнение побочные продукты глютен и дрожжи.

Зерновая переработка, переработка молочных продуктов, овощей и фруктов в Алматы.

Отмечено, что переработка зерна, молочных продуктов, овощей и фруктов возможно будут развиваться как кластер в Алматы из-за близкого доступа к большому рынку.

Кластер сельскохозяйственного сотрудничества города и его окрестностей в Астане

В связи с основанием пищевого рынка в близком пригороде Астаны, существует возможность совместной работы кластера пищевого развития с помощью сельскохозяйственного сотрудничества города и его окрестностей и предложения прикрепить «Железнодорожную станцию» к рынку.

Подробное исследование и консультация как вышеупомянутая, необходима не только для пищевой промышленности, но также другим кластерным промышленностям как винная и рыбная промышленности.

Более того, кластер в Казахстане традиционно является типом вертикальной интеграции и отличается от горизонтального сотрудничества для продвижения СБК в представлении Японии. Следовательно, возможна необходимость ориентирования Казахстана на горизонтальный тип сотрудничества.

3.3.3 Таможенная Система

(1) Таможенный орган

В Казахстане Комитет Таможенного Контроля Министерства Финансов РК (далее - КТК МФ РК) является уполномоченным органом по вопросам таможенного дела. Структура КТК МФ РК следующая:

Управление организации таможенного контроля;

Управление таможенных доходов;

Управление по борьбе с контрабандой;

Управление информационных технологий;

Управление финансов;

Управление анализа и статистики;

Управление кадров;

Управление организационной работы и контроля;

Управление организации таможенного контроля за энергоресурсами;

Управление внутренней безопасности;

Управление правового обеспечения;

Управление международных отношений;

Управление пост-таможенного контроля;

В системе таможенных органов Республики Казахстан так же входят территориальные подразделения КТК МФ РК по областям и городам Астана и Алматы (Департамент Таможенного Контроля), таможни, таможенные посты, контрольно-пропускные пункты и специализированные таможенные учреждения. Таможенные посты и КПП дислоцируются на автомобильных и железнодорожных пунктах пропуска на границах, а так же в аэропортах и портах. Таможенные посты так же дислоцируются на внутренней территории Республики.

Штатная численность сотрудников таможенных органов Республики Казахстан составляет около 6 000. В центральном аппарате КТК МФ РК -250.

(2) Законодательная база

Таможенные органы Республики Казахстан руководствуются Конституцией Республики Казахстан, Таможенным Кодексом Республики Казахстан, нормативно-правовыми актами и международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан.

Таможенный Кодекс содержит семнадцать пунктов, связанных с сырьевыми товарами и способами перевозки. Таможенный Кодекс на английском языке можно загрузить с сайта КТК (www.customs.kz).

В настоящее время в таможенные процедуры внедряются информационные системы в рамках программ «Электронная таможня» и «Электронное правительство». Кроме того, необходимо соблюдать языковое единообразие в таблицах и тексте.

(3) Режим работы таможенных постов

Согласно законодательству, рабочий день составляет восемь часов, с 9:00 до 19:00 обычно с двухчасовым перерывом на обед. Однако режим работы постов иногда другой, поскольку рабочее время соседних стран и время оформления процедур министерств отличается от таможни. Например, рабочий день начинается с 8:00. Казахстан заключил специальные соглашения об открытом режиме работы с Китаем, Кыргызстаном, Узбекистаном, Россией и Туркменистаном. Государственные организации, связанные с пересечением границы кроме таможни: Министерство сельского хозяйства (Ветеринарный отдел и сельскохозяйственный отдел), Министерство здравоохранения (безопасность пищевых продуктов и болезни), Министерство транспорта и коммуникаций (разрешения на транспортные средства и контроль веса) и КНБ (иммиграция и безопасность).

По законодательству время переработки должно оплачиваться в двойном размере. Если таможенные отделения должны работать в выходные, то сотрудники затем получают выходные. Количество работников рассчитано таким образом, что возникновение переработок практически невозможно.

(4) Проверка

Проверка грузов зависит от ассортимента и способа перевозки. Метод проверки определяется в зависимости от груза. Для стран СНГ существует система зелёной полосы. Такая система Единого Экономического Пространства используется четырьмя странами (Россия, Украина, Казахстан и Беларусь). Процедура в основном состоит из процесса таможенной регистрации и таможенного контроля. В связи с проверкой или таможенной очисткой грузов, метод управления рисками и система пост-аудита становятся всё более важными.

(5) Таможенные информационные системы (компьютеризация)

В настоящее время в таможенные процедуры внедряются информационные системы. Планируются электронные процедуры и обработка данных. Планируется внедрить электронные декларации, чтобы достичь упрощения. Электронные системы будут сочетать декларацию и контроль. Система, возможно, будет внедрена в 2007 году.

(6) Пересмотренная Киотская конвенция

КТК МФ РК готовится присоединиться к Пересмотренной Киотской Конвенции, изменив законодательство в соответствии с Конвенцией. Ожидается, что Казахстан может подписать Конвенцию в 2007 году.

(7) Остановка на границе с Кыргызстаном

Кыргызстан и Казахстан составили предварительное соглашение в 2003 году. Целью было предотвращение контрабанды наркотических средств из Афганистана, Таджикистана и т.д.

Однако координация с Кабинетом Национальной Безопасности затруднена с 2004 года. Вследствие чего, предложено использование специальной таможенной службы и решено осуществить это в качестве эксперимента. Целью было выяснение, какие совместные действия следует предпринимать против контрабанды наркотических средств. После эксперимента планировалось испытание. Первая фаза эксперимента была выполнена и люди, проходящие через границу, проходили проверку. КНБ и таможня проверяли багаж на наличие наркотических средств. В то же время, кыргызские таможенные должностные лица находились на казахстанской стороне.

Следующие проблемы были выяснены:

Участие различных государственных организаций

Слияние информации

Юридические проблемы

Проверка груза не осуществлялась, поскольку договор не был заключён. Включение грузов требует специального технического процесса и постановления. В настоящее время такое соглашение готовится.

Подобные действия с Россией находятся в разработке. Вопрос позиционирования зависит от условий оснащения, Россия имеет девять пограничных систем проверки, как и Казахстан. Соглашение будет состоять из двух частей: первая – это строительство поста пересечения границы между двумя государствами, вторая – это управление постами.

(8) ТИР карнет

Конвенция по ТИР карнет основана в 1975 году, и Казахстан стал участником конвенции в 1995 году. Её целью является упрощение перевозок грузовым автотранспортом. Когда грузы проверяются на постах отправления, они опечатываются. Печать не открывается, но карнеты отрываются в транзитных странах. Окончательная проверка осуществляется на посту в пункте назначения. Во время транспортировки печать не открывают. При вскрытии печати штраф 5000 долларов США. Подписавшиеся страны имеют организацию, занимающуюся компенсациями. Шестьдесят четыре страны являются членами ТИР карнет, в том числе все страны СНГ. Однако, Китай пока не вступил в число участников, но намерен это сделать.

(9) Программа развития таможни

Программа развития таможни на 2004 – 2006 г.г. была внедрена, что вызвало улучшение доходов, усиление торговли, укрепление национальной безопасности, продвижение конкурентоспособности бизнеса и борьбу с коррупцией. Однако более эффективная служба таможни важна для конкурентоспособности Казахстана, климата для инвестирования и национального ВВП. В процессе завершения находится «Развитие таможенных услуг на 2007 – 2010г.г».

Существующие проблемы таможенных систем можно представить следующим образом.

Декларация на товары на основе множества документов

Отсутствие соответствующего управления рисками

Отсутствие компьютерной сети с контролем другими связанными организациями

Отсутствие систем информационных технологий

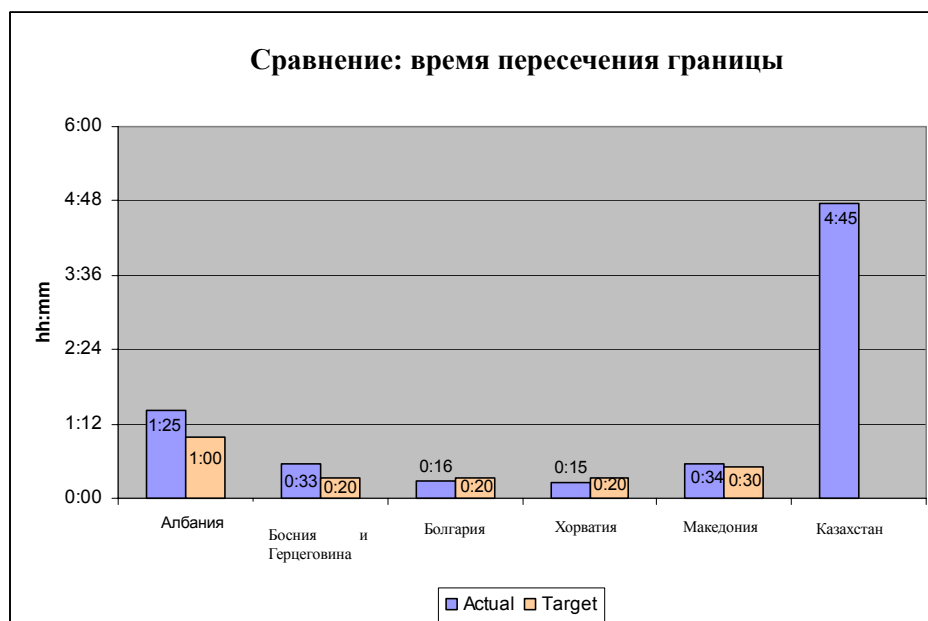
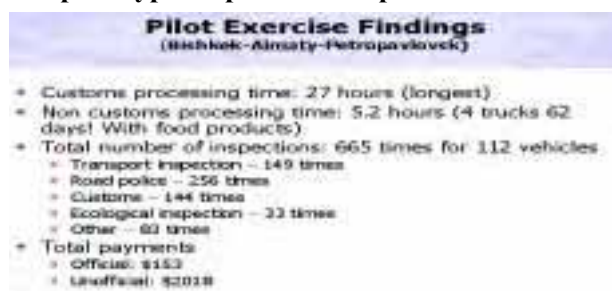
Отсутствие обучения и переквалификации

Устаревшее оборудование и станки

Необходимость совместного контроля с соседними странами и постами одной остановки

Согласно исследованию Всемирного Банка, транспортное средство проверялось более шести раз на маршруте Бишкек-Алматы-Петропавловск, что заняло двадцать семь часов (См. Таблицу 3.3-5 и Рисунок 3.3-5)

Таблица 3.3-5 Проблемы процедуры пересечения границы



Примечание: 2003г. в юго-восточной Европе и 2006г. пилотное исследование в Казахстане

Источник: Всемирный Банк, “Создание среды бизнеса благоприятной для развития конкурентоспособности с помощью сокращения уровня коррупции и бюрократии”

Рисунок 3.3-5 Сравнение времени пересечения границы

По сравнению со временем пересечения границы в странах Юго-восточной Европы, в Казахстане это время намного больше (четыре часа 45 минут).

В материалах Всемирного Банка отражено, что транспортировка одного грузового автомобиля овощей из Кыргызстана до границы России (20 тонн) составляет приблизительно 5000 долларов США и дополнительная неформальная оплата 2500 долларов США.

Однако эти проблемы постепенно решаются, как описано выше и с помощью «Развития таможенных услуг на 2007 – 2010г.г.». Более того, с 2007 года Всемирный Банк начнёт “Казахстанский проект развития таможни”, поддерживая реформу таможни в Казахстане, а также ускоряя её.

(10) Проблемы с таможенной очисткой грузов на границе Достык

Более того, существует проблема скопления грузов на границе Достык, проблемы с поглощением времени из-за таможенных процедур на пограничном посту на Достык, упоминавшемся

грузоотправителями/грузополучателями и экспедиторами.

Однако таможенники убеждены, что задержка таможенной очистки грузов вызвана недостаточной подготовкой документов китайской стороной. Данная тема всегда обсуждается на периодических встречах должностных лиц обеих стран, но похоже китайская сторона не обеспокоена всерьёз данной проблемой. Следовательно, таможенные должностные лица казахстанской стороны страдают от чрезмерного импорта различной китайской промышленности и недостачи многих документов.

Вот список минимума необходимых документов для процедуры таможенной очистки груза на границе.

Железнодорожная накладная (подготовленная Китайской железной дорогой)

Счёт-фактура на товары (подготовленная грузоотправителями)

Экспортная декларация (подготовленная китайской таможней)

Говорят, что очень мало документов заполнено точно и полностью согласно казахстанским таможенным правилам. Такое явление наблюдается только с грузом, ввозимым из Китая, подобных проблем не возникает в отношении груза из Европы и России. Большинство основных грузов из Китая отправляются маленькими частными магазинами, и маленькие грузы собираются и загружаются в один вагон или контейнер. Следовательно, в накладных в основном не указывается содержимое груза и уходит много времени на выяснение до проверки документов.

Задержка китайских грузов на пограничном посту Достык происходит вследствие следующих фактов.

Слишком большой объём маленьких частных грузов как характерная черта китайской торговли

У большинства таких грузов, проходящих через границу, недостаточно документов

Казахстанская таможня пытается проверять документы груза строго придерживаясь правил страны

Казахстанская таможня обычно осуществляет функционирование пограничного контроля и не поддерживает подходы активной торговли

Китайская торговля, чья первоочередная задача заключается в том, чтобы заключить сделку, завершить продажу и собрать счета как можно быстрее вместо того, чтобы следовать правилам

Различие между характеристиками прохождения через границу Достык казахстанской и китайской сторон.

Для решения проблемы необходимо принять во внимание следующие меры.

Включение случаев исключений в таможенные правила

Относительно транзитного груза, процедура жёсткой таможенной очистки грузов будет упрощена с помощью простой проверки при въезде, короткого транзита и выхода на другую границу.

Физически желаемым может стать маршрутный поезд для контейнеров.

Проведение семинара о процедурах казахстанской таможни

Полезным может стать проведение периодических семинаров по подготовке соответствующих документов для грузоотправителей, экспедиторов и сотрудников железной дороги для того, чтобы объяснить китайской стороне таможенные процедуры казахстанской стороны таким образом, чтобы отчёт о документах привёл к быстрой таможенной очистке грузов.

Предоставление привилегий отличным грузоотправителям

Может быть эффективным, чтобы грузоотправителям и экспедиторам с прекрасно подготовленными документами в прошлом предоставлять привилегии таможенной очистки грузов в виде простой проверки. Необходимо пропагандировать, что верная подготовка документов приводит к привилегии быстрой таможенной очистки грузов, таким образом общий уровень подготовки документов поднимется.

3.4 Системы Информации и Коммуникации

3.4.1 Текущие условия информационной и коммуникационной инфраструктуры в Казахстане

(1) Распространение информации

Обзор МСТ (Международный Союз Телекоммуникаций) показывает проникновение Международных информационных технологий (МИТ) в пяти странах Центральной Азии, таблица 3.4-1. Все показатели стран Центральной Азии намного ниже, чем среднемировые или в среднем по Азии (включая Японию, Сингапур и другие страны с развитыми информационно-технологическими технологиями). Казахстан выделяется высоким уровнем распространения телефонии, в том числе мобильных телефонов в странах Центральной Азии. Он также выше показателя в среднем по Азии и особенно уровень распространения мобильных телефонов почти равен среднегодовому показателю. Предполагается возможность использования мобильных телефонов в качестве терминалов для получения цифровой информации.

С другой стороны, уровень распространения Интернета в Казахстане намного ниже, чем уровень в среднем по Азии, а также ниже, чем Кыргызстане и Узбекистане. Хотя распространение ПК в странах Центральной Азии недостаточно за исключением Кыргызстана, где всего 1,9 ПК приходится на 100 жителей, считается, что казахстанский уровень намного ниже, чем в среднем по Азии (6,51 ПК на 100 жителей) и среднемирового (13,38 ПК на 100 жителей).

Количество основных узлов (домен) также гораздо ниже, чем другие страны Центральной Азии.

Таблица 3.4–1 также отражает, что распространение Интернета в странах соседних Казахстану или прикаспийских странах более продвинуты, чем Казахстан. Можно сказать, что эти страны готовы к обстановке МИТ для получения услуг на базе МИТ клиентами.

“Всемирный отчет об информационных технологиях”, ежегодно выпускаемый Всемирным экономическим форумом, также является мировым показателем. Согласно последней версии отчета (2005-2006г.г.), Казахстан занимает место в каждом показателе среди 115 стран. На графике 3.4-1 показаны несколько интересных показателей и занимает место в списке 115 стран. (Кыргызстан и Таджикистан исследовались в Отчёте. Туркменистан и Узбекистан не включены. Объяснения к каждому показателю даны в таблице 3.4–6).

Таким образом этот отчет, индекс готовности сети находится на 60 отметке среди 115 стран, индекс готовности составной части 56, а индекс компонента использования на 62. Это означает, что Казахстан находится посередине среди 115 стран.

К тому же, в ранее приведенном анализе говорилось о квалифицированности ИТ персонала.

В таблице 3.4–2 приведены цифры, свидетельствующие о квалифицированном ИТ персонале по

показателям МАП (Майкрософт Аттестация Профессионалов) и спецификаторов на душу населения в стране. В сравнении с Россией, квалифицированные инженеры в Казахстане по-прежнему в недостатке.

Суммарный результат приведенных ранее анализов представлен ниже:

Распространение Интернета на уровне частных лиц отстает от среднемирового уровня.

С другой стороны, хорошее положение в ранжировании занимают использование ИКТ в правительстве, готовность к более широкому использованию ИКТ правительством и политика правительства в решении вопросов ИКТ.

В Казахстане все еще не хватает квалифицированных ИТ инженеров.

Таблица 3.4-1 Распространение МИТ в каждой стране

Страна	Население (1000 чел.)	Кол-во телефонных линий на 100 жителей	Абоненты мобильных телефонов на 100 жителей/ уровень ежегодного роста(%)	Уровень распространения Интернета (%)	Кол-во Интернет узлов на 10000 жителей	Страна	Население (1000 чел.)
Казахстан	14,820	35.44	33.42	90.5	2.7	22,625	15.25
Кыргызстан	5,260	18.62	10.29	126.9	5.32	5,601	11.00
Таджикистан	6.51	4.48	4.07	196.3	0.08	154	0.24
Туркменистан	4,830	7.92	1.01	60.8	0.73	598	1.21
Узбекистан	26,590	7.96	2.71	68.4	3.32	2,935	1.11
Всего/ в среднем по Азии	58,010	15.44	10.57	87.1	2.76	31,913	5.50
Всего/ в среднем по Азии	3,849,790	38.07	23.22	29.5	9.78	27,986,795	74.22
Всего/ среднемировой	6,473,480	52.14	33.95	24	15.17	267,541,177	421.63
Россия	143,500	111.57	83.62	105.6	15.19/	854,310	59.37
Иран	69,520	37.7	10.39	49.6	10.07	7,000/	10.70
Китай	1,315,840	56.53	29.9	35.8	8.44/	162,821	1.25
Азербайджан	8,410	39.63	26.66	39.8	8.07	355	0.42
Япония	128,080	119.86	73.97	7.2	50.2/	16,445,223	1,286.80

(Заметки) 1) Каждый показатель получен в 2005г. 2) Уровень ежегодного роста в среднем с 2000 по 2005.

(Источник) Международный союз телекоммуникаций

Таблица 3.4-2 Квалификаторы МАП по странам (на 2003 г.)

Страна	Количество	Кол-во МАП на 1
Казахстан	414	27.9
Кыргызстан	59	11.2
Таджикистан	15	2.3
Туркменистан	7	1.4
Узбекистан	831	31.3
Средний показатель среди	1,326	22.9
Россия	11,364	79.2
Иран	64	0.9
Китай	226,077	171.7
Азербайджан	200	23.8
Япония	131,837	1029.3

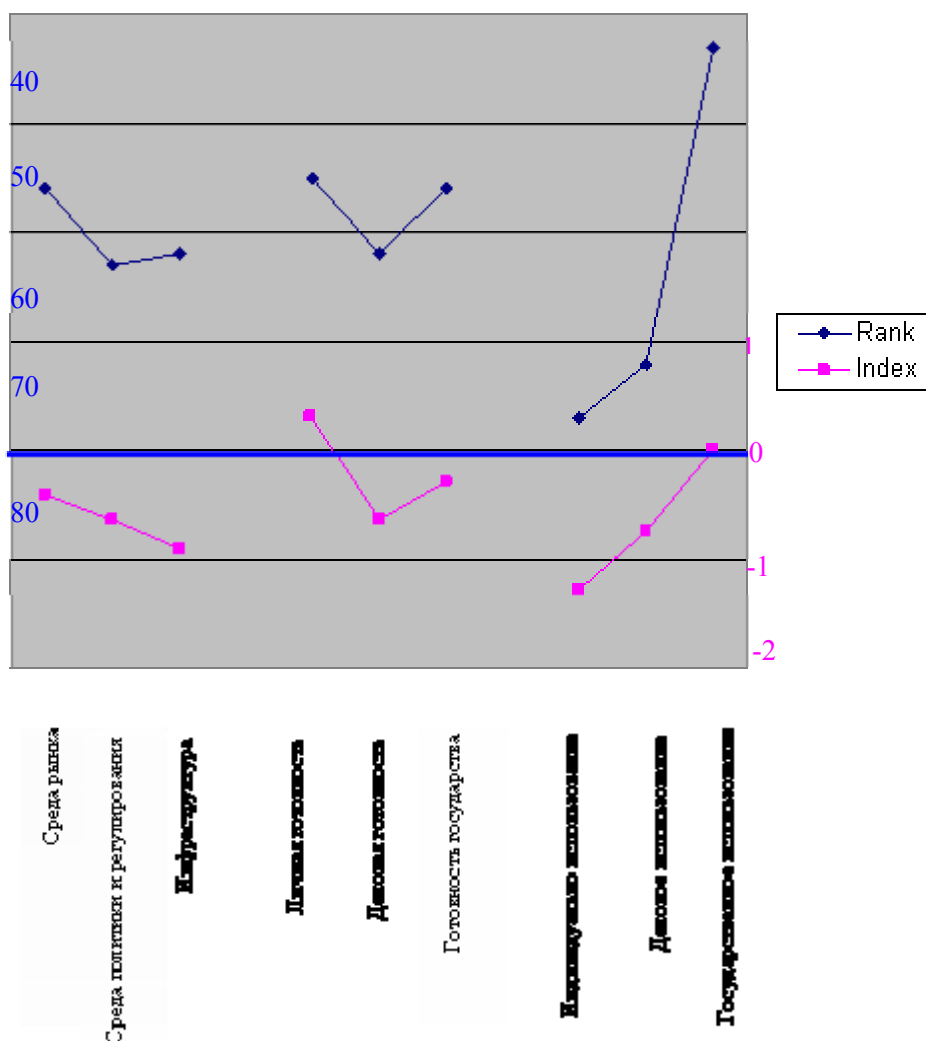


Рисунок 3.4-1 Мировая позиция Казахстана в показателях готовности сетей

(2) Инфраструктура и услуги МИТ

Казакхтелеком, 51% акций принадлежит государству, сохраняет положение «монополиста» основных телекоммуникационных услуг в Казахстане.

Исторически со времён СССР, существовало 3 телекоммуникационных оператора, таких как Казакхтелеком, Транстелеком, который является филиалом КТЖ, КазТрансКом, который является филиалом нефтяной компании.

Магистральная линия связи сети коммуникаций в Казахстане принадлежит Казакхтелеком, хотя есть два исключения, что Транстелеком владеет несколькими железными дорогами и КазТрансКом владеет трубопроводами. На самом деле Казакхтелеком является монополистом внутригородских

услуг и международных услуг. Согласно вебсайту Агентства информатизации и связи, Казахтелеком имеет долю фиксированного обслуживания линий. Национальная магистральная линия связи телекоммуникаций, большая часть которой принадлежит Казахтелеком, охватывает все области, а телефонные услуги и услуги информационной коммуникации доступны во всех населённых районах. Характерно, что из-за большой территории страны использование спутников популярно. Планируется использование второго спутника до 2009 г. и запуск третьего спутника. Также внедряются беспроводные технологии, такие как WiFi или WiMax, которые могут охватить районы, где трудно прокладывать оптоволоконный кабель. Даже в городских районах во избежание дорогостоящих фиксированных линий, новые операторы выходят на рынок беспроводных услуг.

Более того, в процессе строительства находится оптоволоконная сеть, проходящая через Евразийский континент (Транс Азия Евро). Данная сеть соединяет Пекин и Франкфурт через Казахстан, чья территория очень важна как ядро. Цепь идёт из Китая к восточной точке Казахстана и через юго-восток проходит через Кыргызстан и Узбекистан. Другой путь идёт к западной границе, соединяя Россию и Азербайджан. Соединяясь с этими международными линиями, внутренняя магистральная линия также перестраивается. В восточном регионе строится круглая сеть используя существующую линию и маршрут ветви достигнет западной границы Актау.

В рамках международного проекта улучшится международная обменная ёмкость. Казахстан будет иметь обменную ёмкость 310Мбит/с-620Мбит/с со всеми соседними государствами (2-4 канала, где 1 канал ёмкостью 155Мбит/с). Это позволит намного улучшить доступ из зарубежных стран в Казахстан и из Казахстана в зарубежные страны.

Отдельно от линии доступа последней мили, кажется нетрудным развитие информационных сетей, соединяющих местные офисы и/или станции. Кроме того, новые беспроводные решения внедряются в промышленность. Это делает решение более дешёвым и простым. Это технология WiMax, чья пропускная способность ограничена почти 50Мбит/с, но достигает до 50 км и внедрение менее дорогостоящее (т.е. прокладка оптоволоконного кабеля стоит около 500к долларов США плюс работы. Но стоимость WiMax составляет около 4К долларов США плюс строительные работы только 2 пунктов.). Сочетание существующих и новых технологий делает внедрение информационной сети в логистические сооружения осуществимым, а также более дешёвым и более быстрым.

Рассмотрение текущей ситуации и планирование, описанное выше, улучшающее информационную сеть, которая соединяет филиалы транспортных организаций в областях и/или станций вполне осуществимо.

Существует конкуренция многих операторов новых услуг, а не только услуг стационарных линий. Операторы мобильного телефона показаны в Таблице 3.4-3.

Таблица 3.4-3 Операторы мобильной связи в Казахстане на 2006

Оператор	Наименование службы	Услуги
Казахтелеком	Kcell	GSM/GPRS
Altel	Dalacom	CDMA
Kartel	K Mobile / Beeline	GSM/GPRS
Mobile Telecom Service		GSM/GPRS

Источник: Исследовательская группа из интервью

Интернет услуги предоставляются многими операторами. Однако цены довольно дороги, так что автоматическое соединение является наиболее популярным для домашнего использования. Казахтелеком предоставляет простую услугу, так абоненты могут пользоваться Интернетом набрав общий национальный номер без регистрации или заключения договора и получая счёт на оплату с обычной телефонной квитанцией. Многие провайдеры предоставляют автоматическое Интернет соединение с помощью оплаченных карт.

Ниже приведена таблица, где указаны цены на услуги Интернет соединения ADSL для корпоративных клиентов Казахтелекома.

Таблица 3.4-4 Стоимость ADSL в Казахстане

(Ед.изм: тенге)

Неограниченный трафик		Ограниченный трафик		
Скорость	Ежемесячная фиксированная оплата	Ежемесячный трафик (Гб)	Ежемесячная оплата	Оплата за дополнит. 10 Мбайт
64 Кбит/с	47,428	0.1	1200	256
128 Кбит/с	94,857	0.5	7995	174
256 Кбит/с	170,706	1.0	15262	166
512 Кбит/с	341,412	4.0	52310	142
2 Мбит/с	1,214,552	16.0	181461	130
8 Мбит/с	4,249,969	64.0	645071	116
10 Мбит/с	5,312,461	100.0	957440	110

Источник: Казахтелеком

Месячная цена за каждые 100Кбит/с за Интернет соединение, которая часто используется для оценки стоимости широкополосной сети составляет 425 долларов США (126 доллар США = 1 тенге). Данная цифра больше в 6500 раз цены в Японии, где стоимость широкополосной сети является самой дешёвой в мире (Цена персонального использования дешевле, чем корпоративная цена на корпоративное использование. Таким образом, эта цифра меньше. Для улучшения ситуации и продвижения либерализации, планируется создать конкурентоспособного оператора против Казахтелекома.

(3) Проект «Электронное правительство»

Проект «Электронное правительство» осуществляется под руководством Агентства по

информатизации и связи. Данное агентство управляет не только телекоммуникационным рынком, но и всей информационно-коммуникационной промышленностью.

Все государственные агенты являются частями данного проекта, но особенно важную роль играют Министерство индустрии и торговли, Министерство образования и Министерство сельского хозяйства.

Основные пункты:

- (a) Сглаживание информационной разницы,
- (b) Продвижение промышленности программного обеспечения,
- (c) Развитие человеческих ресурсов,
- (d) Улучшение государственных услуг.

Планы действий включают:

(a) Сглаживание информационной разницы с помощью установки общественных терминалов доступа в национальном масштабе для обеспечения населения доступом к Интернету и государственным услугам,

(b) строительство ИТ парка в Алматы для продвижения промышленности программного обеспечения,

(c) внедрение национальных систем квалификации ИТ инженеров с некоторыми стимулами квалифицированных кадров для развития человеческого фактора,

(d) создание портала электронного Правительства для интеграции всех государственных услуг он-лайн.

Данные действия создают большую мощь для развития, функционирования и поддержки информационных систем для разработки новых систем и улучшения существующих систем. Другие ожидаемые результаты – это улучшение грамотности и навыков информационных технологий как системы пользователей увеличением возможности граждан в использовании ПК и получения доступа к Интернет.

3.4.2 Текущая ситуация с ИКТ и организацией связанных с ними агентств

(1) Текущая ситуация

Текущая информация, системы коммуникации и функционирование организаций, связанных с данным исследованием приведены в таблице 3.4-4.

Продукция мирового стандарта используется для аппаратного и основного программного обеспечения, которое является инфраструктурой систем. Каждая организация устанавливает стандарт инфраструктур. Можно наладить хорошее управление и контроль технологии. В районе прикладных систем, влияние России имеет место, поскольку основа некоторых систем разработана в эпоху СССР или некоторые системы разработаны в России для внедрения в казахстанскую среду. Они хорошо разработаны в плане функциональности, но кажется, что некоторые из них функционируют не очень хорошо по функциональным причинам. Сеть внедряется и распространяется, охватывая всё государство различными методами. Но подобно КТЖ не все точки

соединены с сетью из-за большой территории и множества точек. Что может нарушить налаженное функционирование всей системы.

(2) Таможня и ее системы

Комитет Таможенного Контроля имеет проект реконструкции и модернизации функционирования таможни и идёт обсуждение финансирования, в том числе заем Всемирного банка. Разрабатывается один из планов действия касательно ИКТ и инфраструктуры ИКТ.

3.4.3 Проблемы и требования к системам информации и коммуникаций

Вопросы и требования, связанные с подъёмом МИТ от заинтересованных организаций получены исследовательской группой и суммированы.

Общие проблемы, полученные от ИТ организаций:

Отсутствие квалифицированных кадров

Жёсткое управление и контроль региональными офисами вызвано размерами государства

Проблема (а) является типичной проблемой во всём мире. Она не может выделяться как отдельная организация. Возможно, будет необходимо обсуждение между агентствами, и проект электронного правительства поможет этому. Те или иные существующие системы основываются на системах, разработанных в эпоху СССР или на локализованном программном обеспечении российской разработки. Кажется, они достигли определённого уровня завершенности. С другой стороны, платформа систем, таких как операционные системы как Windows, UNIX и система управления базами данных как Informix, Oracle входят в продукцию мировых стандартов разработанных в США. До настоящего времени считалось, что большинство исследований или опыт обмена системами ограничиваются странами СНГ. В будущем сбор или обмен полезной информацией со странами, находящимися за пределами СНГ может оказать положительное влияние.

Бремя большой территории на неизбежно тяжёлое влияние на функционирование и обслуживание, которые определённые сети не могут выделять самостоятельно. Создание сети является дорогостоящим и дальнейшее обучение персонала в местных офисах и облегчение программного и агрегатного оборудования также стоит довольно дорого. Снижение стоимости сети важно. Ожидаются либерализация телекоммуникаций, продвигаемая АИС и строительство межконтинентальной сети, а также соединение государственной магистральной сети для улучшения ситуации, а также проект электронного правительства как ожидается, увеличит общую грамотность ИКТ конечных пользователей.

Относительно проблем функциональности, внутри организации хорошо развиты прочные внутренние системы, передача данных между организациями (между организациями или с клиентами) отсутствует или функционирует не очень хорошо.

Что касается проблем с функциональностью, исследовательская группа определяет возможность того, что следующие прикладные системы могут решить текущие проблемы с логистическими системами, а также улучшить операционную эффективность на основе исследования.

Система учёта вагонов --- Сбор точной информации о том, где и сколько вагонов, а также получение инструкций по их эффективному перемещению в другое место во избежание недостатка вагонов в определённом месте для снижения задержек транспортировки контейнеров из-за отсутствия вагонов.

Системы отслеживания --- Системы, отслеживающие местоположение груза или контейнера. Определённые точки выявляются по пути контроля местоположения грузов. Существует несколько способов, таких как использование GPS, прикрепление штрих-кода или радиочастотной идентификации к поверхности контейнеров для автоматического считывания в пунктах назначения, отслеживая вагон или поезд с привязкой к каждому контейнеру. Данную информацию можно предоставлять клиентам.

Две прикладные системы, описанные выше, взяты из интервью. Но практически они не всегда хорошо используются, поскольку сеть не полностью внедрена во все необходимые места и некоторые системные пользователи не могут использовать их правильно или при вводе данных не просто удерживать правильные данные.

Системы поддержки функционирования месторождений --- Внедрение мобильных терминалов на месторождения для связи с контрольным центром. Что делает сбор информации о месторождении постоянным, инструктирование по функционированию месторождений эффективным для снижения времени ожидания задержкой информации, снижение времени общего функционирования.

Системы поддержки маркетинга --- Предоставление информации зарубежным клиентам (в том числе экспедиторам), чтобы представить КТЖ или другие службы потенциальным клиентам. Самое простое решение – это разработка веб-сайта с указанием тарифов или расписанием. Компания Морской порт Актау уже создала такой сайт с помощью Зей стороны (www.portaktauz.kz). Железнодорожные перевозки также должны иметь такие системы, а также организацию по управлению и обслуживанию. Очевидно, что необходимо использовать иностранный язык, такой как английский или китайский.

Таблица 3.4.5 Текущая ситуация ИТ и организация агентств

Организация	Обзор организации	Информационные системы агрегатное оборудование/сеть	Прикладные системы	ИТ отделы
Международный коммерческий морской порт Актау	Только в порту Актау	150 ПК соединённых через опто-волоконные кабели с несколькими зданиями в порту. ADSL Интернет соединение. 2Мбит/с Window серверы, ПК	Внутренняя система – учёт, управление процессом для портовой работы (упаковка и специальные заказы) Система информационного планирования прогресса (на базе веб для клиентов) Предлагается смена ЭОД. Не утверждённый (предпочтительна бумажная работа) веб сайт поддерживаемый отделом маркетинга.	Руководитель и инструктор, несколько операторов, 2 программиста 2 оператора
Комитет Таможенного Контроля	16 филиалов. Таможенные посты на станциях, в порту, аэропортах и т.д.	Сервер Unix Solaris + Informix (база данных). 34 в ГО, 100+ в филиалах Windows PC Спутник и протокол сети	Каждый офис оснащён системой Таможенной чистки (CAIS-I <разработанной в России> CAIS-II разрабатывается. Обработка он-лайн будет доступна. (разработка в Казахстане) Система электронный клиранс введён в использование. Низкая цена.	20 кадров в ГО, 100+ включая членов подотделов в филиалах. Основные роли играют управление и поддержка. Развитие компании происходит с помощью тендерных процессов.
КТЖ	16 филиалов. 300 грузовых станций	4 мэйнфрейма (IBM Z серии), 100+ серверы. Спутник и кабельная сеть. Оптоволоконные кабели вдоль части железнодорожных путей, владелец филиал ТрансТелекома).	Самая большая система – это автоматическая система контроля транспортных средств. Отделена от железнодорожной системы СССР. Доступны системы, которые обеспечивают информацию об отошедшем поезде на следующую станцию.	18 кадров в информационном отделе, чья роль заключается в разработке и развитии ИТ систем с третьей стороны. В подотделе информационного центра 290 кадров, занимающихся управлением и поддержкой. Поддержка систем КТС

Таблица 3.4-6 Индекс готовности ИКТ Казахстана (Выдержки из Отчета по глобальным информационным технологиям 2005-2006)

Индекс	Класс	Индекс
Сетевой коэффициент готовности	60	-0,24
Индекс компонента среды	58	-0,32
Рыночная среда	56	-0,2
Наличие ученых и инженеров	88	
Наличие венчурного капитала	45	
Нагрузка государственного регулирования	47	
Время необходимое для начала бизнеса	28	
Отсутствие процедур необходимых для начала бизнеса	39	
Политическая и регуляторная среда	63	-0,32
Эффективность работы законодательного органа	36	
Законы касающиеся ИКТ	50	
Качество конкуренции между поставщиками Интернет-услуг	90	
Инфраструктурная среда	62	-0,45
Безопасные интернет-серверы	91	
Индекс готовности компонента	56	-0,1
Индивидуальная готовность	55	0,16
Качество системы образования	49	
Квалифицированность покупателя	40	
Готовность к бизнесу	62	-0,32
Готовность Правительства	56	-0,14
Государственная приоритетность ИКТ	40	
Государственные закупки современных технологических продуктов	45	
Правительственные субсидии на научные исследования и разработки	55	
Индекс компонента использования	62	-0,29
Индивидуальное использование	77	-0,64
Коммерческое использование	72	-0,37
Широкое распространение лицензирования иностранных технологий	82	
Государственное использование	43	0,15
Успехи Правительства в развитии ИКТ	54	
Наличие онлайн-услуг	42	
Продуктивность ИКТ	51	
Распространяемость ИКТ	50	

3.5 Участники Логистической Системы в Казахстане

В целом логистическая система состоит из 4 типов участников, т.е. грузоотправителей, провайдеров логистических услуг, потребителей и Правительства, как и показано на Рисунок 3.5-1. Каждый из участников играет свою фундаментальную роль в работе логистической системы. Более того между участниками происходит постоянное взаимодействие в ответ на потребности каждого участника.

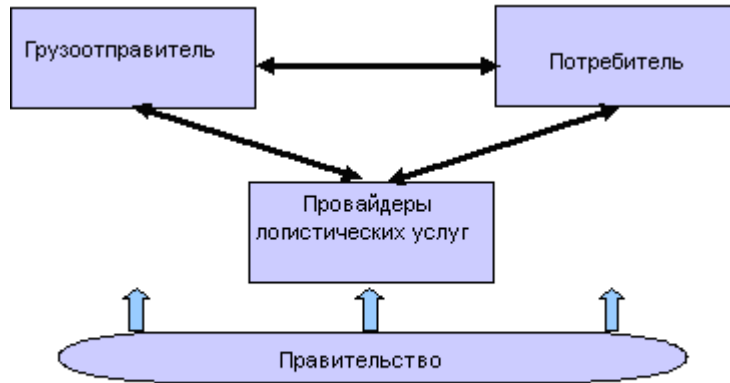


Рисунок 3.5-1 Участники логистической системы

С точки зрения функционирования системы, именно правительство регулирует роли, хотя рынок служит для всех участников. Оно старается стимулировать рост каждого участника, одновременно обеспечивая защиту интересов каждого. Грузоотправители являются основными клиентами поставщиков логистических услуг. Грузоотправителям надо, чтобы их товары прибывали вовремя, доставка была наиболее дешевой, а услуги были наивысшего качества. С другой стороны поставщики логистических услуг хотят получать максимальные прибыли от каждой проведенной сделки. В связи с этим они используют несколько стратегий, направленных на достижение этой цели, такие как консолидация грузов, управление цепочкой поставки, использованием Информационно-Коммуникационной Технологии (ИКТ) и другие. Последним участником является Потребитель, который желает иметь простой ежедневный доступ к услугам по разумной цене.

Участники системы, составляющие каждую группу, показаны в Таблице 3.5-1. Как видно из Таблицы один участник из одной группы может относиться к другой группе участников, как в случае с оптовыми или розничными продавцами.

Таблица 3.5-1 Участники логистической системы

Участники	Международная логистика
Грузоотправитель	Поставщики сырья Дистрибьюторы Производители Оптовые и розничные продавцы Прочие
Поставщики логистических услуг	Ж/д компании Автотранспортные компании Морские перевозчики Авиаперевозчики Терминалы Складские компании Экспедиторы
Правительство	Министерство транспорта Министерство финансов Таможенные органы
Грузополучатели (Потребители)	Производители Оптовые и розничные продавцы Жители Прочие

В Таблице 3.5-2 отражены взаимоотношения между типами международной торговли и участниками. На основании информации, приведенной в Таблице, можно сказать о следующем:

В Казахстане находятся грузоотправители и грузополучатели экспортных и импортных грузов. Такие грузополучатели и грузоотправители знают о характеристиках поставщиках транспортных услуг. В то же время Правительство может контролировать выбор маршрутов и/или видов транспорта.

Грузоотправители, грузополучатели и экспедиторы транзитных грузов находятся в странах расположенных за пределами Казахстана. В этом случае Правительство, КТЖ и экспедиторы в Казахстане не могут контролировать выбор маршрутов и виды транспорта.

КТЖ и Казахстанское Правительство могут только создать более благоприятную среду логистической системы, сократить время перегрузок и транспортировки, время выдачи разрешение на транзит грузов, упростить таможенные процедуры и т.д.

Таблица 3.5-2 Взаимоотношения между логистической системой и участниками

Участники	Экспорт	Импорт	Транзит
Грузоотправители			
- в Казахстане	●	X	X
- за рубежом	X	●	●
Грузополучатель			
- в Казахстане	X	●	X
- за рубежом	●	X	●
Поставщики логистических услуг			
* Поставщики транспортных услуг			
- в Казахстане	●	●	○
- за рубежом	●	●	○
* Экспедиторы			
- в Казахстане	●	●	X
- за рубежом	●	●	●
Правительство			
* Министерство транспорта			
- в Казахстане	●	●	○
- за рубежом	●	●	●
* Таможенные органы			
- в Казахстане	●	●	●
- за рубежом	●	●	●
* Министерство промышленности и торговли			
- в Казахстане	●	●	X
- за рубежом	●	●	●

Примечание: ● Сильные отношения, ○ Частичные отношения, × Нет отношения

3.6 Основные Вопросы и Проблемы

(1) Вопросы торговли и грузоперевозок

1) Активизация международной торговли и создание логистической системы Казахстана направлены на рыночную экономическую политику, активизацию международной торговли и сделок в соответствии с экономическим развитием Казахстана, которое в свою очередь направлено на переход от ресурсной зависимости к составной индустриальной политике, при этом также необходимо создать систему распределения не только на местном, но и на международном уровне.

2) Повышение спроса на грузоперевозки

Объемы перевозки грузов в Казахстане отражают высокие годовые темпы роста, поддерживаемые высоким экономическим ростом. Такое увеличение грузоперевозок требует капиталовложений в строительство эффективных сооружений и обеспечение внутренних грузоперевозок.

3) Увеличение международной и транзитной торговли

В последнее время отмечается значительный рост объема международных и транзитных грузов пропорционально высокому экономическому росту Казахстана и увеличению внешней торговли товарами с такими странами как Япония, Китай, Корея, страны Центральной Азии и Россией. На основе исследования предприятий в порту Ляньюнганг и Урумчи, можно отметить имеющийся потенциал резкого увеличения международных и транзитных грузов.

4) Изучение международной торговли товарами и логистической системы

Расширение деятельности по международной торговле требует создания международных логистических систем. Казахстан занимает важное положение в восточно-западном и северо-южном транзите грузов и, поэтому создание логистической системы является требованием сегодняшнего дня.

(2) Вопросы системы распределения в Казахстане

Логистическая система в Казахстане все еще находится на начальном этапе и в значительной степени отстает от развитых стран. Полезные ископаемые, такие как уголь, железная руда и нефть, составляют основную долю перевозимых в Казахстане грузов, которые доставляются от производственных центров грузополучателям непосредственно по железной дороге, что является системой привилегированных и прямых поставок грузов. Огромная масса генеральных грузов также поставляется по линии привилегированных прямых поставок. С другой стороны, обычные грузополучатели не имеют привилегированных линий и зависят от доставки грузов до ближайшей железнодорожной станции грузовиками поставщика или транспортной компании. В будущем с развитием рыночной экономики и многосторонней индустриализации ожидается, что модернизация дорожной сети послужит расширению количества грузовиков и зоны обслуживания, что приведет к смене транспортировки генеральных грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный. Как видно из исторического изменения использования транспорта для грузоперевозок в Японии и Китае вместе с обновлением экономической структуры сопровождаемой экономическим развитием отмечается основной переход с железнодорожных на автодорожные перевозки.

По таким генеральным грузам как одежда и электротовары отмечается тенденция перехода на автомобильные перевозки, учитывая такие преимущества как скорость доставки, своевременная доставка и услуги от двери до двери. Поэтому, в целях сохранения использования железнодорожного транспорта для перевозки генеральных грузов в Казахстане требуется решение таких вопросов как повышение скорости ж/д перевозок, модернизация многосторонней транспортной системы, создание безрельсовой транспортной системы, модернизация модальных пунктов, коммуникационной системы и услуг.

В системе распределения, стимулирование выбора оптимального маршрута только по железной дороге является ограниченным. Необходимо провести модернизацию эффективности работы пунктов смены транспорта от владельца груза до ж/д станции и от ж/д станции до грузополучателей.

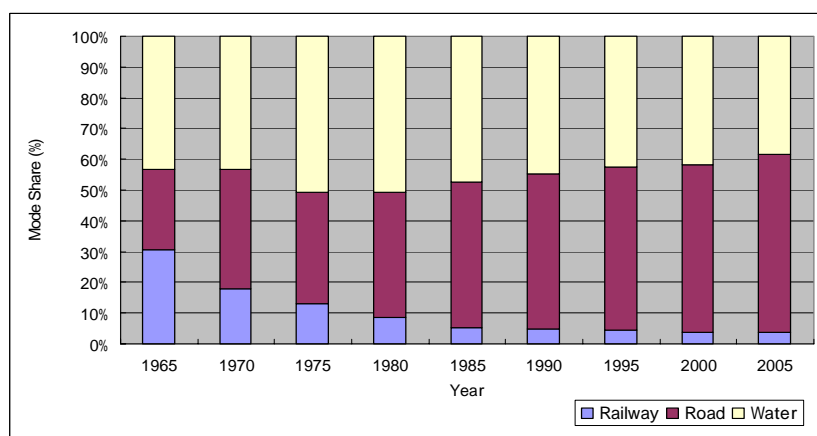


Рисунок 3.6-1 Смена видов транспорта в грузоперевозках в Японии (1965~2005)

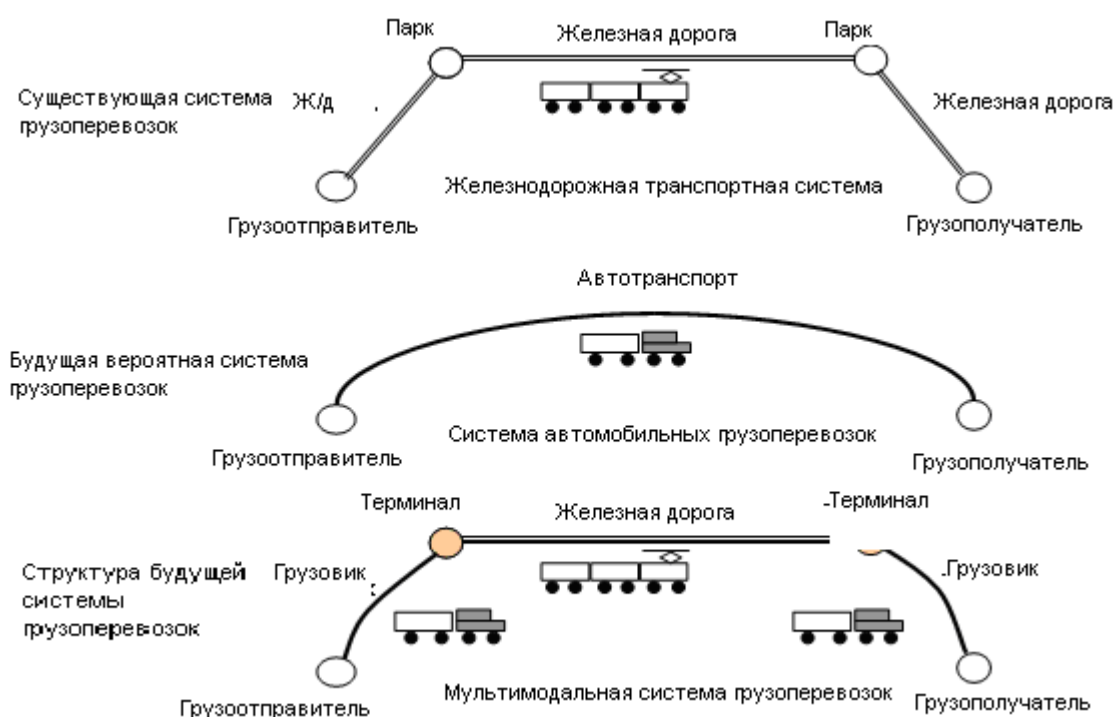


Рисунок 3.6-2 Будущая вероятная грузовая транспортная система в отношении генеральных грузов

(3) Вопросы транспортной инфраструктуры

1) Железнодорожная сеть

Железнодорожная сеть Казахстана была построена в направлении России в связи с историческим прошлым, и поэтому железнодорожная сеть маршрута ТРАСЕКА (восток) развита слабо.

2) Порт Актау

Объемы грузов сырой нефти и сухих грузов в порту Актау достигли предела пропускной способности порта, и в связи с этим возникает проблема скопления грузов. Основной маршрут ТРАСЕКА проходит через порт Туркменбаши и этот маршрут является конкурентом Казахстанского

маршрута. Между Актау – Баку существует два маршрута. Один это транспортировка грузов по Каспийскому морю, а другой это железнодорожный маршрут через Россию. Учитывая то, что Россия является конкурентом восточно-западного Казахстанского транзитного маршрута, то необходимо, чтобы транспортировка грузов по Каспийскому морю обладала преимуществами с точки зрения стоимости и времени над железнодорожным маршрутом через Россию. В этих целях необходимо повысить эффективность работы погрузочно-разгрузочного оборудования, ускорить прохождение таможенных и других процедур, снизить стоимость грузоперевозок путем конкурентности морских грузоперевозок и терминалов порта.

3) Терминал Достык

Учитывая растущие объемы грузов из Китая, на сегодняшний день существуют такие проблемы как нехватка колесных пар, контейнеровозов и оборудования по перегрузке. Кроме этого, оборудование по перегрузке не только контейнеров, но и генеральных грузов достигло своего предела производственных мощностей. В дополнение к проблеме скопления грузов, также существует проблема сроков прохождения таможенных и иных процедур.

(4) Локомотивы и грузовые вагоны

Локомотивы и грузовые вагоны изношены и требуют обновления. Также существует проблема нехватки вагонов под контейнеры, учитывая существующую потребность в грузоперевозках. Кроме этого необходимо увеличить само число контейнеров, учитывая нехватку имеющихся контейнеров.

(5) Система эксплуатации железной дороги

Существующая система грузоперевозок КТЖ все еще основана на методе, при котором в каждом грузовом парке осуществляется сцепка и расцепление грузовых вагонов. Это эффективная система с точки зрения затрат, но она не подходит для скоростной и своевременной транспортировки грузов.

Необходимо усилить реализацию услуг по контейнерным перевозкам и создать ту среду, при которой КТЖ сможет запустить в работу маршрутные контейнерные поезда.

Касательно информационной системы КТЖ, хотя информация по грузоперевозкам частично обрабатывается при помощи компьютеров, информация о перевозках по железной дороге в основном передается по телефону или при помощи других устаревших методов с использованием ручного труда, что не обеспечивает точной и скоростной передачи информации.

(6) Вопросы таможенного оформления

Существуют следующие вопросы таможенного оформления:

Декларирование товаров с большим количеством документов

Недостаточность всестороннего управления рисками

Недостаточность компьютеризированной сети с надлежащим контролем с другими заинтересованными организациями

Недостаточность ИТ системы

Недостаточность обучения и повышения квалификации

Устаревшее оборудование и машины

Необходимость совместного контроля с соседними странами и пункты пересечения границы

Тем не менее в настоящее время проводится реформирование и переход работы таможни с устаревшего Советского типа на мировые стандарты и как ожидается данный вопрос будет решен в среднесрочной или долгосрочной перспективе.

(7) Организации связанные с логистической системой

Казахстанское правительство обладает сильной вертикальной структурой, в то время как горизонтальная структура, по которой осуществляется координация деятельности соответствующих министерств и агентств, выглядит слабой и тем самым не может гарантироваться непрерывная передача логистических связей.

(8) Вопросы индустриального развития

Казахстанская экономика основывается на богатых полезных ископаемых. Так перевозка минеральных руд составляет 75% от общего объема железнодорожных грузов, в то же время другие виды деятельности, не связанные с полезными ископаемыми, находятся на относительно низком уровне, что порождает однообразную структуру грузоперевозок. В результате это мешает эффективному развитию системы грузоперевозок. В целях развития эффективной и устойчивой логистической системы в Казахстане важно активизировать не только саму логистическую систему, но также региональное/индустриальное развитие, формирует и поддерживает потребности логистики.

У регионов вокруг Каспийского моря имеется значительный потенциал индустриального развития, с использованием Каспийского моря в качестве логистического канала. В эти дни была представлена часть индустриального развития и такая тенденция может стимулировать повышение распределения, хотя вопрос индустриального развития все еще требует решения.

Отмечается, что такое развитие может быть активизировано, если соответствующая логистическая система будет продвигаться в данном регионе.