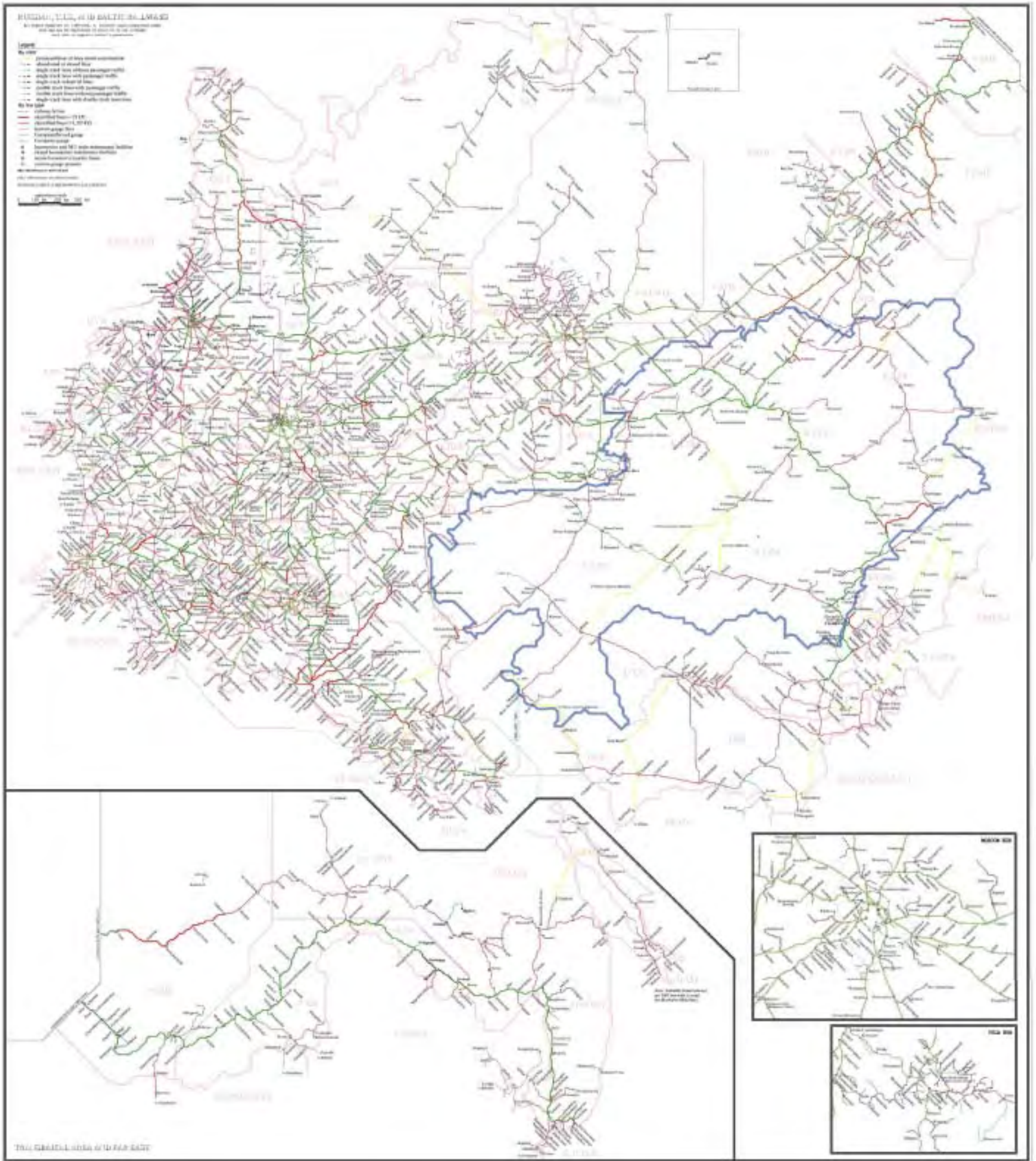


Приложение 3.1-1 Фрахт импорта прибытия товарным типом и станциями в 2006

Arrival Station	1.China	2.China cargo	3.China material	4.China chemical	5.Coal	6.Parts	7.Color	8.Non F-metal	9.Breakage of F-metal	10.Iron ore	11.Grain	12.Foreign metal	All Cargo
Иты-Курган	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5
Ижевск	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Иск	0	9	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	11
Ирбит	10	1	1	4	0	1	0	0	0	0	0	15	32
Жоьбаггуз С.	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3	7
Жоьбаггуз 3	4	1	0	0	0	18	0	0	0	0	0	1	24
Жоьбаггуз 2	12	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	17	36
Жоьбаггуз 1	13	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	5	21
Журбеты	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Жубар-Кудук	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Жульма	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Жульман	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Жульма	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Жульманка	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Жульман	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Жу	14	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	19
Жульман	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Жульман	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9
Жульман	218	13	76	32	0	3	0	1	0	0	0	18	359
Жульман	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Жульман	1	2	5	4	0	9	0	0	0	0	0	0	21
Жульман	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Жульман	81	13	7	2	0	7	0	0	0	0	0	0	110
Жульман	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	5	11
Жульман	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Жульман	4	0	12	0	0	1	0	0	0	0	0	9	20
Жульман	3	1	2	16	0	1	0	0	0	0	0	8	31
Жульман	5	18	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	25
Жульман	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	4
Жульман	4	9	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	15
Жульман	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
Жульман	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Жульман	5	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	10
Жульман	37	0	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0	44
Жульман	157	69	16	4	0	0	0	0	0	0	1	18	265
Жульман	1	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	14	22
Жульман	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Жульман	44	3	10	9	0	0	0	0	0	0	0	31	97
Жульман	12	99	3	5	0	0	0	0	0	0	0	2	121
Жульман	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Жульман	27	4	17	4	0	1	0	0	0	0	0	2	55
Жульман	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Жульман	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
Жульман	4	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	16
Жульман	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Жульман-Уман	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Жульман	3	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	5
Жульман	25	8	2	1	0	0	0	0	0	0	0	2	38
Жульман-Туй	23	2	1	1	10	0	0	0	0	0	0	0	37
Жульман	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Жульман	0	198	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	200
Жульман	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0	48
Жульман-Жан	7	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	12
Жульман	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Жульман-Курган	37	14	3	6	0	0	0	4	0	0	0	9	75
Жульман	180	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180
Жульман	4	2	3	2	0	0	0	0	1	0	0	0	12
Жульман	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Жульман	313	91	279	8	0	0	0	0	0	0	1	280	973
Жульман	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Жульман	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

Приложение 3-2 Железнодорожная Карта Стран России и СНГ



Приложение 3.1-1 Фрахт импорта прибытия товарным типом и станциями в 2006

Arrival Station	1.Other	2.Oil cargoes	3.General material	4.Chemical goods	5.Coal	6.Fertilizers	7.Color ore	8.Non F-metal	9.Precious metal	10.Iron ore	11.Grain	12.Precious metal	All Cargo
Самарканд-Гр	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Самарканд	52	27	2	9	0	0	0	1	0	0	0	4	95
Сам	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Сам-Ташк	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Сам-Шарк	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Сам-Ош	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Сам-Ашк	31	2	15	0	1	4	0	0	0	0	0	0	53
Самбул-Ашк	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Сам-Уфе	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	17
Ревдеевка	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100
Гашан	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	8
Перевалташ	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Перекиташ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Пастаргал	1	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	5
Павлодар Юж	170	19	7	171	62	1	0	2	0	0	0	20	452
Павлодар Сам	10	3	2	7	0	0	0	3	0	0	0	3	28
Павлодар	56	7	11	7	11	0	0	0	13	0	4	56	165
Павлод-Порт	26	4	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	37
Отар	0	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Ошкарини	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
Ошарна	9	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	16	30
Пуртанала	3	2	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	9
Павло-Уралск	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Поконтинентал	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Покорбонк	2	0	0	8	0	0	0	0	3	0	0	3	14
Пав-У-Канон	24	1	14	0	0	0	0	0	0	0	0	13	52
Павиль-Таш	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Паворискала	154	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	1	164
Пурна	7	1	0	1	0	5	0	0	0	0	0	0	14
Пурнакарская	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
Менгит-Таш	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Мелку	134	29	4	8	0	1	0	0	0	0	0	6	182
Михалибет	22	32	39	18	0	0	0	0	0	0	0	1	112
Миргук	4	8	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	17
Минонг	60	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	63
Мингачкан	87	28	9	12	0	1	0	0	0	0	0	40	177
Минонка	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	10
Минат	6	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73	84
Майхан	2	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
Мейтан	9	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	11
Май-Кудук	72	32	13	6	0	1	0	0	1	0	4	10	139
Пурган	8	7	4	0	0	0	0	0	0	0	0	41	58
Поконт	37	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39
Павлодарск	84	4	1	5	0	3	8	2	0	0	0	10	117
Павгор	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Кусатан	156	94	20	14	0	0	0	0	0	0	1	7	292
Курорт-Таш	7	20	4	0	0	0	0	0	0	0	0	51	82
Курган	64	6	23	3	0	1	11	1	0	0	1	11	141
Кумангал	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Кумангал	49	13	16	11	0	0	1	0	0	0	0	16	106
Клекудук	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	5
Караулан	13	2	19	13	14	25	32	0	0	0	0	12	130
Клетина	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
Клоонгану 2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Клоонгану 1	74	34	14	5	0	2	0	0	0	0	0	0	129
Клети	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
Кейбинер	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Келы	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Кызы-Сай	23	1	33	1	0	22	0	0	0	0	14	0	94
Кызы-Орда	55	8	32	4	0	5	0	0	0	0	1	9	114
Кызы-Джар	3	5	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	11

Приложение 3.1-1 Фрахт импорта прибытия товарным типом и станциями в 2006

Arrival Station	1.Other	2.Oil cargoes	3.General material	4.Chemical	5.Coal	6.Fertilizers	7.Color ore	8.Nim F-metal	9.Industrial age of F-metal	10.Iron ore	11.Ceramic	12.Non-ferrous metal	All Cargo
Караумельды	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Карагай-Уг	28	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	72
Карагай-И	24	14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	19	59
Карагай-С	4	5	2	2	0	0	0	0	0	0	0	1	14
Карагай	151	4	26	11	0	0	0	0	0	0	0	45	237
Карагайлы	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	8
Карабас	91	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	91
Карабас	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Каспий	31	1	1	0	0	1	0	0	0	0	42	1	77
Каспий	7	146	5	0	0	0	0	0	0	0	0	8	166
Каспий	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Кайрак	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Кавалурт	11	15	6	1	0	5	0	0	0	0	3	13	54
Казыган	9	15	7	12	0	0	0	0	0	0	0	6	49
Казыган	7	1	2	0	0	4	0	0	0	0	0	1	15
Курган, Тараз	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Кельменек	14	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Кзыл	9	26	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61
Кзыл	2	4	2	3	0	1	0	0	0	0	0	4	16
Кзыл	161	34	26	35	43	10	70	5	1	0	0	44	429
Кзыл	2	4	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	11
Кзыл	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Кзыл	29	7	6	5	0	1	0	0	0	0	0	8	57
Кзыл-Су	28	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	33
Кзыл	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Кзыл	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	6
Кзылорда	643	15	7	1	0	41	0	0	0	6	31	744	
Кзыл	21	18	7	11	0	23	0	1	0	0	0	20	101
Кзыл	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6
Кзыл-Тоба	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Кзыл	2	2	1	6	0	10	0	0	0	0	0	1	24
Кзыл-Сейит	28	4	4	1	0	1	0	0	0	2	2	2	42
Кзыл-Аул	180	186	5	28	29	0	0	7	9	182	0	49	655
Кзыл-Аул	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6
Кзыл	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Кзыл	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Кзыл	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
Кзыл	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6
Кзыл, Груз	442	10	1	34	60	0	0	0	1	2	0	15	565
Кзыл	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Кзыл	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Кзыл	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Кзыл	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Кзыл	21	6	1	1	0	3	0	0	0	0	0	12	44
Кзыл	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
Кзыл	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Кзыл	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Кзыл	10	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	13
Кзыл	578	81	42	123	0	0	0	0	0	0	0	52	876
Кзыл	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Кзыл	19	2	2	1	0	0	0	0	0	2	1	1	27
Кзыл	0	0	1	0	0	12	0	0	0	0	0	0	13
Кзыл	43	6	5	33	0	0	0	0	0	0	0	39	126
Кзыл	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Кзыл	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Кзыл	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Кзыл	4	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
Кзыл	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Кзыл	20	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	24
Кзыл	70	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	71
Кзыл	70	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	75

Приложение 3.1-1 Фрахт импорта прибытия товарным типом и станциями в 2006

Arrival Station	1.Other	2.Oil	3.Chemical material	4.Chemical soda	5.Coal	6.Fertilizers	7.Color me	8.Non F-metal	9.Bone	10.Iron ore	11.Grain	12.Petroleum metal	All Cargo
Бурно	110	5	15	2	0	10	0	0	0	0	0	3	145
Бурнак	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Бон-Минайнов	20	2	7	3	0	0	0	0	1	0	0	11	44
Бон-Аран	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	5
Бонель	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Борнхур	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Борн 1	1	0	6	0	0	2	0	0	0	0	0	1	10
Бон-Алан	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Белуль	18	13	12	3	0	1	0	0	0	0	0	29	76
Белуль	8	2	7	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20
Белуль 1	14	12	3	8	0	1	0	1	0	0	0	3	40
Белуль	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Белле	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Авгул	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Атырау	122	6	63	4	0	0	0	0	0	0	0	35	230
Атырау	3	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	13
Аюк	135	0	0	30	28	0	0	0	0	0	0	1	192
Аюк 1	3	5	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	11
Арыстанкент	0	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	9
Арыстан	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Ары	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Артыштык Море	1	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Ашгабад	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
Ашгабад 2	1,069	92	119	72	0	1	0	13	0	0	7	275	1,647
Ашгабад 1	666	221	95	136	0	2	0	3	0	0	3	281	1,607
Ашга	10	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	13
Ашгабад	270	49	21	13	0	2	0	2	0	0	0	20	387
Ашгабад	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	14
Ашгабад-Центр	165	25	35	10	0	3	0	0	0	0	6	52	296
Ашу	13	3	0	38	0	0	0	0	0	0	0	53	107
Ашгабад	453	69	167	52	0	0	0	2	2	0	0	127	892
Аш-Куль	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Аш-Кенту	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Ашгабад	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Ашгабад	153	355	18	8	0	0	0	0	0	0	0	31	563
Аш-Бетан	0	7	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	9
Ашгабад	1	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	5
Ашгабад	85	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	19	111
Total	9,237	2,669	1,558	1,125	291	302	122	48	32	184	157	2,222	17,967

Приложение 3.1-2 Железнодорожный экспортный грузовой поток в 2006

	Алтай-Тара	Башкорт. Тара	Днепро Тара	Караганда	Жульдин	Магнитог.Тара	Павлодар	Промы Тара	Муром Тара	Степан Тара	Александр
АлтайТара	190	0	0	0	0	0	0	0	357	0	0
Актюбин	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0
Алтай (Тара)	0	0	67	0	0	0	0	0	0	0	0
Архангел	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0
Астра	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	286
Ашхабад	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
Башкорт.Тара	0	0	52	0	0	0	0	0	0	0	0
Белгород	1,653	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Брянск	0	0	96	0	0	0	0	0	22	0	0
Днепропетров	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24
Днепро Тара	833	0	0	0	0	920	0	0	0	0	0
Донецк	0	0	146	0	0	0	0	0	0	0	0
Днепро Тара	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Иркутск/Турк.	0	0	448	0	0	0	0	0	0	0	0
Иркутск Тула	554	0	406	0	0	0	0	0	0	0	0
Иркутск	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Иркутск/Тара	0	0	59	0	0	0	0	0	0	0	0
Иркутск/Тара	0	0	4,376	0	0	0	0	165	0	0	0
Иркутск	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	0
Казань	0	0	106	0	0	0	0	0	0	0	0
Казань I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Казань/Тара	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Караганда I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
Казань/Тара	0	20	0	195	0	0	0	111	0	0	0
Караганда	16	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0
Казань	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Караганда	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0
Курск/Тара	0	0	372	0	0	0	0	0	0	0	0
Курск/Тара	0	0	8	0	0	0	12	0	38	0	0
Курск/Тара	0	0	77	0	0	0	0	0	0	0	0
Курск	0	0	0	0	13	0	0	73	0	0	0
Магнитогорск	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0
Магнитогорск	0	0	5	0	0	0	0	133	0	0	0
Магнитогорск	0	0	0	0	0	0	0	29	0	33	0
Магнитогорск	0	0	0	0	0	0	39	0	29	0	0
Магнитогорск	283	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Магнитогорск/К.	0	0	101	0	0	0	0	613	0	0	0
Магнитогорск	0	0	376	0	0	0	0	0	505	60	0
Туркестан	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0
Уральск	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	125
Чайковский	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0
Шадрин	1,548	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Шадрин	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Шадрин/Тара	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Шадрин/Тара	0	0	0	0	0	0	0	1,213	0	0	9
Шадрин	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Шадрин	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	5,077	20	6,756	195	41	920	51	2,380	1,000	60	558

Приложение 3.1-2 Железнодорожный экспортный грузовой поток в 2006

Наим	Дальний	ДальнийЭк	Груз	Алтай	Алтай	Бурятия	Иван	Амурская	Бурятия	Иркутская	Total
Амурская	166	0	0	368	0	0	249	24	0	441	1,795
Амурская	4	0	0	11	0	0	0	0	0	21	59
Амур-Амур	0	0	0	3	0	0	0	0	0	7	77
Амур-Амур	0	0	0	142	0	0	3	0	0	129	297
Амур	0	24	0	0	0	0	80	142	0	70	602
Амур	0	0	0	0	16	0	8	0	0	90	128
Амур-Амур	0	0	0	184	0	0	0	0	0	13	249
Амур-Амур	0	0	0	187	0	0	0	0	32	0	1,872
Амур-Амур	35	193	0	49	0	0	9	0	0	116	522
Амур-Амур	0	0	0	0	0	0	0	47	0	148	219
Амур-Амур	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	1,766
Амур-Амур	0	0	0	813	0	0	0	0	0	50	1,000
Амур-Амур	0	0	0	98	39	0	0	20	0	153	273
Амур-Амур	0	213	0	0	0	0	0	0	0	279	940
Амур-Амур	0	0	0	636	0	232	19	0	0	1,130	2,976
Амур-Амур	0	0	0	82	0	2	0	0	0	0	64
Амур-Амур	0	0	0	113	0	0	0	0	0	42	214
Амур-Амур	0	0	0	10,841	0	0	0	0	0	0	15,382
Амур-Амур	0	0	0	414	0	0	0	0	0	94	546
Амур-Амур	26	0	0	70	0	0	11	0	0	26	241
Амур-Амур	0	0	0	121	0	0	0	0	0	361	482
Амур-Амур	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	50
Амур-Амур-Э	0	0	279	794	0	0	970	0	0	88	2,169
Амур-Амур	0	0	0	71	0	0	144	0	0	328	869
Амур-Амур	0	0	0	24	0	0	0	0	0	103	183
Амур-Амур	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Амур-Амур	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	31
Амур-Амур	99	0	0	99	0	0	906	0	0	197	1,833
Амур-Амур	0	0	0	105	127	0	0	58	0	372	720
Амур-Амур	0	0	0	58	0	0	0	0	0	16	151
Амур-Амур	0	0	0	44	0	0	0	0	0	53	183
Амур-Амур	0	0	0	80	0	0	0	0	0	69	168
Амур-Амур	0	0	0	135	0	0	0	47	0	154	474
Амур-Амур	0	0	0	0	14	0	0	0	0	134	210
Амур-Амур	0	0	0	20	0	0	0	0	0	120	208
Амур-Амур	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	310
Амур-Амур-Э	0	0	0	786	0	0	0	0	0	28	1,528
Амур-Амур	126	0	0	0	0	0	0	151	0	426	1,644
Амур-Амур	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	30
Амур-Амур	0	0	0	128	0	0	50	0	0	120	451
Амур-Амур	0	0	0	0	20	0	0	11	0	15	64
Амур-Амур	0	0	0	0	0	221	0	347	0	78	2,194
Амур-Амур	0	0	0	38	0	0	0	0	0	0	38
Амур-Амур	0	0	556	21,008	0	0	0	0	0	1,079	22,643
Амур-Амур	0	0	0	2,531	0	0	0	0	0	0	3,753
Амур-Амур	13	0	0	13	0	0	0	0	0	61	87
Амур-Амур	0	0	0	43	0	0	0	0	0	15,068	15,112
Total	469	430	835	40,037	216	455	2,449	935	32	21,700	84,616

Приложение 3.1-3 Железнодорожных Объемов Фрахта Транзита

Transit Transport Volumes by Departure Country
Unit: 1000 ton

Country in Russian	Country in English	2005	2006
Россия	Russia	3,956.8	4,709.6
Узбекистан	Uzbekistan	1,519.7	1,768.3
Китай	China	749.4	1,146.4
Таджикистан	Tajikistan	568.5	462.1
Украина	Ukraine	429.9	393.3
Кыргызстан	Kyrgyzstan	333.8	379.8
Бразилия	Brazil	148.4	181.7
Беларусь	Belarus	107.2	218.3
Туркменистан	Turkmenistan	114.8	197.4
Польша	Poland	199.5	79.4
Литва	Lithuania	133.5	107.9
Латвия	Latvia	3.0	25.9
Латвия	Latvia	33.8	57.9
Корея	Korea	0.0	87.5
Корея (KH)	North Korea	82.7	3.9
США	THE USA	47.5	23.4
Словакия	Slovakia	14.4	54.9
Иран	Iran	30.4	18.9
Финляндия	Finland	25.2	23.2
Германия	Germany	23.2	22.1
Турция	Turkey	23.7	21.6
Монголия	Mongolia	33.8	1.1
Венгрия	Hungary	17.8	16.2
Швеция	Sweden	10.5	16.6
Эстония	Estonia	9.3	16.3
Афганистан	Afghanistan	8.6	16.6
Куба	Cuba	15.1	3.2
Австрия	Austria	7.4	10.0
Азербайджан	Azerbaijan	4.3	13.0
Чехия	Czechia	12.0	3.9
Нидерланды	The Netherlands	3.5	10.5
Румыния	Romania	6.6	7.3
Япония	Japan	7.7	5.2
Чили	Chile	11.4	0.1
Бельгия	Belgium	4.6	6.8
Молдова	Moldova	3.3	5.1
Дания	Denmark	6.4	0.2
Канада	Canada	4.5	2.0
Аргентина	Argentina	1.3	5.1
Великобритания	The Great Britain	4.4	1.9
Испания	Spain	2.4	1.3
Норвегия	Norway	2.8	0.4
Египет	Egypt	0.1	3.0
Швейцария	Switzerland	0.9	2.3
Болгария	Bulgaria	2.2	0.4
Прочие страны	The other countr	2.5	0.1
Италия	Italy	1.3	0.8
Объединенные Арабские Эмираты	Объед. Ара	0.0	2.1
Израиль	Israel	1.0	0.8
Малайзия	Malaysia	0.8	0.7
Сальвадор	El Salvador	0.0	1.5
Тайвань	Taiwan	0.6	0.8
Ирландия	Ireland	0.6	0.7

Source: KTZ

Country in Russian	Country in English	2005	2006
Исландия	Iceland	0.5	0.7
Вьетнам	Vietnam	1.0	0.0
Грузия	Georgia	0.8	0.2
Бруней	Brunei	0.0	0.9
Франция	France	0.0	0.3
Франция	France	0.2	0.7
Южно-Африканская Республика	Southern-afr. Re	0.6	0.3
Новая Зеландия	New Zealand	0.0	0.7
Греция	Greece	0.5	0.0
Словения	Slovenia	0.1	0.4
Сингапур	Singapore	0.3	0.0
Британские Виргинские острова	Brit. terr	0.3	0.1
Сирия	Syria	0.0	0.3
Индонезия	Indonesia	0.1	0.2
Индия	India	0.2	0.1
Португалия	Portugal	0.1	0.1
Виргинские Острова	Виргин. о.б	0.2	0.0
Мексика	Mexico	0.0	0.2
Австралия	Australia	0.1	0.0
Армения	Armenia	0.1	0.1
Белиз	Belize	0.1	0.0
Ангилья	Anguilla	0.0	0.1
Бангладеш	Bangladesh	0.1	0.0
Тайланд	Taioland	0.0	0.0
Ангола	Angola	0.1	0.0
Уругвай	Uruguay	0.0	0.1
Колумбия	Colombia	0.1	0.0
Лихтенштейн	Liechtenstein	0.0	0.1
Ирак	Iraq	0.0	0.1
Сомали	Somalia	0.0	0.1
Эритрея	Eritrea	0.1	0.0
Монако	Monaco	0.0	0.1
Гондурас	Honduras	0.0	0.1
Андорра	Andorra	0.0	0.1
Американские Самоа	American Samoa	0.0	0.0
Панама	Panama	0.0	0.0
Шри-Ланка	Sri Lanka	0.0	0.0
Кипр	Cyprus	0.0	0.0
Македония	Macedonia	0.0	0.0
Марокко	Morocco	0.0	0.0
Кения	Kenya	0.0	0.0
Пакистан	Pakistan	0.0	0.0
Антарктида	Antarctica	0.0	0.0
Гайана	Gyana	0.0	0.0
Саудовская Аравия	Saudi Arabia	0.0	0.0
Нигерия	Nigeria	0.0	0.0
Доминиканская Республика	Dominican Peen	0.0	0.0
Бермудские острова	Bermudas	0.0	0.0
Антигуа	Antigua	0.0	0.0
Шпицберген	Spitsbergen	0.0	0.0
Филиппины	Philippines	0.0	0.0
Бутан	Butane	0.0	0.0
Сенегал	Senegal	0.0	0.0
Косово	Kosovo	0.0	0.0
Sum		8,739.4	10,145.5

Приложение 3.1-3 Железнодорожных Объемов Фрахта Транзита

Transit Transport Volumes by Arrival Country
Unit:1000 tons

Country in Russian	Country in English	2005	2006
Узбекистан	Uzbekistan	2,381.8	3,157.2
Россия	Russia	1,258.0	1,530.1
Таджикистан	Tajikistan	1,152.3	1,533.0
Кыргызстан	Kyrgyzstan	1,023.1	1,431.0
Китай	China	1,102.7	841.9
Туркменистан	Turkmenistan	383.9	326.3
Афганистан	Afghanistan	299.7	239.9
Нидерланды	The Netherlands	298.2	238.4
Украина	Ukraine	116.8	115.5
Латвия	Latvia	68.8	126.6
Иран	Iran	141.3	33.0
Италия	Italy	21.9	144.1
Турция	Turkey	75.4	60.0
Швейцария	Switzerland	51.7	39.7
Польша	Poland	25.4	57.9
Великобритания	The Great Britain	14.4	54.2
Азербайджан	Azerbaijan	36.4	29.6
Грузия	Georgia	48.6	0.9
США	THE USA	40.8	5.5
Литва	Lithuania	12.6	19.7
Бельгия	Belgium	18.8	12.3
Эстония	Estonia	24.7	6.2
Германия	Germany	16.6	7.7
Беларусь	Belarus	10.6	11.5
Венгрия	Hungary	0.5	19.6
Корея (КНДР)	North Korea	13.1	5.3
Португалия	Portugal	9.9	7.7
Прочие страны	The other countries	14.6	1.3
Франция	France	12.6	1.3
Виргинские о.Б	Virgin o.B	10.9	2.9
Сянган (Гонконг)	Siangan (Hong Kong)	3.2	7.3
Румыния	Romania	6.4	3.6
Словакия	Slovakia	2.4	7.1
Австрия	Austria	5.2	2.6
Корея (Южная)	Korea	0.0	7.6
Чехия	Czechia	2.7	3.4
Болгария	Bulgaria	4.4	1.4
Япония	Japan	2.5	3.0
Лихтенштейн	Liechtenstein	5.1	0.0
Сингапур	Singapore	4.3	0.6
Финляндия	Finland	3.2	1.6
Испания	Spain	2.5	2.1
Ангилья	Anguilla	0.0	4.2
Монголия	Mongolia	2.4	0.6
Молдова	Moldova	0.9	1.9
Египет	Egypt	1.4	0.3
Израиль	Israel	0.9	0.6
Виргинские о.С	Virgin o.C	1.1	0.1

Country in Russian	Country in English	2005	2006
Южно-Африканская Респ.	Southern Africa	0.7	0.5
Бразилия	Brazil	0.1	1.1
Ирландия	Ireland	1.0	0.2
Гибралтар	Gibraltar	1.1	0.0
Индия	India	0.1	1.1
Албания	Albania	0.0	1.1
Тайвань	Taiwan	0.0	1.1
Соломоновы о.	Solomon o.	0.0	0.9
Брит. терр.	Britt. terr.	0.0	0.8
Канада	Canada	0.6	0.2
Армения	Armenia	0.1	0.6
Дания	Denmark	0.4	0.2
Сирия	Syria	0.4	0.1
Венесуэла	Venezuela	0.1	0.3
Пакистан	Pakistan	0.0	0.4
Греция	Greece	0.3	0.1
Гондурас	Honduras	0.0	0.4
Белиз	Belize	0.0	0.3
Швеция	Sweden	0.1	0.2
Камбоджа	Cambodia	0.1	0.2
Хорватия	Croatia	0.3	0.0
Ангола	Angola	0.0	0.2
Алжир	Algeria	0.1	0.0
Колумбия	Colombia	0.1	0.0
Тунис	Tunis	0.1	0.0
Кипр	Cyprus	0.0	0.1
Габон	Gabon	0.0	0.1
Объед. Арабские	Объед. The Arab States	0.0	0.1
Гвинея-Бисау	Guinea-Bissau	0.0	0.1
Кайманские о.	Kaiman o.C	0.1	0.0
Югославия	Yugoslavia	0.1	0.0
Уругвай	Uruguay	0.0	0.1
Сенегал	Senegal	0.0	0.1
Катар	Qatar	0.1	0.0
Бруней	Brunei	0.1	0.0
Норвегия	Norway	0.1	0.0
Австралия	Australia	0.0	0.1
Бахрейн	Bahrain	0.0	0.0
Бермудские о.	Bermudas	0.0	0.0
Коста-Рика	Costa Rica	0.0	0.0
Марокко	Morocco	0.0	0.0
Куба	Cuba	0.0	0.0
Словения	Slovenia	0.0	0.0
Вьетнам	Vietnam	0.0	0.0
Гаити	Haiti	0.0	0.0
Кения	Kenya	0.0	0.0
Коморские о.	Коморск. o	0.0	0.0
Руанда	Ruanda	0.0	0.0
Sum		8,741.0	10,119.2

Source: KTZ

Приложение 3.1-4 Внутренний Железнодорожный Грузовой Поток в 2006

	Жетыс-Суу	Закарата	Жаңдыгач	Карабал	Карагайлы	Карагында-1	Кызыл-Орда	Кызыл-Сай	Кызылорда
Алматы	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Астана	0	0	65	0	0	0	0	0	0
Актөбе	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Армавир	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Арыстансай	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Атырау	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Баян-Өлмес	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Бұқтыбай	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Бүгінбай	0	101	0	0	0	0	0	0	0
Волдаровское	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Джамбыл	0	0	0	0	0	0	0	10	0
Дружба	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Дуңбала	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Дуңган	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Караганда	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Жаңа-Ауыл	0	0	0	5	0	13	0	0	0
Жаңа-Сай	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Жаңа-Төле	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Жолағаш	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Жолжарды	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Жылытау	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Калкын	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Карабал	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Карагайлы	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Карагында-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Карагында-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Каракол	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Кызыл-Дария	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Колкын	0	418	0	0	0	0	0	0	0
Кумдык	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Күлөтө	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ленинград	0	3	0	0	0	0	0	0	0
Май-Кудук	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Майлы	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Мугалжарын	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Мурат	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Новошаган	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Нурлытау	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Павлодар	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Сарыауыл	0	0	0	0	0	3	0	0	0
Саян	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Суу-Булақ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Талды	0	0	0	0	0	0	82	0	0
Ташкент	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ташкент	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ушарал	0	613	0	0	0	0	0	0	0
Чайыртөбе	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Шебеш	0	0	0	0	2083	0	0	0	0
Харман	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Рыбачье	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Яны-Палан	0	0	0	0	0	0	0	0	0
unknown	232	418	0	0	0	0	0	0	1
Total	232	1553	65	6	2083	16	82	11	5

Приложение 3.1-4 Внутренний Железнодорожный Грузовой Поток в 2006

	Павлодар	Пресногорск	Семипалат.	Сарысаян	Талды-Курт	Тыныс	Темір-Тау	Ташым	Тышты
Алматы	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Актөбін	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ақтөбе	0	0	0	5	0	0	0	0	0
Астана	1917	0	0	0	0	0	0	0	0
Арқастыңтеңіс	1769	0	0	0	0	0	0	0	0
Ақбасар	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Бөркентұр	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Бұуаш	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Бұқтырма	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Вальдеркөл	0	0	0	33	0	0	0	0	0
Домбыр	0	0	0	24	0	0	0	0	0
Домбосай	0	0	0	0	0	0	0	115	0
Даруалы	0	0	0	0	0	573	0	0	0
Достық	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ерөншіліні	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Жеті-Аул	24	0	0	0	0	0	0	0	0
Жеті-Сай	0	0	0	181	41	0	0	0	0
Жаңағай	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Жолағай	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Жолжарды	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Жылы	23	0	0	0	5	0	0	0	0
Калкың	0	0	0	0	0	0	79	0	0
Карабалық	0	0	0	262	0	0	0	0	0
Карағанды	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Карағанды-1	14	0	0	0	0	0	0	0	0
Карағанды-2	0	0	0	0	0	0	146	0	0
Карағанды	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Каскел-Дөңірі	685	0	0	0	0	0	0	0	0
Көкшетау	0	0	131	0	216	0	0	0	0
Күлөтө	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Күршіні	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ленинград	0	0	0	0	2	0	0	0	0
Май-Қыды	8	0	0	0	0	0	0	0	0
Майлы	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Мұғалжар	0	0	0	0	0	0	0	295	0
Мұрша	0	0	0	135	0	0	0	0	0
Нойманшты	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Нурлысай	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Павлодар	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Сарысу	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Сая	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Суу-Булақ	0	0	78	0	0	0	0	0	0
Тыныс	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Темір-Тау	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Тосы	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ұшығалы	1578	0	0	0	0	0	0	0	0
Үшарғы	0	4	0	0	0	0	0	0	0
Шабанды	4508	0	0	1413	0	0	0	0	0
Хардалы	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ғабдыл	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Жаңа-Талы	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Шығалы	147	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	10853	4	209	2053	264	573	225	410	2

Приложение 3.1-4 Внутренний Железнодорожный Грузовой Поток в 2006

	Ташкент	Харьков	Рыбница	Ясиновца	Херсон/Порт	unknown	total
Алмат	0	0	0	0	0	33	70
Ашхабад	0	0	80	0	0	1125	1821
Ашхабад	0	0	49	0	0	53	107
Арм	0	0	0	0	0	36	1953
Архангельск	0	0	0	0	0	0	1769
Ашхабад	0	0	10	0	0	153	163
Воронеж	176	0	0	0	29	651	985
Вурут	0	0	0	98	0	0	98
Вухарин	0	0	404	0	0	493	1261
Владимирское	0	0	0	0	0	19	80
Дальний	0	0	0	0	0	12	136
Дзержинское	0	0	0	0	0	327	630
Дзержинск	0	0	0	0	0	3	576
Донецкое	0	0	29	0	0	97	2669
Ериван/Аш	0	0	0	0	0	1	58
Житомир	0	0	104	0	0	309	1173
Житомир	0	0	262	0	0	306	1003
Житомир	0	0	0	0	0	0	772
Житомир	0	9	0	0	0	30	181
Житомир	0	0	0	0	0	7	1076
Житомир	0	0	0	0	0	27	392
Житомир	0	0	0	0	0	30	1095
Житомир	0	0	0	0	0	274	1385
Житомир	0	0	0	0	0	0	1179
Житомир-1	0	5	1	0	0	10	100
Житомир-2	0	0	344	0	0	65	2487
Житомир	0	0	0	0	0	41	926
Житомир	0	0	209	0	0	3062	4388
Житомир	0	0	159	0	0	1315	3552
Житомир	0	0	0	0	0	1	33
Житомир	0	0	0	0	0	15	37
Житомир	0	0	0	0	0	2	177
Житомир	0	0	0	0	0	1	44
Житомир	0	0	0	0	0	0	3598
Житомир	0	0	0	0	0	948	1383
Житомир	0	1681	0	0	0	116	2212
Житомир	0	0	0	0	0	40	43
Житомир	0	1112	0	0	0	117	7085
Житомир	0	0	95	0	0	71	189
Житомир	0	49	0	0	0	0	626
Житомир	0	1706	0	0	0	0	1706
Житомир	0	0	0	0	0	0	1202
Житомир	0	0	459	0	0	1523	2359
Житомир	0	0	16	0	0	7	71
Житомир	0	0	0	0	0	0	701
Житомир	0	0	0	0	0	1186	4725
Житомир	0	0	0	5	0	41	54
Житомир	0	0	0	0	0	4223	31903
Житомир	0	0	1	0	0	5	6
Житомир	0	1	0	0	0	0	5
Житомир	0	0	0	0	0	0	221
unknown	0	293	134	0	0	37439	45251
Total	176	4856	2366	103	29	54214	135716

Приложение 3.1-5 Потока Фрахта Контейнера Импорта D-O в 2006

All goods	Import	Export	Total
АВСТРАЛИЯ	0	0	47
АВСТРИЯ	0	0	2
АВШТАРИЯ	0	0	1,044
АВТОНГ	0	3	1,220
АЛБАНИЯ	194	4	20,817
АЛМААТА	21	9	3,400
АЛЖИР	12	0	18
АРГЕНТИНА	8	0	8
АРМЕНИЯ	0	0	15
АСТАНА	1,294	1	1,295
АТЛАНТИК	0	0	1
АУСТРИЯ	0	1	1,052
БАВВАРИЯ	126	0	141
БАНГЛАДЕШ	0	0	84
БАРЕНД	0	0	142
БАРЕНД	0	0	167
БАНГЛАДЕШ	7	0	17
БРАЗИЛИЯ	0	0	201
БРИТАНИЯ	0	0	2
БРИ	0	0	22
БРИТАНИЯ	0	0	4
БРИТАНИЯ	30	0	133
БРИТАНИЯ	0	0	394
БРИТАНИЯ	0	0	1
БРИТАНИЯ	30	0	322
БРИТАНИЯ	0	0	1
БРИТАНИЯ	30	0	201
БРИТАНИЯ	0	0	7
БРИТАНИЯ	0	0	22
БРИТАНИЯ	0	0	385
БРИТАНИЯ	0	0	74
БРИТАНИЯ	790	0	1,053
БРИТАНИЯ	30	0	43
БРИТАНИЯ	0	0	1
БРИТАНИЯ	0	0	19
БРИТАНИЯ	0	0	31
БРИТАНИЯ	0	0	38
БРИТАНИЯ	0	0	8
БРИТАНИЯ	10	0	311
БРИТАНИЯ	1,726	0	3,319
БРИТАНИЯ	0	0	322
БРИТАНИЯ	0	0	1
БРИТАНИЯ	380	0	441
БРИТАНИЯ	22	0	22
БРИТАНИЯ	0	0	580
БРИТАНИЯ	0	0	211
БРИТАНИЯ	580	0	818
БРИТАНИЯ	0	0	1
БРИТАНИЯ	47	0	39
БРИТАНИЯ	9	0	9
БРИТАНИЯ	0	0	1,700
БРИТАНИЯ	0	0	44
БРИТАНИЯ	11	1	4,917
БРИТАНИЯ	1	0	1
БРИТАНИЯ	40	0	181
БРИТАНИЯ	0	0	1
БРИТАНИЯ	0	0	9
БРИТАНИЯ	1,860	0	1,872
БРИТАНИЯ	2	0	78
БРИТАНИЯ	0	0	12
БРИТАНИЯ	0	0	1
БРИТАНИЯ	0	2	98
БРИТАНИЯ	8	0	8
БРИТАНИЯ	0	0	1
БРИТАНИЯ	22	0	190
БРИТАНИЯ	0	0	11
БРИТАНИЯ	78	0	90
БРИТАНИЯ	0	0	11
БРИТАНИЯ	0	0	29
БРИТАНИЯ	7	0	582
БРИТАНИЯ	0	0	5
БРИТАНИЯ	4	0	4
БРИТАНИЯ	0	0	27
БРИТАНИЯ	0	0	84
БРИТАНИЯ	0	0	83
БРИТАНИЯ	1	0	8
БРИТАНИЯ	0	0	1
БРИТАНИЯ	0	0	2,182
БРИТАНИЯ	0	0	8
БРИТАНИЯ	10	0	10
БРИТАНИЯ	0	0	3
БРИТАНИЯ	0	0	8
Total	8,880	21	92,497

Приложение 3.1-6 Потока Фрахта Контейнера Импорта в 2006

Unit : Containers of 20ft+40ft

All goods	Австралия	Австрия	БЕЛГИЯ	БЕЛОРУСЬ	БОСНИЯ	БРАЗИЛИЯ	КАНАДА	КАКИМО	СЕННИК	Израиль	КАРПАТ	ТОБОЛ	Италия	Total
АНГУИ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,672	0	1,672
Австрия	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7
АНТУН	0	1	10	0	0	2	0	0	23	8	0	0	0	53
АВМА-АТА I	17	1	105	0	40	2	0	0	173	146	98	0	0	592
АВМА-АТА II	0	0	0	41	5	0	0	0	279	28	12	0	2	367
АВУНТАУ	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	117	0	135
АУТАНА	0	0	18	0	0	0	0	0	0	1	5	40	0	62
АУРАУ	0	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	6
БАХАИ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
БЕЛОРУСЬ	0	0	0	7	2	0	0	0	267	9	3	0	0	298
БОСНИИ	0	0	0	1	0	15	0	0	0	1	36	0	0	53
Бразилия	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
БЕЛОРУСЬ	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	5	0	11
БЕЛОРУСЬ	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
КАНАДА	0	0	90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90
КАНАДА	0	0	0	8	0	0	0	0	0	10	0	34	0	52
КАНАДА	0	0	2	1	0	0	0	0	7	0	0	0	0	10
КАНАДА	2	0	0	0	0	4	157	0	782	0	7	0	0	952
КАНАДА	0	0	142	1	16	0	0	0	0	8	3	80	0	248
КАНАДА	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
КАНАДА	0	0	26	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	48
КАНАДА	0	0	2	7	0	0	0	0	0	12	1	399	0	421
КАНАДА	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	3
КАНАДА	0	0	0	0	1	0	0	0	1	24	14	0	0	40
КАНАДА	0	0	416	0	1,197	0	0	0	0	0	0	0	0	1,613
КАНАДА	0	0	0	1	9	0	0	0	0	8	0	35	0	51
КАНАДА	0	0	0	1	1	2	0	0	49	3	0	0	0	56
КАНАДА	0	0	0	10	2	0	0	0	0	2	0	28	0	42
КАНАДА	0	0	0	4	0	0	0	0	0	8	1	19	0	30
КАНАДА	0	0	2	3	1	0	0	0	12	8	1	0	0	25
КАНАДА	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	10
КАНАДА	0	0	10	4	28	1	0	0	227	9	4	0	0	233
Total	19	2	845	92	1,308	26	157	22	1,847	258	204	2,446	7	7,231

Приложение 3.1-7 Потока Фрахта Контейнера Транзита в 2006

Unit : Containers of 20ft+40ft

All goods	Австралия	БЕЛГИЯ	БЕЛОРУСЬ	БОСНИИ	БРАЗИЛИИ	КАНАДА	КАКИМО	СЕННИК	Израиль	КАРПАТ	ТОБОЛ	Италия	Total
Австралия	0	0	0	0	0	0	1006	0	0	0	0	0	1006
Австрия	0	0	0	0	0	148	120	0	0	53	0	0	321
БОСНИИ	68	0	7	10	74	1090	0	42	21	14621	17	0	15850
БЕЛОРУСЬ	0	0	0	0	0	1045	938	0	0	3125	0	0	5108
БЕЛОРУСЬ	0	0	0	0	0	26	0	0	0	65	0	0	91
БОСНИИ	0	3	0	0	0	728	0	0	3	3008	0	0	3742
БРАЗИЛИИ	0	19	10	0	74	0	0	302	0	38	6	0	449
КАНАДА	858	0	20	0	0	0	0	228	3	0	0	0	1109
КАНАДА	0	0	0	0	0	795	1056	0	0	1835	0	0	3695
Израиль	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
КАРПАТ	0	436	208	2	715	358	0	3432	2	0	0	2	5155
ТОБОЛ	0	0	0	0	0	33	0	0	0	0	0	0	33
Италия	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	0	0	5
Total	926	467	245	12	863	4223	3121	4004	29	22753	23	2	38698

Приложение 3.1-8 Резюме Железнодорожного Грузового Результата Обзора Рассмотрения

Train Operation Section	Route Length (km)	of which single track length	Train running speed (km/h)	Commercial speed (km/h)	Total time	Train Running time	Number of Stops	Total Stop time	Maximum Waiting time /stop	Average Waiting time /stop	Commodity Weight (kg)
Container Freight											
Dostyk - Pavlodar	1,150	1,122	33,92	32,2	1 d 11 h 44 m	1 d 9 h 54 m	3	1 h 50 m	0 h 50 m	0 h 37 m	14,000
Dostyk - Lugovaya	1,300	868	34,90	32,2	1 d 16 h 26 m	1 d 13 h 15 m	4	3 h 10 m	0 h 59 m	0 h 47 m	9,100
Dostyk - Sary-Agash	1,886	868	36,80	33,9	2 d 7 h 34 m	2 d 3 h 15 m	6	4 h 19 m	0 h 59 m	0 h 43 m	14,600
Dostyk - Aktau	3,825	2,588	35,52	33,5	4 d 16 h 7 m	4 d 11 h 42 m	8	6 h 26 m	1 h 52 m	0 h 48 m	10,600
Dostyk - Lugovaya	1,300	868	34,90	31,6	1 d 17 h 8 m	1 d 13 h 15 m	4	3 h 53 m	1 h 42 m	0 h 58 m	16,578
Dostyk - Sary-Agash	1,886	868	42,22	22,2	3 d 13 h 4 m	1 d 20 h 40 m	6	1 d 16 h 24 m	1 d 11 h 44 m	8 h 44 m	9,000
Dostyk - Lugovaya	1,300	868	34,90	31,4	1 d 17 h 28 m	1 d 13 h 15 m	4	4 h 13 m	2 h 8 m	1 h 3 m	16,000
Wagon Freight											
Dostyk - Pavlodar	1,150	1,122	35,06	32,8	1 d 11 h 3 m	1 d 8 h 48 m	3	2 h 16 m	0 h 50 m	0 h 45 m	49,000
Dostyk - Pavlodar	1,150	1,122	36,51	34,8	1 d 9 h 0 m	1 d 7 h 30 m	2	1 h 30 m	0 h 50 m	0 h 45 m	56,000
Dostyk - Pavlodar	1,150	1,122	35,71	34,0	1 d 9 h 48 m	1 d 8 h 12 m	2	1 h 36 m	0 h 55 m	0 h 48 m	60,000
Dostyk - Pavlodar	1,150	1,122	34,33	32,4	1 d 11 h 28 m	1 d 9 h 30 m	3	1 h 58 m	0 h 55 m	0 h 39 m	60,000
Dostyk - Pavlodar	1,150	1,122	34,33	32,4	1 d 11 h 28 m	1 d 9 h 30 m	3	1 h 58 m	0 h 55 m	0 h 39 m	60,000
Dostyk - Pavlodar	1,150	1,122	33,92	32,2	1 d 11 h 44 m	1 d 9 h 54 m	3	1 h 50 m	0 h 50 m	0 h 37 m	60,000
Dostyk - Almaty I	868	868	33,66	31,5	1 d 3 h 32 m	1 d 1 h 51 m	2	1 h 41 m	0 h 52 m	0 h 51 m	47,244
Dostyk - Lugovaya	1,300	868	31,52	28,4	1 d 21 h 45 m	1 d 17 h 15 m	4	4 h 30 m	1 h 47 m	0 h 54 m	53,000
Dostyk - Lugovaya	1,300	868	31,52	28,3	1 d 22 h 0 m	1 d 17 h 15 m	5	4 h 45 m	2 h 3 m	0 h 57 m	56,000
Dostyk - Lugovaya	1,300	868	31,52	28,5	1 d 21 h 38 m	1 d 17 h 15 m	5	4 h 23 m	1 h 42 m	0 h 53 m	60,000
Dostyk - Lugovaya	1,300	868	31,52	28,3	1 d 21 h 56 m	1 d 17 h 15 m	5	4 h 40 m	2 h 8 m	0 h 56 m	53,000
Dostyk - Lugovaya	1,300	868	32,22	28,9	1 d 20 h 55 m	1 d 16 h 21 m	5	4 h 34 m	1 h 48 m	0 h 55 m	53,000

Source: Railway Freight Tracing Survey by Study team

Приложение 4.1.3-1 Таблица по торговле между Китаем и Казахстаном на 2003 -2005 годы

(Единица:US\$1,000)

Классификация товаров	Экспорт				Импорт			
	2003	2004	2005	2005/04 (%)	2003	2004	2005	2005/04 (%)
Животные и животные продукты	141	3,505	13,453	283.8	787	784	551	-29.7
Растительные (овощи, фрукты и зерновые культуры, и т.д.)	17,345	10,452	21,251	103.3	6,090	5,899	4,108	-31.9
Нефть и нефтепродукты	30	2	511	25,450	-	64	-	-
Продукты, напитки, алкоголь, уксус, табак и т.д.	17,644	17,594	19,030	8.2	1,481	2,092	493	-76.4
Минеральные продукты	21,470	77,859	72,834	-6.5	345,441	575,556	834,390	45.0
Химические вещества и химические продукты	45,725	50,605	65,124	28.7	46,841	113,728	145,200	27.7
Пластик, резина и изделия из них	97,157	159,292	242,925	52.5	3	809	1,041	28.7
Мех и кожаные изделия	24,485	29,972	92,279	207.9	37,898	54,463	45,766	-16.0
Шерсть и шерстяные изделия, пробки и т.д.	770	2,278	9,266	306.8	416	306	21	-93.1
Целлюлоза, на основе волокна, макулатура	9,870	6,186	16,673	169.5	-	0	-	-
Материалы на текстиль и текстильные изделия	1,693,349	906,766	1,158,879	27.8	18,356	22,059	17,594	-20.2
Обувь, зонтики, шляпы, товары массового потребления, искусственные цветы и т.д.	230,903	303,021	709,483	134.1	-	-	-	-
Продукция на основе минералов, керамики и стекла	160,311	66,917	179,999	169.0	1	-	0	-
Продукция и аксессуары из драгоценных камней	3,556	0	23	-	-	-	-	-
Металлы и продукция на основе металла	320,544	129,470	334,586	158.4	1,263,124	1,510,258	1,858,505	23.1
Машины, электроприборы и детали	1,535,378	268,751	498,700	85.6	220	57	1,693	2,870.2
Автомобили, корабли и транспортные средства	141,896	58,003	2,081	-75.8	477	-	22	-
Оптика, медицинское оборудование и музыкальное оборудование	86,003	33,427	40,838	22.2	2	-	49	-
Оружие, боеприпасы и их детали	1,977	-	-	-	-	-	-	-
Разнообразные продукты	294,746	89,782	309,187	244.4	27	2	40	1,900.0
Искусство и антикварные предметы	19	18	22	22.2	-	-	-	-
Специальные каталоги или неклассифицированные продукты	706	4	967	24,075.0	-	211	-	-
Всего	4,704,025	2,211,935	3,900,931	76.4	1,721,475	2,286,291	2,909,366	27.3

Подготовлено JTERO, « Внешняя торговая статистика Китая 2003 и 2005 »

Приложение 4.1.3-2 Таблица по торговле между Китаем и Ираном за 2003 -2005 годы

(Единица:US\$1,000)

Классификация товаров	Экспорт				Импорт			
	2003	2004	2005	2005/04 (%)	2003	2004	2005	2005/04 (%)
Животные и животные продукты	867	607	596	-1.8	2,929	837	1,647	96.8
Растительные (овощи, фрукты и зерновые культуры, и т.д.)	173,803	4,056	133,969	3,203.0	13,462	18,310	14,145	-27.7
Нефть и нефтепродукты	99	357	144	-59.7	N/A	0	3	-
Продукты, напитки, алкоголь, уксус, табак и т.д.	3,115	4,650	13,637	193.3	172	8	0	-
Минеральные продукты	104,578	89,499	98,752	10.3	3,108,117	4,235,173	6,428,807	51.8
Химические вещества и химические продукты	183,126	233,891	264,294	1.0	67,575	109,706	172,756	57.5
Пластик, резина и изделия из них	41,099	60,498	100,617	66.3	39,874	35,032	63,933	82.5
Мех и кожаные изделия	3,644	7,449	9,619	29.1	1,263	2,400	2,934	22.3
Шерсть и шерстяные изделия, пробки и т.д.	1,086	3,762	8,122	115.9	N/A	N/A	1	-
Целлюлоза, на основе волокна, макулатура	14,707	12,818	42,513	231.7	139	1	42	4,100.0
Материалы на текстиль и текстильные изделия	422,183	513,173	505,193	-1.6	32,9	2,557	10,551	312.6
Обувь, зонтики, шляпы, товары массового потребления, искусственные цветы и т.д.	17,400	17,619	23,448	33.1	-	-	-	-
Продукция на основе минералов, керамики и стекла	36,358	55,799	71,757	28.6	87	209	314	50.2
Продукция и аксессуары из драгоценных камней	175	363	1,352	272.5	1	-	-	-
Металлы и продукция на основе металла	120,475	252,630	373,300	47.8	37,068	85,993	91,079	5.9
Машины, электроприборы и детали	702,410	741,344	981,826	32.4	484	489	1,123	129.7
Автомобили, корабли и транспортные средства	382,915	386,621	478,703	23.8	8	45	12	-97.3
Оптика, медицинское оборудование и музыкальное оборудование	32,333	49,652	57,136	15.1	2	389	34	-91.3
Оружие, боеприпасы и их детали	2,088	27	119	-6.3	-	-	-	-
Разнообразные продукты	20,179	41,468	68,034	64.1	1	2	1	-50.0
Искусство и антикварные предметы	19	16	34	112.5	12	0	-	-
Специальные каталоги или неклассифицированные продукты	52,880	78,313	63,489	-19.0	1	-	-	-
Всего	2,315,538	2,554,711	3,296,545	29.0	3,346,421	4,491,553	6,787,382	51.1

Подготовлено JTERO, « Внешняя торговая статистика Китая 2003 и 2005 »

Исследование по Проекту Интегрированных Логистических Систем и Маркетингового Плана Мероприятий по Контейнерным Перевозкам

Приложение 5-1 Транзитный потенциал (включая морские и другие маршруты)

1. Россия (- Иран)

Weight (ton)				
Import	2005	2010	2017	2017/2005
Total	556,153	765,431	1,164,357	2.09
10	0	0	0	
25&26	212,996	226,981	248,117	1.16
27	74	107	178	2.41
72&73	790	1,141	1,906	2.41
GC	342,292	537,202	914,156	2.67
Export	2005	2010	2017	2017/2005
Total	3,898,557	5,091,205	7,295,733	1.87
10	110,881	171,682	303,350	2.74
25&26	68,074	36,231	14,356	0.21
27	1,278,875	1,397,617	1,516,264	1.19
72&73	2,098,434	2,948,474	4,547,608	2.17
GC	342,292	537,202	914,156	2.67

2. Россия (- Кыргызстан)

Weight (ton)				
Import	2005	2010	2017	2017/2005
Total	286,354	378,249	529,445	1.85
10	6	4	2	
25&26	33,701	41,888	56,793	1.69
27	53,319	59,841	70,335	1.32
72&73	744	752	764	1.03
GC	198,584	275,765	401,551	2.02
Export	2005	2010	2017	2017/2005
Total	1,420,589	2,435,038	5,193,775	3.66
10	12	21	44	3.63
25&26	52,284	70,467	106,306	2.03
27	1,136,382	2,043,868	4,618,111	4.06
72&73	33,328	44,918	67,764	2.03
GC	198,584	275,765	401,551	2.02

3. Россия (- Таджикистан)

Weight (ton)				
Import	2005	2010	2017	2017/2005
Total	158,115	253,561	475,072	3.00
10	89	90	92	
25&26	164	95	44	0.27
27	0	0	0	
72&73	0	0	0	
GC	157,862	253,375	474,936	3.01
Export	2005	2010	2017	2017/2005
Total	550,959	965,537	2,070,728	3.76
10	123	152	198	1.61
25&26	5,576	10,175	23,004	4.13
27	357,084	651,549	1,473,091	4.13
72&73	30,313	50,286	99,500	3.28
GC	157,862	253,375	474,936	3.01

4. Россия (- Туркменистан)

Weight (ton)				
Import	2005	2010	2017	2017/2005
Total	271,558	309,626	372,648	1.372
10	0	0	0	
25&26	2,453	5,163	14,635	5.967
27	112,965	120,382	131,592	1.165
72&73	0	0	0	0.699
GC	156,140	184,081	226,421	1.450
Export	2005	2010	2017	2017/2005
Total	318,105	349,463	484,329	1.365
10	1	1	1	0.571
25&26	65,178	36,650	16,262	0.249
27	3,425	3,204	2,898	0.846
72&73	93,361	125,528	188,747	2.022
GC	156,140	184,081	226,421	1.450

5. Россия (- Узбекистан)

Weight (ton)				
Import	2005	2010	2017	2017/2005
Total	647,748	1,007,545	1,804,672	2.79
10	502	877	1,919	
25&26	799	897	1,055	1.32
27	2,300	3,159	4,927	2.14
72&73	296	368	499	1.69
GC	643,851	1,002,243	1,796,272	2.79
Export	2005	2010	2017	2017/2005
Total	1,028,908	1,616,466	2,945,778	2.86
10	1,106	1,230	1,380	1.25
25&26	67,947	97,194	155,013	2.28
27	23,046	31,381	46,714	2.03
72&73	292,958	494,418	946,398	3.23
GC	643,851	1,002,243	1,796,272	2.79

6. Россия (-Туркменистан)

Weight (ton)				
Import	2005	2010	2017	2017/2005
Total	271,558	309,626	372,648	1.372
10	0	0	0	
25&26	2,453	5,163	14,635	5.967
27	112,965	120,362	131,592	1.165
72&73	0	0	0	0.699
GC	156,140	184,081	226,421	1.450
Export	2005	2010	2017	2017/2005
Total	318,105	349,463	434,329	1.365
10	1	1	1	0.571
25&26	65,178	36,650	16,262	0.249
27	3,425	3,204	2,898	0.846
72&73	93,361	125,528	188,747	2.022
GC	156,140	184,081	226,421	1.450

7. Россия Russia (-Узбекистан)

Weight (ton)				
Import	2005	2010	2017	2017/2005
Total	647,748	1,007,545	1,804,672	2.79
10	502	877	1,919	
25&26	799	897	1,055	1.32
27	2,300	3,159	4,927	2.14
72&73	296	368	499	1.69
GC	643,851	1,002,243	1,796,272	2.79
Export	2005	2010	2017	2017/2005
Total	1,028,908	1,616,466	2,945,778	2.86
10	1,106	1,230	1,380	1.25
25&26	67,947	97,194	155,013	2.28
27	23,046	31,381	46,714	2.03
72&73	292,958	484,418	946,398	3.23
GC	643,851	1,002,243	1,796,272	2.79

8. Китай (- Азербайджан)

Weight (ton)				
Import	2005	2010	2017	2017/2005
Total	225,185	398,701	739,106	3.28
10	0	0	0	
25&26	3	4	7	2.46
27	1	2	2	1.33
72&73	0	0	0	
GC	225,181	398,695	739,097	3.28
Export	2005	2010	2017	2017/2005
Total	230,498	412,169	781,290	3.39
10	0	0	0	
25&26	71	38	13	0.19
27	618	1,463	4,096	6.63
72&73	4,619	11,973	38,083	8.25
GC	225,181	398,695	739,097	3.28

9. Китай (- Иран)

Weight (ton)				
Import	2005	2010	2017	2017/2005
Total	49,546,396	87,149,675	174,241,740	3.52
10	0	0	0	
25&26	5,136,678	9,481,747	20,222,237	3.94
27	41,472,381	72,967,331	146,424,295	3.51
72&73	158,466	292,549	623,834	3.94
GC	2,779,881	4,418,048	7,971,274	2.87
Export	2005	2010	2017	2017/2005
Total	4,903,064	7,087,653	11,817,909	2.41
10	647,844	543,389	407,015	0.63
25&26	574,966	807,875	1,246,034	2.17
27	529,269	780,843	1,289,463	2.44
72&73	371,104	547,498	904,124	2.44
GC	2,779,881	4,418,048	7,971,274	2.87

10. Китай (- Туркменистан)

Weight (ton)				
Import	2005	2010	2017	2017/2005
Total	83,423	143,899	306,207	3.67
10	0	0	0	
25&26	0	0	0	
27	0	0	0	
72&73	137	252	538	3.94
GC	83,286	143,647	305,669	3.67
Export	2005	2010	2017	2017/2005
Total	97,067	162,740	336,913	3.47
10	0	0	0	
25&26	3,219	3,529	3,987	1.24
27	4,797	6,134	8,596	1.79
72&73	5,765	9,431	18,660	3.24
GC	83,286	143,647	305,669	3.67

11. Китай (- Узбекистан)

Weight (ton)				
Import	2005	2010	2017	2017/2005
Total	462,845	848,139	1,946,504	4.30
10	0	0	0	
25&26	16,822	23,075	32,466	1.93
27	216,748	461,316	1,200,584	5.54
72&73	117	105	81	0.69
GC	219,158	363,644	713,373	3.26
Export	2005	2010	2017	2017/2005
Total	246,699	403,861	779,459	3.16
10	0	0	0	
25&26	9,200	13,160	20,989	2.28
27	11,478	17,239	29,437	2.56
72&73	6,864	9,819	15,660	2.28
GC	219,158	363,644	713,373	3.26

Приложение 5-2 Ж/д грузоперевозки в будущем, по станциям происхождения и пунктам назначения
Год 2010

Ед.изм.: 1000 тонн

Destination Origin		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Departure total
		алматы almaty	семипалатинск sempalatinsk	павлодар pavlodar	кокшетау kokshetau	астана astana	карағайлы karagaily	тараз taraz	шымкент shymkent	кызылорда kyzylorda	костанай kostanai	қандыағаш kandyagash	уралск uralsk	атырау atyrau	ақтау aktau	достық dostyk	Other Bor node	
1	алматы almaty	1,346	781	3,627	108	114	3,463	1,609	1,034	137	567	237	72	249	288	3,268	3,976	20,876
2	семипалатинск sempalatinsk	184	133	5,513	35	45	808	50	48	9	159	48	13	48	58	710	1,006	8,867
3	павлодар pavlodar	864	4,863	13,026	419	724	8,864	319	294	63	1,489	425	121	416	490	3,108	9,977	45,462
4	коксетау kokshetau	234	299	3,978	226	566	3,915	133	117	29	2,815	273	68	236	232	556	6,441	20,118
5	астана astana	240	421	7,206	543	94	6,829	139	124	28	971	190	46	160	170	563	2,399	20,121
6	карағайлы karagaily	1,417	1,195	14,211	721	1,209	8,381	810	709	139	2,583	683	201	982	775	3,311	7,688	44,715
7	тараз taraz	800	101	700	34	37	1,004	289	1,739	93	168	99	29	96	101	395	2,953	8,638
8	шымкент shymkent	369	75	481	25	25	651	1,278	357	159	128	114	31	103	98	245	8,184	12,323
9	кызылорда kyzylorda	64	15	121	6	6	156	88	219	22	68	79	17	59	50	70	798	1,838
10	костанай kostanai	227	233	2,365	504	171	2,517	117	110	51	1,055	700	192	498	490	584	18,105	27,839
11	қандыағаш kandyagash	83	64	588	49	32	568	71	110	58	705	198	261	937	419	140	1,582	5,865
12	уралск uralsk	136	73	998	67	45	901	112	158	65	805	1,389	381	705	495	219	3,740	10,299
13	атырау atyrau	334	269	2,401	168	113	2,243	271	402	164	1,947	3,668	509	3,713	3,700	544	10,830	31,276
14	ақтау aktau	122	131	1,175	71	50	1,106	130	183	69	732	771	176	1,777	2,997	307	2,499	12,346
15	достық dostyk	360	299	1,287	25	26	845	89	83	15	135	53	18	48	55	0	718	4,062
16	Other Border	447	390	3,647	395	136	2,265	675	2,641	196	5,038	653	457	1,570	640	2,100	10,298	942
Arrival total		7,283	9,312	61,324	3,396	3,393	44,516	6,180	8,328	1,295	19,365	9,580	2,552	11,306	11,018	16,120	1,408	306,162

Год 2017

Destination Origin		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Departure Total
		алматы almaty	семипалатинск sempalatinsk	павлодар pavlodar	коксетау kokshetau	астана astana	карағайлы karagaily	тараз taraz	шымкент shymkent	кызылорда kyzylorda	костанай kostanai	қандыағаш kandyagash	уралск uralsk	атырау atyrau	ақтау aktau	достық dostyk	Border node	
1	алматы almaty	2,496	1,405	5,234	200	213	5,553	2,883	1,532	233	798	411	125	351	521	4,400	4,657	31,212
2	семипалатинск sempalatinsk	387	261	8,772	71	94	1,436	101	78	18	251	93	26	75	117	1,080	1,460	14,320
3	павлодар pavlodar	1,346	7,281	15,595	650	1,142	11,827	478	383	91	1,743	611	175	489	738	3,525	11,581	57,635
4	коксетау kokshetau	380	467	4,894	363	928	5,379	208	150	43	3,395	407	105	289	362	660	7,649	25,669
5	астана astana	377	637	8,727	852	150	9,219	211	155	37	1,154	277	67	191	259	645	2,707	25,665
6	карағайлы karagaily	2,305	1,871	17,725	1,164	1,982	11,652	1,269	916	207	3,155	1,029	304	838	1,219	3,915	8,757	58,308
7	тараз taraz	1,601	196	1,074	67	74	1,715	559	2,771	171	252	184	54	145	196	576	3,715	13,350
8	шымкент shymkent	799	155	782	52	53	1,184	2,856	612	315	205	226	62	167	204	386	11,313	19,171
9	кызылорда kyzylorda	128	28	183	13	12	264	169	346	40	101	146	31	89	98	102	1,029	2,779
10	костанай kostanai	377	370	2,910	826	286	3,482	188	143	77	1,275	1,049	236	619	713	711	21,842	35,102
11	қандыағаш kandyagash	158	120	856	94	60	922	130	167	102	1,003	351	464	1,349	771	193	2,093	8,833
12	уралск uralsk	277	144	1,549	136	91	1,562	221	258	124	1,228	2,620	728	1,087	974	326	5,052	16,377
13	атырау atyrau	579	453	3,202	289	197	3,332	455	557	262	2,538	5,929	820	4,674	6,216	686	13,253	43,642
14	ақтау aktau	289	214	1,543	118	85	1,909	211	247	107	935	1,223	273	2,265	4,912	373	2,910	17,314
15	достық dostyk	666	532	1,885	44	48	1,354	156	121	26	189	93	30	67	100	0	1,102	6,393
16	Other Node	822	649	5,446	734	260	3,681	1,202	3,864	331	7,472	1,147	740	2,257	1,158	3,228	15,418	1,454
Arrival Total		12,987	14,783	80,347	5,673	5,675	64,171	11,095	12,280	2,184	25,894	15,796	4,240	15,152	18,558	20,806	1,765	424,179

Приложение 8.1.1-1 Комментарии: корпорации и организации

-До настоящего времени основными экспортируемыми товарами из Японии в Казахстан были б/у автомобили. В 2005 году из Японии в Казахстан было экспортировано 11140 б/у автомобилей в контейнерах. Количество б/у автомобилей, экспортированных из Японии в Казахстан в 2004 году, составило 5276 автомобилей. Количество автомобилей, экспортированных из Японии в Казахстан в 2005 году (11140 автомобилей), увеличилось на 111% по сравнению с 2004 годом (5276 автомобилей). Запрет на импорт автомобилей с правым рулем с января 2007 года в Казахстан отрицательным образом влияет на количество автомобилей, экспортируемых из Японии в Казахстан. Тем не менее, более эффективная организация системы железнодорожных перевозок в Казахстане приведет к более короткому транзитному времени ж/д перевозок, что повысит конкурентоспособность и увеличит объем торговли прочими товарами, такими как технически сложные товары (электроприборы и т.д.), экспортируемыми из Японии. Чтобы увеличить объем торговли с Казахстаном, необходимо рассмотреть развитие системы железнодорожных перевозок; в частности, требуется дальнейшее развитие станции Достык, включая достаточное наличие платформ и сооружений для перегрузки контейнеров.

-До настоящего времени корпорации Японии в недостаточной степени реализовывали маркетинг в Казахстане. Одним из важных вопросов, которые необходимо рассмотреть, является недостаток информации; а именно, корпорации Японии не имеют достаточной информации о железнодорожной системе или системе таможенной очистки в Казахстане и т.д. Казахстан также не предоставлял этим компаниям достаточной информации по маркетингу, включая информацию о системе ж/д перевозок, что привело бы к увеличению объемов торговли. Очень выгодным будет являться более позитивный маркетинг, включая предоставление полезной информации от казахстанской стороны.

-Чтобы увеличить ежедневную добычу нефти с 1,3 миллиона баррелей в 2005 году до 3,0 миллионов баррелей в 2015 году, были осуществлены огромные инвестиции в различных регионах, таких как Тенгиз, Кашаган и Карачаганак. В частности, на Тенгизе планируются инвестиции для увеличения ежедневной добычи с 270 тыс. баррелей в 2004 году до 450 тыс. баррелей в 2006 году и 700 тыс. баррелей в долгосрочном плане. Аналогично были вложены инвестиции в Кашаган, чтобы начать добычу нефти в 2008 году и добывать 450 тыс. баррелей нефти в 2010 году. Если эти планы реализуются, будет необходимо создать систему эффективных ж/д перевозок для соединения востока и запада Казахстана, чтобы перевозить материалы и оборудование с востока. Для этой цели будет необходимо осуществить различные виды деятельности в практической и теоретической части, например, модернизация сооружений или создание маршрутных поездов для повышения эффективности системы железнодорожных перевозок в Казахстане.

- Система маршрутных поездов уже установлена между Ляньюньганем (Китай) и Достык. Если сформировать систему маршрутных поездов между Достык и западным регионом Казахстана (например, Актау), в транзитном отношении это будет очень выгодно, и это предоставит компаниям, расположенным в странах Восточной Азии, конкурентные транспортные маршруты.

-Многие материалы и оборудование для сектора добычи нефти и газа в районе Каспийского моря в Казахстане в основном импортируются из Европы и США. Они перевозятся морским путем, железнодорожным путем или посредством грузового автотранспорта, в зависимости от вида груза (объемов, размеров, массы и т.д.). Если дело касается перевозки таких материалов и оборудования для сектора добычи нефти и газа, то наиболее значимым элементом (важнее, чем транспортные расходы) является своевременная доставка. Следовательно, многие грузы перевозятся не по железной дороге, а грузовым автотранспортом или морским путем, потому что автомобильные или морские грузоперевозки являются более точными в отношении времени доставки грузов, чем ж/д перевозки. Если наладить более эффективную систему железнодорожных перевозок из восточноазиатских стран (более короткое транзитное время и стабильные, точные графики перевозок), то станет возможным искать источники поставок материалов и оборудования для нефтегазового сектора в этих восточноазиатских странах.

- В Актау многие материалы, используемые для строительства зданий и т.д., импортируются из стран Европы (Германии и др.), однако, если наладить эффективную систему перевозок из стран Восточной Азии (например, маршрутный поезд между станцией Достык и Актау, который позволит сократить транзитное время и обеспечит стабильные и точные графики перевозок), то станет возможным искать источники поставок строительных материалов в этих странах.

Приложение 8.1.1-2

(1) Логистические вопросы (корпоративные)

1) Корпоративные вопросы и необходимые меры поддержки в отношении железнодорожной логистики

В следующих разделах описываются логистические вопросы и необходимые меры поддержки на основе железнодорожных перевозок, которые выполняются стороной потребления (корпорации и бизнес группы, в том числе торгово-промышленные палаты и промышленные группы и т.д.) в каждой стране, как было определено во время опроса, проведенного экспертами ЛСА и консультантами в этих странах (Казахстан, Китай, Азербайджан, Иран).

(Ниже приведены итоги и подробности результатов опроса и перечень лиц, с которыми были проведены встречи).

(Опрос: по состоянию на 7 декабря 2006 года)

Страна	Бизнес группы и промышленные группы	Корпорации	Итого
Казахстан	7	23	30
Китай	1	8	9
Азербайджан	8(5)	11(6)	19(11)
Иран	(3)	(9)	(12)
Япония	1	3	4
Итого	20(8)	54(15)	74(23)

Примечание: Значения в скобках показывают результаты, полученные местным консультантом

2) Корпоративные вопросы и необходимые меры поддержки в отношении железнодорожной логистики

В следующих разделах описываются логистические вопросы и необходимые меры поддержки на основе железнодорожных перевозок (итоги), которые выполняются стороной потребления (корпорации и бизнес группы).

Казахстан

(1) Функции таможенной очистки

- Таможенная система Казахстана является жесткой и сложной, прохождение товаров занимает много дней (от 3 до 7~10 дней). Это был один из аспектов, наиболее часто указываемых во время встреч с промышленными группами и корпорациями, которые указывали на огромную необходимость в усовершенствовании в плане сокращения времени таможенной очистки. Кроме того, это одна из больших проблем Казахстана, на которую указали в Китае и в других близлежащих странах.

(2) Функции досмотра грузов и вопросы инфраструктуры на границе: Достык

- Мощность переработки грузов на станции Достык, которая принимает экспортируемые грузы из Китая, Японии и Южной Кореи, не отвечает требованиям. Кроме того, недостаточно платформ, необходимых для перегрузки товаров из Китая. Эта нехватка сооружений по переработке грузов и платформ на станции Достык является критической. Досмотр транзитных грузов на границе (Достык и т.д.) – это одна из причин задержек в перевозке грузов, и иногда это даже ведет к утере части грузов. Соответственно, существует огромная необходимость в усовершенствовании функций проведения досмотра и в улучшении инфраструктуры на станции Достык. Кроме того, это одна из больших проблем Казахстана, на которую указали в Китае и в других близлежащих странах.

(Пример: Комментарии корпораций)

1. В соответствии с мощностью переработки грузов на станции Достык, количество дней, посвященных погрузке грузов для железнодорожной перевозки в Казахстан, было сокращено примерно до восьми дней в месяц в Урумчи с августа 2006 года.
2. Некоторые корпорации переключились с железнодорожной доставки грузов в Алматы на автоперевозки, что позволяет точно рассчитывать время транзита.

(3) Транспортная инфраструктура

- Развитие железнодорожных сооружений (ж/д пути, станции, сооружения пограничных постов и т.д.) является несоответствующим по всему Казахстану. В частности, невозможно точно определить график и транзитное время железнодорожной перевозки через территорию страны. Если невозможно определить точные графики железнодорожных перевозок и время перевозок, будет чрезвычайно трудно привлекать новых клиентов (в частности, европейских клиентов) для транзитных грузоперевозок через Казахстан. Условия, связанные с определением точных графиков железнодорожных перевозок и времени транспортировки, являются непредсказуемыми, и объемы необходимой поддержки в этом вопросе чрезвычайно высоки. Кроме того, это одна из больших проблем Казахстана, на которую указали в Китае, Азербайджане и в других близлежащих странах.

(Пример: Комментарии корпораций)

1. В частности, если можно усовершенствовать сооружения на станции Достык и в порту Актау, тем самым позволяя сформировать контейнерный поезд (с более коротким транзитным временем) между Достыком и Актау, можно будет гарантировать более точный расчет транзитного времени. Многие корпорации считают, что формирование более эффективной транспортной системы, которая напрямую свяжет (при меньшей себестоимости и с более коротким временем перевозки) Достык, Алматы и Актау, будет способствовать экспорту товаров из Китая в Западный Казахстан, Иран, Азербайджан, Восточную и Западную Европу, а также приведет к большей возможности для увеличения объема импорта товаров из Китая. На западе Казахстана многие предприятия (например, Мангыстауской области) импортируют материалы для оборудования и строительства из европейских стран, поскольку можно более точно прогнозировать транзитное время. Китайские компании могут поставлять эти материалы по конкурентоспособной цене. Многие предприятия утверждают, что если будет курсировать контейнерный поезд (с более коротким транзитным временем) на маршруте Достык-Актау, можно будет увеличить объемы импорта из Китая в западные регионы Казахстана.

(4) Железнодорожная тарифная политика

- Стоимость железнодорожных перевозок (тарифы) является высокой; более того, неожиданные изменения ж/д тарифов приводят к необходимости предоставлять объяснения клиентам и подготавливать новые документы, таким образом, внося большую путаницу для клиентов и экспедиторов и препятствуя росту объемов перевозок. Соответственно, существует большая необходимость в стабилизации и снижении тарифов.

(5) Порты: Проблемы, имеющие отношение к ж/д перевозкам

(порт Актау)

- Портовые сооружения в порту Актау бы ли в определенной степени усовершенствованы. Тем не менее, «Каскортранссервис» монополизировал линию перевозок между станцией порта Актау и станцией Мангыстау. По этому маршруту перевозятся большие объемы природных ресурсов, таких как нефть и природный газ и т.д., причем время перевозок контейнерных грузов варьируется от 6~8 часов до полутора суток и является нестабильным в зависимости от времени ожидания. Более того, на станции Мангыстау существуют проблемы в плане контейнерных перевозок, такие как нехватка подъемного оборудования и т.д. для переноса 40-футовых контейнеров, и необходимость в усовершенствовании в этих районах является высокой.

(6) Потребительский спрос (корпорации)

- Корпорации (грузоотправители и грузополучатели) не имеют полного представления о процедурах таможенной очистки, особенно компании в Китае, Южной Корее, Японии и т.д. (многие экспедиторские

компании указывали на эту проблему, утверждая, что это одна из основных причин задержек в таможенном оформлении при импорте товаров из Китая. Фактически с такими проблемами, как отсутствие надлежащей документации, редко сталкиваются европейские корпорации, которые часто проходят процедуры таможенной очистки). Нужно предоставлять клиентам информацию о процедурах таможенного оформления, поскольку в этом также существует большая необходимость.

(Россия)

(1) Функции таможенной очистки

- Тщательные досмотры осуществляются на границе с Россией (Москва, Санкт-Петербург, Астрахань и др.). В случаях, когда железнодорожные перевозки осуществляются через несколько стран, подобные досмотры препятствуют расчету точного транзитного времени. Соответственно, существует огромная необходимость в усовершенствовании проведения досмотров. Помимо Казахстана, это одна из больших проблем, на которую указали в Китае, Азербайджане и других близлежащих странах.

(Пример)

- Досмотры груза, предназначенных для Москвы, Санкт-Петербурга и Астрахани, являются очень тщательными. Это одна из основных причин, почему невозможно рассчитать транзитное время для перевозки груза из Европы через Россию. По этой причине многие строительные материалы, оборудование для нефтяного и газового сектора, по которым необходимо точно знать время прибытия, перевозятся посредством грузового автотранспорта, а не по железной дороге.

(Китай)

(1) Транспортная инфраструктура

- Существует нехватка контейнерных платформ в Ляниниуганге, в Китае. Кроме того, многие респонденты указали на низкий уровень железнодорожной инфраструктуры в Китае (до сих пор существуют одноколейные участки и т.д.), поэтому существует необходимость в улучшении данной ситуации.

(2) Несоответствие объемов импорта и экспорта

- Поскольку объемы экспорта из Китая в Казахстан и Узбекистан выше, чем объемы экспорта из Казахстана и Узбекистана в Китай, необходимо возвращать порожние контейнеры, тем самым увеличивая стоимость экспорта из Китая.

(Многие проблемы, указанные при опросе в Китае, являются такими же, какие указали в Казахстане (несоответствие мощности переработки грузов на станции Достык, нестабильные графики перевозок, транзитное время перевозок и т.д.). Соответственно, здесь приводятся только проблемы, характерные для Китая. Более того, для того чтобы увеличить объем транзитных грузов, проходящих через Казахстан, многие корпорации указали на необходимость создания эффективной железнодорожной системы перевозок (системы контейнерных поездов и т.д.), чтобы сократить и стабилизировать транзитное время между станцией Достык и Актау).

Проблемы и необходимые меры поддержки указаны в свете потребительского спроса (пожеланий предприятий). Тем не менее, агентство по развитию торговли в Ляниниуганге (Китай) указало на следующее.

- Предоставление информации Китаю относительно существующего состояния железнодорожной системы в Казахстане, в том числе состояние торговли, является недостаточным. В частности, информация о том, как будет развиваться в будущем железнодорожная система в Казахстане, предоставляется Китаю в недостаточных объемах. Необходимо будет осуществлять обмен различной информацией, что приведет к увеличению объемов перевозок через Китайский транспортный коридор. Обмен информации между Китаем и Казахстаном также является ключом к развитию железнодорожных перевозок.

(Азербайджан)

(1) Транспортная инфраструктура в Азербайджане и Казахстане

- Грузы, доставляемые по железной дороге из Казахстана или Китая в Актау, должны перевозиться в

Азербайджан морским путем в Баку; тем не менее, приоритет в порту Баку отдается причалам для нефтяных танкеров. Более того, причалы часто оказываются переполненными. Создание беспрепятственной системы морской транспортировки генеральных грузов между Актау и Баку (включая портовые сооружения в Баку) в настоящее время не отвечает требованиям, и существует большая необходимость в улучшении данной ситуации.

(2) Функции предоставления маркетинговой информации

- Корпорации в Баку не обладают основной информацией относительно транзитного времени на маршруте Китай-Казахстан-Азербайджан (Баку), относительно того, какие существуют требования (необходимая документация и т.д.) при прохождении через Казахстан, и какие существуют проблемы (инфраструктура и т.д.). Это означает, что корпорации не имеют достаточной информации для того, чтобы провести расчеты между Китаем и Азербайджаном и, таким образом, упускают деловые возможности. Отсутствие информации относительно железнодорожных перевозок и таможенной системы в Казахстане является проблемой, и существует огромная необходимость в оказании поддержки в плане предоставления подобной информации.

(Многие проблемы, указанные при опросе в Азербайджане, являются такими же, какие указали в Казахстане (высокие тарифы в Казахстане). Соответственно, здесь приводятся только проблемы, характерные для Азербайджана. Более того, для того чтобы увеличить объем транзитных грузов, проходящих через Казахстан, многие корпорации указали на необходимость создания железнодорожной системы перевозок (системы контейнерных поездов и т.д.), чтобы сократить и стабилизировать транзитное время между станцией Достык и Актау).

(3) Тарифная политика

- Существует слабая конкуренция по вопросам тарифов. Существует большая необходимость в создании большей конкурентной среды, и железнодорожные тарифы должны быть урегулированы.

(Иран)

(1) Функции таможенной очистки

- Таможенная система Ирана является жесткой и сложной, прохождение товаров занимает много дней. Это был один из аспектов, наиболее часто указываемых во время встреч с промышленными группами и корпорациями, которые указывали на огромную необходимость в усовершенствовании в плане сокращения времени таможенной очистки.

(2) Транспортная инфраструктура в Иране и Казахстане

- Нехватка колесных пар для вагонов является серьезной проблемой в Иране.

- Грузы, доставляемые по железной дороге из Казахстана или Китая в Актау, должны перевозиться в Иран морским путем в Иранские порты. Необходимо увеличить мощность переработки грузов в Актау.

(3) Использование контейнеров

- Морские контейнеры время от времени теряются в странах СНГ. По этой причине они перевозятся только посредством автотранспорта. По этой же причине многие компании предпочитают разгружать контейнеры в Бандар-Аббасе и перегружать товар в грузовой автотранспорт. Это одна из причин, почему контейнерные перевозки не преобладают в Иране.

(Япония)

(1) Контейнеры

- Большой проблемой является нехватка контейнеров для экспорта товаров из Японии в Казахстан или Узбекистан и т.д. (Нехватка контейнеров – одна из причин высокой стоимости перевозок).

(2) Несоответствие объемов импорта и экспорта

- Поскольку объемы экспорта из Японии в Казахстан и Узбекистан выше, чем объемы экспорта из Казахстана и Узбекистана в Японию, необходимо возвращать порожние контейнеры, тем самым увеличивая стоимость экспорта из Японии.

(3) Потребительский спрос (корпорации)

- Корпорации (грузоотправители и грузополучатели) не имеют полного представления о процедурах таможенной очистки.

(Южная Корея)

(1) Контейнеры

- Большой проблемой является нехватка контейнеров для экспорта товаров из Южной Кореи в Казахстан или Узбекистан и т.д. (Нехватка контейнеров – одна из причин высокой стоимости перевозок).

(2) Несоответствие объемов импорта и экспорта

- Поскольку объемы экспорта из Южной Кореи в Казахстан и Узбекистан выше, чем объемы экспорта из Казахстана и Узбекистана в Южную Корею, необходимо возвращать порожние контейнеры, тем самым увеличивая стоимость экспорта из Южной Кореи.

(3) Потребительский спрос (корпорации)

- Корпорации (грузоотправители и грузополучатели) не имеют полного представления о процедурах таможенной очистки.

3) Корпоративные вопросы и необходимые меры поддержки в отношении логистики на основе железнодорожных перевозок: детали

В следующих разделах приводится детальное описание проблем и необходимых мер поддержки, на которые указали потребители (корпорации, бизнес группы), в отношении логистики на основе железнодорожных перевозок.

В таблице ниже, «XX компаний» указывает на общее количество корпораций и бизнес групп, которые дали одинаковый ответ при собеседовании. К примеру, «Таможенная очистка занимает слишком много дней (13 компаний)» означает, что 13 компаний и групп дали этот ответ. Корпорации, с которыми было проведено собеседование, указаны в приложении.

Проблемы и необходимые меры поддержки (Казахстан)

Проблемы	Необходимые меры поддержки
(1) Функции таможенной очистки (Проблемы, связанные с функциями таможенной очистки)	
1. Большой объем необходимой документации и правил означает, что таможенное оформление занимает слишком много времени (около 3-7~10 дней). (13 компаний)	- В отношении системы таможенного оформления необходимо осуществить институциональное (законодательное) и эксплуатационное усовершенствование. В частности, учитывая указанные проблемы, приоритетной задачей должно стать принятие мер по сокращению времени на таможенное оформление.
2. Таможенное оформление производится не в одном окне для удобства клиентов. (Разные документы необходимо по отдельности предоставлять в различные департаменты). (1 компания)	
3. Таможенное законодательство не работает (несмотря на признание электронных деклараций в рамках закона об импорте, все еще требуются декларации, заполненные вручную. Закон пренебрегается). (1 компания)	
4. Документация по импорту, экспорту и таможенной очистке отличается между странами, и это является основной проблемой для осуществления беспрепятственного оформления. (1 компания)	
5. Все документы в Казахстане, для импорта, экспорта и транзита товаров, должны быть переведены на русский язык. (1 компания)	
6. Таможенная информация не обрабатывается в электронном виде, таможенные органы все еще больше полагаются на бумажную документацию. (1 компания)	

Проблемы	Необходимые меры поддержки
<p>7. Поскольку банковские тарифные переводы должны, как правило, проходить в отношении таможенного органа в Астане, требуется дополнительный день для того, чтобы таможенный орган в Алматы подтвердил платеж. (1 компания)</p> <p>8. Иногда требуются неофициальные выплаты (50~200/и т.д. долларов США), чтобы ускорить таможенное оформление. (4 компании)</p> <p>9. При экспорте зерновых культур из порта нельзя проводить таможенное оформление, пока не будет определен объем (пока не закончится погрузка), поэтому корабли должны стоять в доке еще 1, 2 или 3 дня до отплытия. (1 компания)</p>	
<p>(2) Функции досмотра на границе (Достык)</p> <p>(Проблемы, связанные с функциями на границе, не отвечающими требованиям: досмотр и т.д.)</p> <p>1. Выборочный досмотр на границе (Достык и т.д.) приводит к задержке перевозок при импорте, экспорте и транзите товаров. (3 компании)</p> <p>2. Часть грузов теряется. (1 компания)</p>	<p>- Необходимо пересмотреть и урегулировать вопросы досмотра.</p>
<p>(3) Транспортная инфраструктура в Казахстане</p> <p>(Проблемы, связанные с недостаточностью железнодорожной сети и железнодорожных сооружений)</p> <p>1. Недостаточно сооружений для содействия вопросам логистики, например, платформы, сооружения по переработке грузов и т.д. на границе (Достык и т.д.). В частности, нехватка сооружений по переработке грузов ощутима на Достыке (9 компаний)</p>	<p>- Учитывая указанные проблемы, необходимо увеличить количество платформ и увеличить мощность переработки грузов (краны, внутренние сооружения и т.д.).</p>

Проблемы	Необходимые меры поддержки
<p>2. Оборудование на Достыке недостаточно. Оборудование и сооружения необходимо перевести в Актогай. (1 компания)</p> <p>3. План строительства железнодорожного соединения между востоком и западом Казахстана не реализуется. (Но, даже если провести железную дорогу, это будет иметь мало смысла, если стоимость будет напрямую связана с ж/д тарифами). (2 компании)</p> <p>4. Железнодорожные сооружения (рельсы, станции, сооружения пограничного досмотра и т.д.) в целом в Казахстане не отвечают требованиям. В частности, нет точной железнодорожной системы (инфраструктуры) (нет точных графиков ж/д перевозок по Казахстану, и не определено количество транзитных дней). Нет железнодорожных маршрутов, которые отвечали бы потребностям рынка, и недостаточное железнодорожное развитие для развития торговых отношений с Китаем, который обладает большим потенциалом роста. (6 компаний)</p> <p>В частности, многие корпорации в Мангыстау импортируют строительные материалы, оборудование для нефтяного и газового сектора из Европы. Однако компании Китая могут поставлять эти материалы по более дешевой цене. Если более эффективная система перевозок напрямую соединит Китайский транспортный коридор и Казахстан (Достык-Алматы-Актау) (более низкие транспортные расходы + более короткое транзитное время, точный график, например, пуск контейнерного поезда по маршруту Достык-Алматы-Актау), то существует возможность, что объемы импорта из Китая и объемы транзита через Казахстан вырастут; однако стратегии и меры для достижения этой цели не отвечают требованиям. (3 компании)</p> <p>5. Некоторые грузы, предназначенные для внутренних перевозок, должны проходить через Российскую территорию (на севере). Это означает проведение досмотра и т.д. Железнодорожная сеть все еще недостаточно развита для того, чтобы преодолеть подобные проблемы. (1 компания)</p> <p>6. Недостаточно логистических центров на международном уровне. (1 компания)</p> <p>7. Нет системы отслеживания грузов. (1 компания)</p>	<p>Более того, необходимо изучить вопрос перевода оборудования и функций из Достыка в Актогай.</p> <p>- Важно развивать железнодорожную систему (больше платформ, новые маршруты и т.д.), которая будет отвечать рыночным требованиям.</p> <p>- В частности, необходимо развивать железные дороги Казахстана, чтобы иметь более точные графики движения поездов и учитывать определенное транзитное время.</p> <p>- Необходимо создать более эффективную железнодорожную систему (низкая стоимость + укороченное транзитное время), которая соединит Китай с Мангыстауской областью.</p>
<p>(Нехватка контейнерных платформ)</p> <p>1. В Казахстане существует проблема нехватки контейнерных платформ. (6 компаний)</p> <p>2. Грузовые платформы предназначены для 40-футовых контейнеров, а для 20-футовых контейнеров грузовых платформ нет. (1 компания)</p>	<p>- В частности, необходимо увеличить число контейнерных платформ.</p>
<p>(4) Железнодорожные тарифы</p> <p>(Проблемы, связанные с тарифами)</p> <p>1. Высокая стоимость железнодорожных перевозок (тарифы) препятствует увеличению объемов транзитных грузов. (7 компаний)</p> <p>2. Тарифы могут неожиданно изменяться. Поскольку необходимо давать пояснения клиентам и готовить новую документацию и т.д., это вводит в замешательство клиентов и экспедиторов. (8 компаний)</p> <p>3. Высокие железнодорожные тарифы между станцией порта Актау и станций Мангыстау. (1 компания)</p>	<p>- Необходимо обеспечить стабильные тарифы и, при рассмотрении тарифов, заблаговременно предоставлять полную информацию.</p>

Проблемы	Необходимые меры поддержки
(5) Порты: проблемы, связанные с железнодорожными перевозками (Проблемы, связанные с портом Актау) 1. В порту Актау были проведены определенные работы по усовершенствованию, тем не менее, но этого все еще недостаточно. В частности, порт недостаточно развит для соответствия потребностям рынка (Иран и т.д.). (2 компании) 2. «Каскортранссервис» монополизирует перевозки на участке порт Актау – станция Мангыстау. В настоящее время по этому участку перевозятся большие объемы природных ресурсов, например, нефть и природный газ и т.д., тем не менее, контейнерные перевозки занимают от 6~8 часов до полутора дней. Более того, существует нехватка подъемного оборудования для переноса 40-футовых контейнеров и т.д. Ситуация, когда «Каскортранссервис» владеет этим коротким участком, а другая компания (КТЖ) владеет другими участками, ведет к множественным проблемам. (2 компании)	- Необходимо дальнейшее развитие, в частности, развитие порта, которое учтет маршрут Актау-Иран дополнительно к традиционному маршруту Россия-Актау. - Необходимо усовершенствовать перевозки между станцией порта Актау и станцией Мангыстау (меры по сокращению времени на станции Мангыстау: увеличение мощности переработки грузов, улучшение условий хранения грузов).
(6) Дороги: проблемы, связанные с железнодорожными перевозками 1. Развитие дорог в Мангыстауской области не отвечает требованиям. (1 компания) 2. В целом, недостаточное развитие дорог для грузовых автоперевозок. (1 компания)	- Необходимо обеспечить развитие дорог для усовершенствования ж/д перевозок.
(7) Проблемы, связанные с потребительским спросом (корпорации) (Проблемы, связанные с торговыми технологиями экспортеров и импортеров) 1. Корпорации (грузоотправители/грузополучатели, в частности, в Китае, Южной Корее и Японии и т.д.) не обладают достаточными знаниями относительно процедур таможенного оформления. (3 компании)	- Необходимо предоставлять информацию местным и зарубежным компаниям о системе таможенной очистки в Казахстане.
(8) Прочие проблемы 1. Высокие арендные ставки для контейнеров, нанимаемых импортерами и экспортерами. (1 компания) 2. Фактические цены на контейнеры являются высокими. (2 компании) 3. Тарифы на импорт – высокие. (1 компания) 4. Бизнес структура КТЖ/КТС устарела. (1 компания) 5. Нехватка человеческих ресурсов для транспортных работ. (1 компания)	- Необходимо пересмотреть тарифы. - Необходимо обеспечить реформирование бизнес управления.

Проблемы и меры для их устранения (Вопросы, связанные с Россией)

Проблемы	Необходимые меры поддержки
(1) Вопросы, касающиеся функций таможенной очистки (Вопросы в отношении ж/д инфраструктуры) 1. Транзитные грузы, проходящие через Санкт-Петербург и Москву в России, подвергаются тщательному досмотру. Поскольку	- Необходимо усовершенствовать систему

<p>в Казахстане применяется подобная практика досмотров, этот основной фактор делает невозможным подсчет количества дней для осуществления ж/д транзита из Европы. (2 компании)</p> <p>2. Большое количество времени уходит на досмотр и прохождение процедур таможенной очистки, осуществляемые пограничной службой в Астрахане (на побережье Каспийского моря в России) недалеко от Атырау на северо-западе. Досмотр транзитных грузов в Астрахане не менее жесткий, чем в Казахстане и является основной причиной задержек грузов. Это ключевая проблема. (2 компании)</p>	<p>досмотров транзитных грузов, проходящих через страны.</p>
---	--

Проблемы и меры для их устранения (Вопросы, связанные с Китаем)

Проблемы	Необходимые меры поддержки
<p>(1) Вопросы, касающиеся функций таможенной очистки</p> <p>1. Существование большого количества правил и необходимость предоставления множества документов. (1 компания)</p>	<p>- Необходимо упростить систему таможенной очистки.</p>
<p>(2) Вопросы, касающиеся транспортной инфраструктуры Китая (Вопросы в отношении ж/д инфраструктуры)</p> <p>1. Существует нехватка контейнерных платформ на станции Ляньюньгань в Китае. Иногда, для подачи платформ требуется 3-4~7дней. (4 компании)</p> <p>2. Перегруз на станции Ляньюньгань занимает слишком много времени. (1 компания)</p> <p>3. Платформы предназначены для 40 футовых контейнеров, в то время как отсутствуют платформы для 20 футовых контейнеров. (1 компания)</p> <p>4. Железные дороги в Китае недостаточно развиты (на некоторых участках нет двухколейных путей, в частности между станцией Алашанькоу и станцией Достык). (4 компании)</p> <p>5. Недостаточное количество объектов на станции Алашанькоу Китайского Наземного Коридора. (1 компания)</p>	<p>- Необходимо развивать ж/д инфраструктуру в соответствии с требованиями и потребностями рынка и проводить улучшения в отношении других стран.</p>
<p>(3) Вопросы, касающиеся транспортной инфраструктуры Казахстана</p> <p>1. Недостаточное количество логистических объектов для осуществления перегруза на станции Достык и т.д. Существуют ограничения на ж/д транспортировку из Урумчи в Казахстан (количество дней, отведенных на перегрузку для последующей ж/д транспортировки в Казахстан было ограничено до восьми дней в месяц на станции Урумчи). (6 компаний)</p> <p>2. Точное расписание и транзитное время на ж/д транспортировку через территорию Казахстана носят неопределенный характер. Без решения данных вопросов будет крайне трудно находить новых клиентов для осуществления транзитных грузовых перевозок через территорию Казахстана (в частности, клиентов, желающих транспортировать грузы в Европу).</p> <p>Если внедрить систему контейнерных поездов (с более коротким транзитным временем) по маршруту Китай – станция Достык – порт Актау, будет возможно гарантировать более точное</p>	<p>- Необходимо увеличить количество объектов на станции Достык.</p> <p>- Необходимо создать систему транспортировки контейнерными поездами по маршруту Китай – станция Достык – порт Актау (наряду с усилением функционирования всей системы ж/д перевозок).</p>

Проблемы	Необходимые меры поддержки
<p>время выполнения заказа. Возможно также, что данный шаг будет способствовать увеличению экспорта из Китая в Восточный Казахстан, Иран, Азербайджан, Восточную и Западную Европу. Однако, подобная стратегия и меры для достижения этой цели не реализованы. (8 компаний)</p> <p>3. Планы по строительству железной дороги, связывающей восток и запад Казахстана, пока не осуществлены. (1 компания)</p>	
<p>(4) Вопросы, касающиеся функций досмотра на границе с Казахстаном (Достык)</p> <p>1. Для ускорения процесса перегрузки на станции Достык необходимо прибегать к неофициальным выплатам. (2 компании)</p> <p>2. Часть груза утеривается. (1 компания)</p>	- Необходимо усовершенствовать систему досмотра на границе.
<p>(5) Вопросы, касающиеся потребительского спроса (корпорации) (Вопросы, касающиеся торговых ноу-хау экспортеров и импортеров)</p> <p>1. Корпорации (грузоотправитель/грузополучатель) испытывают недостаток знания по вопросам таможенной очистки. (2 компании)</p>	- Необходимо предоставлять информацию зарубежным корпорациям о системе таможенной очистки в Казахстане.
<p>(6) Вопросы, касающиеся дисбаланса между экспортом и импортом (Вопросы, касающиеся дисбаланса между экспортом/импортом в контейнерных перевозках)</p> <p>1. Поскольку экспорт из Китая в Казахстан больше экспорта из Казахстана в Китай, необходимо возвращать порожние контейнеры, тем самым увеличивая затраты на экспорт из Китая. Это также приводит к нехватке экспортных контейнеров. (5 компаний)</p>	- Необходимо реализовать стратегии (тарифная политика, развитие железных дорог), направленные на нахождение баланса между экспортом и импортом.
<p>(7) Другие вопросы</p> <p>1. В случае, когда компании хотят развивать транспортные маршруты в Азербайджан, Иран, Восточную и Западную Европу, то из-за жестких пограничных досмотров в каждой стране оценить точное транзитное время не представляется возможным, что значительно сказывается на развитии местного рынка. (1 компания)</p> <p>2. Товары, транспортируемые по ж/д доставляются до станции назначения, в то время как автомобильный транспорт может доставлять грузы до объектов клиента. (1 компания)</p> <p>3. Обеспечение Китая информацией о текущем положении железнодорожной системы в Казахстане, включая торговые условия недостаточно. В частности, недостаточно предоставляется информация о том, как железнодорожная система в Казахстане будет развиваться в будущем. Обмен различной информацией, способствующей увеличению перевозок через Китайский Наземный Коридор крайне необходим. (1 компания)</p>	<p>- Необходимо создать такие транспортные системы, которые бы позволили рассчитывать точное транзитное время.</p> <p>- Необходимо проводить маркетинг, включая информационное обеспечение для привлечения дополнительных грузов.</p>
Проблемы и меры для их устранения (Вопросы, связанные с Азербайджаном)	
Проблемы	Необходимые меры поддержки
<p>(1) Вопросы, касающиеся функций таможенной очистки</p> <p>1. Транзитные грузы, проходящие через Москву в России, подвергаются тщательному досмотру. Поскольку в Казахстане применяется подобная практика досмотров, этот основной фактор делает невозможным подсчет количества дней для осуществления</p>	<p>- Необходимо упростить транзитные таможенные процедуры на Иранской границе.</p> <p>- Рекомендуется ввести</p>

Проблемы	Необходимые меры поддержки
<p>ж/д транзита из Европы. (1 компания)</p> <p>2. Таможня работает в Азербайджане круглый год по субботам и воскресеньям с 09:00 до 18:00. Однако таможенные сборы в два раза больше в выходные дни (1 компания)</p> <p>3. Таможня Ирана требует слишком много бумажной работы. Однако когда все документы предоставлены, таможенная очистка проходит быстро (1 компания).</p> <p>4. Подготовка пакета документов для таможенной очистки занимает большое количество времени у грузоперевозчиков (2 компании)</p> <p>5. Электронное декларирование не используется и потребуется время, когда его начнут использовать (1 компания)</p>	<p>профессию таможенного брокера</p>
<p>(2) Вопросы, касающиеся таможенной очистки на транзитных маршрутах из Азербайджана</p> <p>1. Часть груза утеривается. (1 компания)</p> <p>2. Затрачивается много времени на пересечение границы на станции Достык (1 компания)</p> <p>3. Российская таможня требует слишком много бумажной работы (почти в два раза больше, чем в Азербайджане) (1 компания)</p> <p>4. Множество таможенных документов в Казахстане, почти столько же сколько и в Азербайджане (1 компания)</p> <p>5. Транзитные грузы, проходящие из Ирана в Россию, подвергаются тщательному досмотру, и много времени тратится на пограничной станции Астара (2 компании)</p>	<p>- Необходимо пересмотреть организацию и структуру досмотра. Таможне следует работать в сотрудничестве с таможенными органами тех стран, через которые обычно идут транзитные грузы</p>
<p>(3) Вопросы, касающиеся транспортной инфраструктуры в Азербайджане и Казахстане</p> <p>(Вопросы, касающиеся железнодорожной инфраструктуры и инфраструктуры морского транспорта)</p> <p>1. Грузы, перевозимые по ж/д из Казахстана или Китая и т.д. в Азербайджан через Актау необходимо переправлять через море в Баку. Однако, приоритет в порту Баку отдается нефтяным танкерам. Более того, причалы в Баку зачастую перегружены. Создание сглаженной системы морского транспорта для генеральных грузов, курсирующих между Актау и Баку (включая строительство портовых объектов) в данное время не отвечает требованиям. (4 компании)</p> <p>2. Отсутствует маршрут, связующий восток и запад Казахстана. Такой маршрут сократил бы транзитное время транспортировки грузов через страну. (2 компании)</p> <p>3. Точное расписание и транзитное время на ж/д транспортировку через территорию Казахстана носят неопределенный характер. Если организовать курсирование контейнерных поездов (с более коротким транзитным временем), будет возможным увеличить грузоперевозки между Баку и вышеуказанными территориями. Возможно также, что это приведет к увеличению экспорта в Китай из Баку, сократит затраты на возврат порожних контейнеров обратно в Китай. Однако, подобная стратегия и меры для достижения этой цели не реализованы. (4 компании)</p> <p>4. Казахстанский маршрут до Китая не является предпочтительным для Азербайджанских компаний из-за</p>	<p>- Требуется развитие железнодорожной инфраструктуры в соответствии с запросами рынка и необходимо принимать меры для достижения этой цели.</p> <p>- Необходимо принять меры для обеспечения беспрепятственной морской транспортировки (более короткое транзитное время).</p> <p>- Необходимо создать систему курсирования контейнерных поездов по маршруту Китай – Достык – Актау (наряду с усилением функционирования всей системы ж/д перевозок).</p> <p>- Ускорить и увеличить паромное сообщение между Баку и Актау.</p> <p>- В состав нового Коридора Север – Юг войдет новое железнодорожное сообщение с Ираном.</p>

Проблемы	Необходимые меры поддержки
<p>показателей времени, затрат и безопасности. Уходит много времени, затраты в два раза больше и безопасность груза не гарантирована. (5 компаний)</p> <p>5. Автомобильные маршруты в Казахстане не отвечают требованиям, в следствии чего на транспортировку уходит много времени (например. 1-2 дня на 100 км). (3 компании)</p> <p>6.. В зимний период паромное сообщение между Баку и Актау ненадежно (1 компания)</p> <p>7. Отсутствует железнодорожное сообщение с Ираном (6 компаний)</p> <p>8. Подъездные дороги в порту Баку перегружены и грузовики теряют время, чтобы добраться до порта. Ночные смены предпочтительны (6 компании)</p> <p>9. ТРАСЕКА коридор заработает только тогда, когда операции по погрузке-разгрузке будут осуществляться быстрее (1 компания)</p> <p>10. Запланированное перебазирование порта имеет ключевое значение и его необходимо осуществить в срочном порядке (6 компании).</p>	<p>- Будет построен новый порт в Баку.</p> <p>- Следует построить новый терминал в Альяте.</p>
<p>(4) Вопросы, касающиеся железнодорожной тарифной политики</p>	
<p>(Общая тарифная политика)</p> <p>Для привлечения транзитных грузов на транзитных маршрутах не установлены конкурентные тарифы. (4 компании)</p> <p>2. Тарифы на торговых путях монополизированы. (2 компании)</p>	<p>- Необходимо установить общие конкурентные тарифы на основании консенсуса между заинтересованными странами.</p> <p>- Необходимо проводить дальнейшую либерализацию транспортного рынка.</p>
<p>(5) Вопросы, касающиеся функций по обеспечению маркетинговой информации</p>	
<p>(Функции по обеспечению маркетинговой информации)</p> <p>1. Корпорации в Баку не владеют основной информацией в отношении транзитного времени по маршруту Китай – Казахстан – Азербайджан (Баку), какие предъявляются требования (необходимые документы и т.д.) при прохождении территории Казахстана и какие существуют проблемы (инфраструктура и т.д.). Более того, им не известно, где можно получить такую информацию. Приблизительно 5 или 6 запросов в месяц поступают с целью произвести оценку транспортировок по суше по маршруту Китай – Казахстан – Азербайджан в пределах от нескольких ТЕУ до 150 ТЕУ. Тем не менее, информации недостаточно для оценки и в результате возможности для бизнеса утериваются. (1 компания)</p> <p>2. Транспортно-экспедиторские компании в Баку не заинтересованы маршрутом ТРАСЕКА и предпочитают удовлетворять потребности рынка через порт Бандар Аббас в Иране и альтернативный путь через порт Поти в Грузии. (5 компаний)</p>	<p>- Необходимо создать структуру, которая бы разъясняла таможенные требования и состояние объектов в Казахстане в отношении транзитных грузов из Китая и Азербайджана (например, направление постоянных консультантов в основные регионы (Баку, Урумчи и т.д.) для незамедлительного ответа на запросы клиентов).</p> <p>- Необходимо оказывать содействие маршруту ТРАСЕКА, усовершенствуя для этого транспортную инфраструктуру</p>
<p>(6) Другие вопросы</p>	

Проблемы	Необходимые меры поддержки
<p>Многие грузы транспортируются не по железной дороге, а морским транспортом между Азербайджаном и Китаем. Эффективная система транспортировки по ж/д через территорию Казахстана не создана. (1 компания)</p> <p>Обучение персонала в ж/д компаниях недостаточно. (1 компания)</p> <p>Структура управления бизнеса устаревшая. (1 компания)</p> <p>Паромы, идущие в Казахстан небольшие и медленные. (1 компании)</p> <p>5 Трудно найти хорошего и надежного партнера (грузоперевозчика) в Казахстане. (1 компания)</p>	<p>- Необходимо создать конкурентоспособную железнодорожную транспортную систему.</p> <p>- Наряду с развитием объектов, требуется также проводить постоянное обучение.</p>

Проблемы и меры для их устранения (Вопросы, связанные с Ираном)

Проблемы	Необходимые меры поддержки
<p>(1) Вопросы, касающиеся функций таможенной очистки на границах и портах</p> <p>1. Таможенный контроль на въезде в Иран очень жесткий. Необходимы добрые отношение и личное знакомство. (3 компании)</p> <p>2. Жесткий контроль и необходимость неофициальных платежей. (2 компании)</p>	<p>В отношении таможенных пошлин Иранскому правительству необходимо принять Киотскую Конвенцию и более точно следовать соответствующим процедурам с большей прозрачностью. Правила таможенной очистки должны быть едиными и не изменяться без предварительного уведомления.</p> <p>Обучать таможенников усовершенствованным, более прозрачным и менее бюрократическим процедурам. Стимулировать качественное исполнение своих обязанностей.</p>
<p>(2) Вопросы, касающиеся фитосанитарных инспекций на границах</p> <p>1. Фитосанитарный контроль на всех участках пересечения границ довольно усложненный и очень жесткий, особенно если грузы не сопровождаются необходимыми сертификатами и документами. (4 компании)</p>	<p>Требуется упрощение процедур.</p>
<p>(3) Вопросы, касающиеся транспортной инфраструктуры Казахстана</p> <p>1. Стоянка на якоре в порту Актау затруднена. Иногда суднам приходится ждать 1 неделю. Стоянка на якоре также затруднена при плохих погодных условиях. В порту Актау имеется 3 причала, два из которых предназначаются для железного лома и один для листовой стали. Все должно быть по другому. (1 компания)</p>	<p>- Рассмотреть возможность лучшего распределения мощностей причалов в порту Актау. Увеличить мощности порта Актау для сокращения времени стоянки на якоре</p>
<p>(4) Вопросы, касающиеся железных дорог, железнодорожного транспорта и железнодорожных тарифов</p> <p>1. Количество вагонов на которых можно менять колесные пары для того, чтобы они могли двигаться по ж/д сетям на территории</p>	<p>- Сформировать вагонный парк со съёмными</p>

<p>стран СНГ недостаточно. Только в сезон экспорта хлопка (лето и часть осени) большое количество таких вагонов движется в Бандар Аббас. Но в этот период все вагоны этого типа есть в наличие только в Бандар Аббасе, в других частях Ирана их не найдешь. (5 компаний)</p> <p>2. Приходится долго ждать замены колесных пар на станции Сарахс. Железные дороги с пренебрежением относятся к транзитному времени. Длительность транспортировки также увеличивается из-за смены локомотива. Железные дороги бюрократичны. (3 компании)</p>	<p>колесными парами на иранских железных дорогах или у частных ж/д операторов в Иране.</p>
<p>(5) Вопросы, касающиеся контейнеров</p>	
<p>1. Морские контейнеры утериваются в странах СНГ. По этой причине они транспортируются автотранспортом с оплатой возврата (что делает транспортировку более дорогой, поскольку обычно контейнеры возвращаются порожними), или они используются как контейнеры, принадлежащие грузоотправителю, и транспортируются в одну сторону. По этой же причине, многие компании предпочитают демонтировать контейнеры в порту Бандар Аббас и перегружать товары в традиционные грузовики. (2 компании)</p> <p>2. В странах СНГ отсутствует контроль за вагонами и их содержимым. (2 компании)</p>	<p>- Усилить надзор за поездами, идущими в страны СНГ.</p> <p>- Удостовериться, что используются контейнерные поезда.</p>
<p>(6) Вопросы, касающиеся морских перевозок на Каспийском море</p>	
<p>1. РО-РО операции на Каспийском море между иранскими и российскими портами носят переменчивый и непостоянный характер. РО-РО операции должны быть регулярными, но российская сторона не оказывает должного внимания в этом вопросе. Долгие задержки, имеющие место значительно ограничивают экспорт свежих иранских продуктов на рынки. По прибытию продукты находятся не в лучшем состоянии. (2 компании)</p>	<p>- Количество РО-РО судов слишком мало (2). По крайней мере, одно новое РО-РО судно будет введено в эксплуатацию Транспортной Компанией Хазар.</p> <p>- РО-РО судна должны курсировать в соответствие с расписанием и должно существовать соглашение, согласно которому сторона, нарушившее расписание подвергается штрафу.</p> <p>- Построить холодильное хранилище в Бандар Анзали.</p>

Проблемы и меры для их устранения (Вопросы, связанные с Японией)

Проблемы	Необходимые меры поддержки
<p>(1) Вопросы, касающиеся досмотра на границе (Достык)</p> <p>1. Часть груза утеривается. (1 компания)</p>	<p>- Необходимо пересмотреть организацию и структуру досмотра.</p>
<p>(2) Вопросы, касающиеся транспортной инфраструктуры в Китае и Казахстане</p>	
<p>1. Существует нехватка контейнерных платформ на станции Ляньюньгань в Китае. (1 компания)</p>	<p>- Необходимо создать комплексную транспортную</p>

	систему для обеспечения беспрепятственного перевозочного процесса.
--	--

Проблемы	Необходимые меры поддержки
<p>2. Для осуществления логистической деятельности на станции Достык недостаточно объектов, таких как платформы, перегрузочные объекты и т.д. (2 компании)</p> <p>3. По всему Казахстану не хватает объектов, связанных с железными дорогами (ж/д пути, станции, электрификация и т.д.). (1 компания)</p> <p>4. Если создать более эффективную транспортную систему, напрямую связывающую Китайский Наземный Коридор и Казахстан (Достык-Алматы-Актау) (более низкие транспортные затраты + более короткое транзитное время, например, курсирование контейнерного поезда по маршруту Достык-Алматы-Актау), появилась бы возможность увеличить импорт из Японии в западный регион Казахстана. Однако, мер для достижения этой цели предпринимается недостаточно. (1 компания)</p>	
(3) Вопросы, касающиеся контейнеров	
(Нехватка контейнеров)	
1. Существует нехватка контейнеров для экспорта из Японии в Казахстан или Узбекистан и т.д. (Это является основным фактором, влияющим на высокие тарифы). (3 компании)	- Необходимо применять стратегии, способствующие развитию торговли из Казахстана/Узбекистана в Японию.
(4) Вопросы, касающиеся дисбаланса между экспортом и импортом	
1. Поскольку экспорт из Японии в Казахстан и Узбекистан больше, чем экспорт из Казахстана и Узбекистана в Японию, приходится возвращать порожние контейнеры, тем самым, увеличивая затраты на экспорт из Японии. (2 компании)	- Необходимо реализовывать стратегии (тарифная политика, развитие железных дорог), направленных на нахождение баланса между экспортом и импортом.
(5) Вопросы, касающиеся политики ж/д тарифов	
1. Пересмотр тарифов приводит к неожиданным переменам. В связи с изменениями тарифов, необходимость объяснять клиентам, как следует подготавливать новые документы и т.д., все это приводит клиентов и грузоперевозчиков в замешательство. (1 компания)	- Необходимо предоставлять стабильные тарифы. В случае, если тарифы пересматриваются во время предоставлять исчерпывающую информацию.

Проблемы и меры для их устранения (Вопросы, связанные с Южной Кореей)

Проблемы	Необходимые меры поддержки
(1) Вопросы, касающиеся контейнеров	
(Нехватка контейнеров)	
1. Существует нехватка контейнеров для экспорта из Южной Кореи в Казахстан или Узбекистан и т.д. (Это является основным фактором, влияющим на высокие тарифы). (1 компания)	- Необходимо применять стратегии, способствующие развитию торговли из Казахстана/Узбекистана в Южную Корею.

(2) Вопросы, касающиеся дисбаланса между экспортом и импортом	
1. Поскольку экспорт из Южной Кореи в Казахстан и Узбекистан больше, чем экспорт из Казахстана и Узбекистана в Южную Корею, приходится возвращать порожние контейнеры, тем самым, увеличивая затраты на экспорт из Южной Кореи. (1 компания)	- Необходимо реализовывать стратегии (тарифная политика, развитие железных дорог), направленных на нахождение баланса между экспортом и импортом.

(Список управленческих, промышленных групп и корпораций, с которыми проводились интервью в Казахстане)

Классификация	№.	Место проведения исследования	Категория деятельности	Категория бизнеса
Управленческие и промышленные группы	1	Алматы	Торгово-промышленная палата	- Алматинская Торгово-промышленная палата (членство - 40 компаний)
	2		Группа экспедиторов	- Грузоперевозки (членство – приблизительно 70 компаний)
	3		Таможенная группа	- Таможенные услуги (членство - 46 компаний)
	4		Группа по продажам автомобилей	- Импорт и розничная продажа автомобилей (членство - 18 компаний)
	5	Актау	Торгово-промышленная палата	- Актауская Торгово-промышленная палата (членство - 40 компаний)
	6	Атырау	Торгово-промышленная палата	- Атырауская Торгово-промышленная палата (членство - 15 компаний)
	7	Астана	Торгово-промышленная палата	- Астанинская Торгово-промышленная палата (членство - 120 компаний)
Корпорации	1	Алматы	Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Экспортные грузоперевозки продукции горнодобывающих корпораций
	2		Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки различной продукции
	3		Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки, осуществляемые для частных корпораций (главными клиентами являются корпорации, экспортирующие нефть, газ, уголь и другое сырье)
	4		Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки импортных поддержанных автомобилей из Южной Кореи и импорта из Китая (строительная техника, сырье, мебель и т.д.)

	5		Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки по импорту (в частности, специальных грузов: специализированные заводские грузы) из Китая и Южной Кореи
	6		Южно-корейская транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки из Южной Кореи в Узбекистан
	7		Японская транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки по импорту подержанных автомобилей из Японии
	8		Отечественная компания	- Нефтедобывающая компания
	9		Отечественная компания	- Компания, производящая хлопок
	10		Отечественная компания	- Компания, производящая напитки
	11		Отечественная компания	- Компания, осуществляющая автомобильные грузоперевозки
	12	Актау	Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Экспортные грузоперевозки продукции горнодобывающих компаний
	13		Европейская транспортно-экспедиторская компания	- Экспортные грузоперевозки продукции горнодобывающих компаний
	14		Европейская транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки нефтегазовой продукции (совместное предприятие европейской транспортно-экспедиторской компании и отечественной транспортно-экспедиторской компании)
	15		Отечественная строительная компания	- Ведущая строительная компания в Мангыстау
	16		Отечественная служба морских перевозок	- Агентство морских перевозок (комбинированные грузоперевозки на Каспийском море)
	17		Атырау	Европейская транспортно-экспедиторская компания
	18	Нефтяная корпорация		- Корпорация, добывающая и транспортирующая нефть
	19	Компания, осуществляющая морские грузоперевозки		- Компания, осуществляющая морские грузоперевозки
	20	Астана	Европейская транспортно-экспедиторская компания	- Общие грузоперевозки (в частности, легкие грузы)
	21		Российская транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки продукции производственных корпораций
	22		Отечественная корпорация	- Газодобывающая компания
	23		Отечественная корпорация	- Пищевая и перерабатывающая компания

(Список промышленных групп и корпораций, с которыми проводились интервью в Китае)

Классификация	No.	Место проведения исследования	Категория деятельности	Категория бизнеса
Управленческие и промышленные группы	1	Урумчи	Торгово-промышленная палата	Комитет Содействия Международной Торговли в Синьцзяне
Корпорации	1	Урумчи	Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки генеральных грузов
	2		Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки генеральных грузов
	3		Отечественная логистическая корпорация	- Одна из крупнейших логистических корпораций в Синьцзяне
	4		Отечественная торговая корпорация	- Одна из крупнейших торговых корпораций в Синьцзяне
	5	Ляньюньган	Южно-корейская транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки из Южной Кореи в Узбекистан
	6		Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки по Китайскому Наземному Коридору
	7		Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки по Китайскому Наземному Коридору
	8		Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки подержанных автомобилей из Японии

(Список промышленных групп и корпораций, с которыми проводились интервью в Азербайджане)

Классификация	No.	Место проведения исследования	Категория деятельности	Категория бизнеса
Управленческие и промышленные группы	1	Баку	Торгово-промышленная палата	- Бакинская Торгово-промышленная палата (членство - 40 компаний)
	2		Группа содействия торговли	- Государственное агентство содействия торговли
	3		Железнодорожная группа	- ТРАСЕКА (Азербайджан)
	4		Министерство Транспорта	- Общественное учреждение
	5		Порт Баку	- Администрация порта
	6		Государственная Морское Управление	- Общественное учреждение
	7		Государственный Таможенный Комитет	Государственный Таможенный Комитет
	8		Железнодорожная компания	Государственная ж/д компания
Корпорации	1	Ваку	Европейская транспортно-экспедиторская компания	- Экспортные грузоперевозки продукции горнодобывающих компаний
	2		Европейская транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки материалов/грузов, имеющих отношение к нефтедобыче
	3		Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки материалов/грузов, имеющих отношение к нефтедобыче
	4		Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки материалов/грузов, имеющих отношение к нефтедобыче

	5		Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки материалов/грузов, имеющих отношение к нефтедобыче
	6		Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Отечественная транспортно-экспедиторская компания
	7		Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Отечественная транспортно-экспедиторская компания
	8		Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Отечественная транспортно-экспедиторская компания
	9		Отечественная транспортно-экспедиторская компания	- Отечественная транспортно-экспедиторская компания
	10		Транспортная компания	- Международная автотранспортная компания
	11		Судоходная компания	- Судоходная компания

(Список промышленных групп и корпораций, с которыми проводились интервью в Иране)

Классификация	No.	Место проведения исследования	Категория деятельности	Категория бизнеса
Управленческие и промышленные группы	1	Тегеран	Ассоциация Транспортных Компаний	ИАТК: Иранская Ассоциация Транспортных Компаний Грузоперевозчики и транспортно-экспедиторские компании, занимающиеся только международными перевозками
	2		Торгово-промышленная и горнодобывающая палата	ИТПП: Иранская Торгово-промышленная и горнодобывающая палата. Деятельность в качестве контактной организации и связующего звена между предпринимателями, правительством, парламентом, президентом и юрисдикционной системой. Организация выставок, проведение семинаров и международных встреч
	3		Ассоциация Экспортеров	ЕХАМЕ: Иранская Ассоциация Экспортеров. Транспортировка импорта/экспорта и транзитных грузов
Корпорации	1	Тегеран	Транспортная компания	Транспортно-экспедиторская компания, не имеющая автомобильного транспорта
	2		Транспортная компания	Транспортно-экспедиторская компания, не имеющая автомобильного транспорта
	3		Транспортная компания	Транспортно-экспедиторская компания, не имеющая автомобильного транспорта
	4	Порт Бандар Анзали	Судоходная компания	Судоходная компания
	5	Тегеран	Судоходная компания	Судоходная компания, специализирующаяся на перевозках сухих бестарных грузов, растительного масла и контейнеров

	6	Тегеран /Порт Бандар Амирабад	Стивидорная компания	Стивидорное обслуживание контейнеров, генеральных грузов, терминала сухих бестарных грузов, жидких грузов
	7	Тегеран и порт Ноушахр	Стивидорная компания	Стивидорное обслуживание внутренних, транзитных и перевалочных грузов
	8	Тегеран	Частная железнодорожная компания	Ж/д компания, транспортирующая почти исключительно химическую продукцию и топливо
	9		Экспортер	Производитель моющих средств, жидкостей для мытья посуды, отбеливателей, различных косметических и гигиенических мыл, смягчителей ткани, чистящих порошков, зубных паст и другой продукции

(Список промышленных групп и корпораций, с которыми проводились интервью в Японии)

Классификация	№.	Место проведения исследования	Категория деятельности	Категория бизнеса
Управленческие и промышленные группы	1	Токио	Группа содействия торговли	- Государственное агентство содействия торговли
Корпорации	1	Токио	Японская транспортно-экспедиторская компания	- Грузоперевозки экспортируемых подержанных автомобилей из Японии
	2		Торговая корпорация	- Одна из крупнейших торговых корпораций в Японии
	3		Торговая корпорация	- Торговая корпорация, экспортирующая подержанные автомобили в Казахстан

Приложение 8.1.2-1 План маркетинговых функций для контейнерных грузов в КТЖ и КТС (КТЖ)

1) Департамент маркетинга перевозок (ДМП)

- Департамент маркетинга перевозок (ДМП) в КТЖ отвечает за маркетинг. Данный департамент осуществляет маркетинговые исследования не только в отношении контейнерных грузов, но в отношении насыпных грузов таких, как зерно. КТЖ имеет несколько филиалов в Урумчи, Бейджинг - Китай, Баку – Азербайджан, но данные филиалы не сконцентрированы полностью на маркетинге контейнерных грузов.

- Что касается маркетинга контейнерных грузов, то ДМП не сосредоточен на маркетинге по привлечению заказчиков контейнерного груза, а главным образом сосредоточен на сборе информации из различных секторов (насыпной и не насыпной груз), анализируя ее, и разрабатывая стратегию и политику. Следовательно, 50-60% рабочей силы нацелено на управление базой данных и анализ информации по подготовке стратегий.

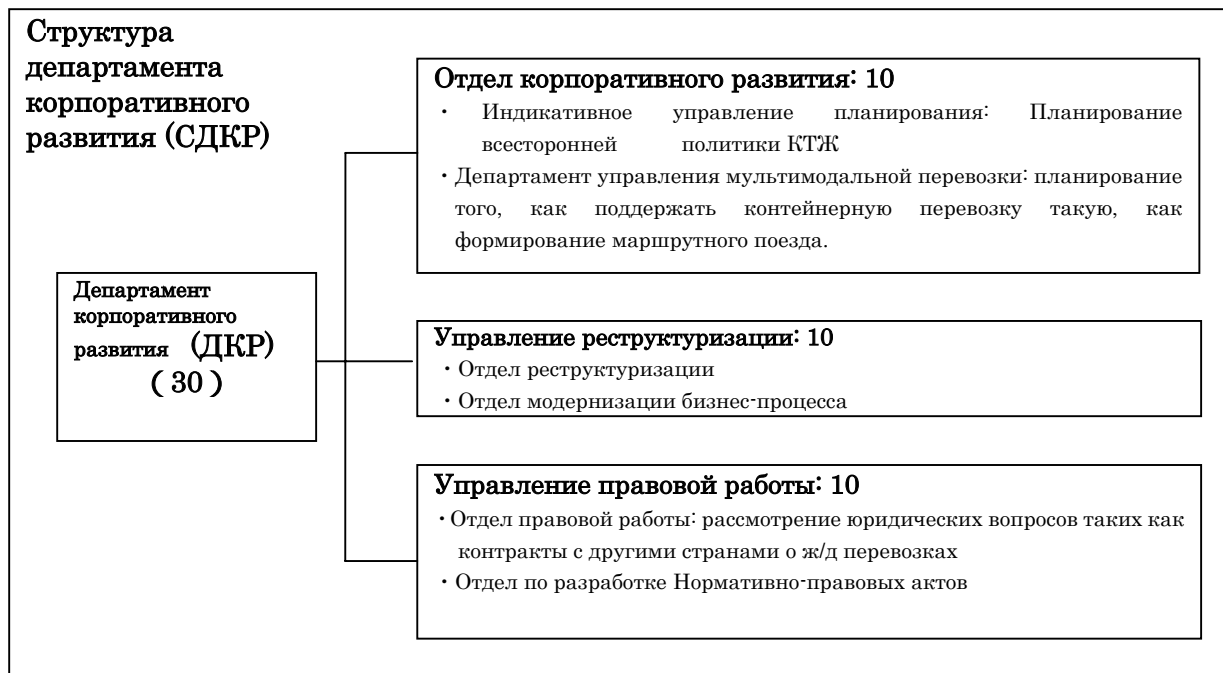


2) Департамент корпоративного развития (ДКР)

- Департамент, относящийся к маркетингу контейнерных грузов, является Мультимодальным Управлением Развития Перевозок (МУРП) Корпоративного Отдела Развития, который отвечает за планирование мультимодальной контейнерной перевозки.

Мультимодальное Управление Развития Перевозок не привлекает заказчиков, а разрабатывает план, как основать контейнерную перевозку с помощью формирования маршрутного поезда. Основным источником предоставления информации в отношении настоящих условий контейнерной

перевозки является КТС.



(КТС)

1) Департамент маркетинга (ДМ)

- Департамент маркетинга (ДМ) в КТС состоит из 12 человек (Маркетинг: 3 человека, управление доходами / платежами: 2 человека и транспортно-экспедиционный отдел: 7 человек).

Отдел Департамента Маркетинга (ОДМ) состоит из 3 человек, сосредоточен только на маркетинге контейнерных грузов.

Например, ОДМ осуществляет различные действия для привлечения клиентов путем организации конференций, посещения выставок и очередных собраний с бизнес группами такими, как транспортно-экспедиционные компании или осуществления мероприятий по испытанию маршрутного поезда из Урумчи на Украину и т.д. В частности, ОДМ имеет филиалы в Урумчи, Китае для того, чтобы привлекать клиентов из Урумчи в Казахстан или Восточную Европу (Украину) и т.д.

ОДМ обладает обязательствами по сбору, обработке и анализу информации или привлечению клиентов. Из-за ограниченного количества сотрудников, некоторые обязательства такие, как привлечение клиентов разделяются между ними.



Приложение 8.1.3-1
Оценка: Сравнение стоимости транспортировки и транзитное время в случае формирования контейнерного поезда между Достыком и Актау

Маршруты (Место формирования - место назначения)	Вид транспортировки	Индекс стоимости транспортировки	Транзитное время до Актау (теоретическое кол-во дней)
Япония-Алматы-Актау	Формирование контейнерного поезда	124	16 дней (Япония-Ляньюньган: 3, Ляньюньган-Достык: 8, Достык-Актау: 5)
	Формирование обычного грузового поезда	124	21 дней (Япония-Ляньюньган: 3, Ляньюньган-Достык: 8, Достык-Актау: 10)
	Транспортировка, осуществляемая в основном по морю	100	39 дней (Япония-Бандар Аббас: 23, Бандар Аббас – сев.порт Иран: 14, сев.порт Иран-Актау: 2)
Ю.Корея-Алматы-Актау	Формирование контейнерного поезда	108	16 дней (Южная Корея-Ляньюньган: 3, Ляньюньган-Достык: 8, Достык-Актау: 5)
	Формирование обычного грузового поезда	108	21 дней (Южная Корея-Ляньюньган: 3, Ляньюньган-Достык: 8, Достык-Актау: 10)
Ляньюньган-Алматы-Актау	Транспортировка, осуществляемая в основном по морю	100	39 дней (Южная Корея_Бандар Аббас:23, Бандар Аббас-сев.порт Ирана: 14, сев.порт Ирана-Актау:2)
	Формирование контейнерного поезда	96	13 дней (Ляньюньган-Достык: 8, Достык-Актау: 5)
Урумчи-Алматы-Актау	Формирование обычного грузового поезда	96	18 дней (Ляньюньган-Достык: 8, Достык-Актау: 10)
	Формирование контейнерного поезда	68	6,5 дней (Урумчи-Достык: 1,5, Достык-Актау: 5)
	Формирование обычного грузового поезда	68	11,5 дней (Урумчи-Достык: 1,5, Достык-Актау: 10)

(в Баку)

Маршруты (Место формирования - место назначения)	Вид транспортировки	Индекс стоимости транспортировки	Транзитное время до Баку (теоретическое кол-во дней)
Япония-Алматы-Актау-Баку	Формирование контейнерного поезда	156	17 дней (Япония-Актау:16, Актау-Баку:1)

	Формирование грузового поезда	обычного	156	22 дня (Япония-Актау:21, Актау-Баку:1)
	Транспортная перевозка, осуществляемая в основном по морю		100	37 дней (Япония-Бандар Аббас:23, Бандар Аббас-Баку:14)
	Формирование контейнерного поезда	контейнерного	138	17 дней (Ю.Корея-Актау:16, Актау-Баку:1)
Ю.Корея-Алматы-Актау-Баку	Формирование грузового поезда	обычного	138	22 дня (Ю.Корея-Актау:21, Актау-Баку:1)
	Транспортная перевозка, осуществляемая в основном по морю		100	37 дней (Ю.Корея-Бандар Аббас:23, Бандар Аббас-Баку:14)
	Формирование контейнерного поезда	контейнерного	126	14 дней (Льяньонган-Актау:13, Актау-Баку:1)
Льяньонган-Алматы-Актау-Баку	Формирование грузового поезда	обычного	126	19 дней (Льяньонган-Актау:18, Актау-Баку:1)
	Формирование контейнерного поезда	контейнерного	95	7,5 дней (Урумчи-Актау:6,5, Актау-Баку:1)
Урумчи-Алматы-Актау-Баку	Формирование грузового поезда	обычного	95	12,5 дней (Урумчи-Актау:11,5, Актау-Баку:1)

(Северный Иран)

Маршруты (Место формирования - место назначения)	Бид транспортной перевозки		Индекс стоимости транспортировки	Транзитное время до Баку (теоретическое кол-во дней)
Япония-Алматы-Актау-С.Иран	Формирование контейнерного поезда	контейнерного	154	18 дней (Япония-Актау:16, Актау-порт С.Ирана:2)
	Формирование грузового поезда	обычного	154	23 дня (Япония-Актау:21, Актау-порт С.Ирана:2)
	Транспортная перевозка, осуществляемая в основном по морю		100	37 дней (Япония-Бандар Аббас:23, Бандар Аббас-порт С.Ирана:14)
Ю.Корея-Алматы-Актау-С.Иран	Формирование контейнерного поезда	контейнерного	136	18 дней (Ю.Корея-Актау:16, Актау-порт С.Ирана:2)

	Формирование грузового поезда обычного	136	23 дня (Ю.Корея-Актау:21, Актау- порт С.Ирана:2)
	Транспортировка, осуществляемая в основном по морю	100	37 дней (Ю.Корея-Бандар Аббас:23, Бандар Аббас- порт С.Ирана:14)
Ляньнюнган-Алматы-Актау-С.Иран	Формирование контейнерного поезда	123	15 дней (Ляньнюнган-Актау:13, Актау- порт С.Ирана:2)
	Формирование грузового поезда обычного	123	20 дней (Ляньнюнган-Актау:18, Актау- порт С.Ирана:2)
Урумчи-Алматы-Актау-С.Иран	Формирование контейнерного поезда	91	8,5 дней (Урумчи-Актау:6,5, Актау- порт С.Ирана:2)
	Формирование грузового поезда обычного	91	13,5 дней (Урумчи-Актау:11,5, Актау- порт С.Ирана:2)

- R1) Индекс стоимости транспортировки: Если индекс стоимости транспортировки, осуществляемой в основном по морю из Японии или Южной Кореи в Актау через Бандар Аббас равен 100, то индекс стоимости транспортировки, осуществляемой в основном по ж/д из Японии в Актау составит 124. (Стоимость транспортировки не является фактической стоимостью перевозчика за транспортировку, а является той суммой, которую клиент должен уплатить за перевозку груза);
- R2) Транзитное время: предположение, что формирование маршрутного поезда из Достыка в Актау позволит сократить транзитное время на 5 дней по сравнению с формированием обычного грузового поезда;
- R3) Предполагается, что состав идет от Ляньнюнганга до Достыка семь дней и один день необходим для перегрузки контейнеров в Ляньнюнганге и четыре дня требуется от Достыка до Актау и один день для перегрузки контейнеров в Достыке.
- R4) Стоимость транспортировки по железной дороге рассчитывается путем простого добавления текущей рыночной стоимости транспортировки из пункта формирования до Алматы к тарифам на железнодорожные перевозки между Алматы и Актау. Кроме этого, стоимость размещения порожних контейнеров на место погрузки после доставки до места назначения также учитывается при расчете стоимости транспортировки.

**Приложение 8.1.3-2 (Маркетинговый подход по перевозке грузов через Казахстан: примеры)
(1) Россия – Китай**

Одним из главных элементов для осуществления маркетинга по перевозке грузов является создание положительного подхода к клиентам. Для этого необходимо исследовать текущие условия торговли, международной логистики и будущие перспективы среди стран, осуществляющих перевозку груза через Казахстан. В настоящее время торговля между Россией и Китаем, осуществляемая через Казахстан, ограничена. Например, что касается торговых условий между Россией и Синцзянь-Уйгурским автономным округом, Китай, то объем экспорта в Россию из Синцзянь-Уйгурского автономного округа в 2005 г. составлял 59.31 млн. долл. США (1.17% от общей суммы экспорта из Синцзянь-Уйгурского автономного округа), тогда как объем импорта составлял 174.69 млн. долл. США (6.02% от общей суммы импорта из Синцзянь-Уйгурского автономного округа). Общая сумма экспорта и импорта с Россией составляла 234 млн. долл. США с долей только 2.95% в 2005 г. Крупнейшим торговым партнером Синцзянь-Уйгурского автономного округа является Казахстан с долей 63.15% против общей суммы экспорта и импорта. Основными товарами экспорта из Синцзянь-Уйгурского автономного округа в 2005 г. были томатная паста (441,400 тонн), хлопчатобумажная пряжа и текстиль (7,537 тонн), сахар (3,006 тонн), медицинские препараты (2,910 тонн) и т.д., тогда как продуктами импорта в Синцзянь-Уйгурский автономный округ в 2005 г. были крупный рогатый скот и конина (27,631 тонна), древесина (3,097 тонн) и бумага (765 тонн). Более детальная информация указана в главе 4.3.4. С другой стороны, согласно информации, указанной ниже в таблице, Россия главным образом экспортирует минеральные ресурсы, предметы общего потребления, железо, сталь и т.д., а импортирует машинное оборудование и механические устройства, транспортные средства, электротехническое оборудование, товары общего потребления и т.д. В частности, в отношении Китая Россия главным образом экспортирует железо и сталь, древесину и изделия из дерева, а импортирует механические устройства и электротехническое оборудование / детали.

(Торговые условия России)

Экспорт (2005: 241,241млн. долл. США)					
Наименование		Страна		Сумма экспорта (\$ млн. долл. США)	Доля всего экспорта (%)
1	Минеральное топливо, нефтепродукты и продукты их очистки Итого 118.241 млн. долл. США [Эквивалентно 49.0% от всего экспорта]	1	Нидерланды	19,632	16.6
		2	Италия	12,557	10.6
		3	Германия	9,843	8.3
		4	Польша	6,443	5.4
		5	Другие	69,766	59.0
		Итого			
2	Товары, не указанные по виду Итого: 50,457 млн. долл. США [Эквивалентно 20.9% от всего экспорта]	1	Специальные категории	40,363	80.0
		2	Беларусь	10,093	20.0
		3	Финляндия	0.2	0
		Итого			
3	Железо и сталь Итого: 17,875 млн. долл. США [Эквивалентно 7.4% от всего экспорта]	1	Турция	2,013	11.3
		2	Китай	1,519	8.5
		3	США	1,324	7.4
		4	Италия	1,293	7.2
		5	Другие	11,726	72.8
		Итого			
4	Алюминий и изделия из алюминия Итого: 5,690 млн. долл. США [Эквивалентно 2.4% от всего экспорта]	1	Португалия	1,301	22.7
		2	Япония	1,264	22.1
		3	США	1,001	17.5
		4	Итого	528	9.2
		5	Другие	1,596	28.5
		Итого			
5	Древесина и изделия из	1	Китай	1,473	25.9

Итого: 5,690 млн. долл. США [Эквивалентно 2.4 от всего экспорта]	3	Япония	594	10.4	
	4	Египет	225	4.0	
	5	Другие	1,446	45.9	
	Итого		4,523	100	
Импорт (2005: 98,573 млн. долл. США)					
Наименование		Страна		Сумма импорта (\$ млн. долл. США)	Доля всего импорта (%)
1	Машинное оборудование и механические устройства, детали Итого: 15,703 млн. долл. США [Эквивалентно 15.9% от всего импорта]	1	Германия	3,641	23.2
		2	Италия	1,828	11.6
		3	Китай	1,421	9.1
		4	США	972	6.2
		5	Другие	7,841	49.9
		Итого		15,703	100
2	Транспортные средства, за исключением железнодорожного или трамвайного парка Итого: 11,257 млн. [Эквивалентно 11.4% от всего импорта]	1	Япония	3,688	32.8
		2	Германия	1,840	16.3
		3	Южная Корея	1,098	9.8
		4	Великобритания	857	7.6
		5	Другие	3,774	33.5
		Итого		11,257	100
3	Электротехническое оборудование и детали к нему, устройства звукозаписи Итого: 9,919 млн. долл. США [Эквивалентно 10.1% от всего импорта]	1	Китай	1,864	18.8
		2	Германия	1,640	16.5
		3	Южная Корея	994	10.0
		4	Финляндия	727	7.3
		5	Другие	4,694	47.4
		Итого		9,919	100
4	Товары, не указанные по виду Итого: 6,188 млн. долл. США [Эквивалентно 6.3% от всего импорта]	1	Беларусь	5,713	92.3
		2	Другая зона	474	7.7
		3	Украина	0.016	
		Итого		6,188	100
5	фармацевтические препараты Итого: 4,311 млн. долл. США [Эквивалентно 4.4% от всего импорта]	1	Германия	882	20.5
		2	Франция	522	12.1
		3	Индия	290	6.7
		4	Венгрия	282	6.6
		5	Другие	2,355	54.1
		Итого		4,311	100

Источник: UNCTAD UNComtrade

Согласно текущим торговым условиям, в стремлении к большему количеству транзитного груза, перевозимого по Казахстанской железной дороге, необходимо осуществлять тщательные маркетинговые исследования Российских и Китайских корпораций, совместно экспортируемых или импортируемых такие товары, как машинное оборудование и механические устройства / детали, электротехническое оборудование / детали, древесина и изделия из дерева, которые могут поместиться в контейнер.

В частности, тогда как Россия экспортирует древесину и изделия из дерева в Китай, Синцзянь-Уйгурский автономный округ также импортирует древесину из зарубежных стран, включая Россию. В дальнейшем необходимо осуществлять тщательные маркетинговые исследования Российских и Китайских корпораций (в частности корпораций в Синцзянь-Уйгурском автономном округе) касательно коммерческой древесины.

Кроме того, что касается товаров общего потребления, то хлопок-сырец, хлопчатобумажная пряжа и текстиль являются главными продуктами экспорта Синцзянь-Уйгурского автономного округа. Тщательные маркетинговые исследования должны быть осуществлены в России и Синцзянь-Уйгурском автономном округе в отношении данных товаров, перевозимых контейнером по железной дороге Казахстана

Как было отмечено, необходимо осуществлять маркетинговые исследования, основанные на анализе международной торговли или условиях логистики. В настоящее время маркетинговые исследования для иностранных клиентов не являются достаточными. Следовательно, во-первых, необходимо произвести сбор информации из различных источников, а также установить отношения с заинтересованными общественными и частными организациями (Торгово-Промышленная палата, финансово-промышленные группы и государственные учреждения такие, как бюро по продвижению товаров на рынок, закрытые частные корпорации будут источниками предоставления полезной информации).

(Замечания)

Основываясь на данных из ежемесячного Российского и NIS бизнес отчета за сент.-окт. 2006 г. Ассоциации торговли Японии с Россией и NIS, товарами экспорта (древесина) из России в Китай являются следующие товары:

(Объем экспорта из России в Китай 2006)

Наименование	Объем в Китае	Общий объем экспорта в мире
Общая древесина и изделия из дерева	16,296,999 МЗ	34,305,307 МЗ
Древесина дуба	609,758 МЗ	670,248 МЗ
Другая древесина	905,925 МЗ	14,281,125 МЗ

(2) Украина – Китай

С географической точки зрения корпорации в восточной Европе могут иметь больше возможностей в отношении торговой контейнерной грузоперевозки через Казахстан, чем другие корпорации в других районах. Следовательно, давайте рассмотрим Украину, расположенную в восточной Европе.

Как указано в нижеприведенной таблице Украина главным образом экспортирует железо и сталь, а также изделия из них, минеральные ресурсы и т.д., а импортирует минеральные ресурсы, ядерные реакторы, бойлеры, машинное оборудование, транспортные средства, электротехническое оборудование, пластик и т.д. В частности в отношении Китая Украина главным образом импортирует ядерные реакторы, бойлеры, машинное оборудование, электротехническое оборудование, пластик и т.д., транспортируемый главным образом по морю.

Согласно текущим торговым условиям в стремлении к большему количеству груза, перевозимому через железную дорогу Казахстана, необходимо осуществлять тщательные маркетинговые исследования для импортеров Украины и экспортеров Китая в отношении таких товаров, как ядерные реакторы, бойлеры, машинное оборудование, электротехническое оборудование, которое может поместиться в контейнер.

(Кроме того, большое количество транспортных средств импортируется из Японии и Южной Кореи. Также необходимо осуществлять тщательные маркетинговые исследования для импортеров Украины и экспортеров Японии и Южной Кореи в отношении данных транспортных средств).

(Торговые условия Украины)

Экспорт (2006: 38,365 млн. долл. США)					
Наименование		Страна		Сумма экспорта (\$ млн. долл. США)	Доля всего экспорта (%)
1	Железо и сталь Итого: 13,051 млн. долл. США [Эквивалентно 34.0% от всего экспорта]	1	Россия	1,479	11.3
		2	Турция	1,438	11.0
		3	Италия	1,117	8.6
		4	США	728	5.6
		5	Другие	8,289	63.5
		Итого			
2	Минеральное топливо, минеральные масла и	1	Италия	578	22.6
		2	Молдова	209	8.2

	продукты их очистки Итого: 2,553 млн. долл. США [Эквивалентно 6.7% от всего экспорта]	3	Кипр	184	7.2
		4	Венгрия	155	6.1
		5	Другие	1,427	55.9
		Итого		2,553	100
3	Изделия из железа и стали Итого: 2,361 млн. долл. США [Эквивалентно 6.2% от всего экспорта]	1	Россия	1,105	46.8
		2	Казахстан	142	6.0
		3	Германия	107	4.5
		4	Беларусь	98	4.2
		5	Другие	909	38.5
		Итого		2,361	100
4	Ядерные реакторы, бойлеры, машинное оборудование Итого: 2,051 млн. долл. США [Эквивалентно 5.3% от всего экспорта]	1	Россия	1,136	55.4
		2	Беларусь	116	5.7
		3	Казахстан	101	4.9
		4	Индия	82	4.0
		5	Другие	616	30.0
		Итого		2,051	100
5	Зерновые культуры Итого: 1,354 млн. долл. США [Эквивалентно 3.5% от всего экспорта]	1	Саудовская Аравия	338	25.0
		2	Израиль	100	7.5
		3	Тунис	76	5.6
		4	Иордания	66	4.9
		5	Другие	774	57.0
		Итого		1,354	100

Импорт (2006: 45,019 млн. долл. США)

Наименование		Страна		Сумма импорта (\$ млн. долл. США)	Доля всего импорта (%)
1	Машинное оборудование и механические устройства ; детали) Итого: 12,711 млн. долл. США [Эквивалентно 28.2% от всего импорта]	1	Россия	6,939	54.6
		2	Туркменистан	3,487	27.4
		3	Казахстан	713	5.6
		4	Беларусь	475	3.7
		5	Другие	1,097	8.7
		Итого			12,711
2	Ядерные реакторы, бойлеры, машинное оборудование Итого: 5,191 млн. долл. США [Эквивалентно 11.5% от всего импорта]	1	Россия	1,122	21.6
		2	Германия	1,110	21.2
		3	Италия	496	9.6
		4	Китай	278	5.4
		5	Другие	2,185	42.2
		Итого			5,191
3	Транспортные средства за исключением железнодорожного или трамвайного парка Итого: 4,898 млн. долл. США [Эквивалентно 10.9% от всего импорта]	1	Россия	962	19.7
		2	Германия	655	13.4
		3	Япония	640	13.1
		4	Южная Корея	461	9.4
		5	Другие	2,180	44.4
		Итого			4,898
4	Электротехническое оборудование и детали к нему, устройства звукозаписи Итого: 2,682 млн. долл. США [Эквивалентно 6.0% от всего импорта]	1	Германия	407	15.2
		2	Китай	398	14.9
		3	Швеция	299	11.2
		4	Россия	287	10.7
		5	Другие	1,291	48.0
		Итого			2,682
5	Пластик и изделия Итого: 1,988 млн. долл. США [Эквивалентно 4.4% от всего импорта]	1	Германия	272	13.7
		2	Китай	238	12.0
		3	Россия	205	10.3
		4	Польша	184	9.3
		5	Другие	3,412	54.7
		Итого			1,988

Источник: UNCTAD UNComtrade

(3) Иран – Китай

Основными товарами импорта из Китая в Иран в 2005 г. были: (1) машинные и электротехнические устройства; (2) материалы для текстиля и текстильных изделий; (3) автомобили, самолеты, корабли и транспортные средства; (4) металл и металлические изделия и (5) химикаты и относящиеся к ним продукты (см. ниже таблицу). (Основные товары экспорта из Китая в Иран в 2005 г.).

	Наименование	Стоимость (млн. долл. США)	Доля (%) против общего экспорта (3,296.545 млн. долл. США)
1	Машинные, электротехнические устройства и детали	981.826	29.7
2	Материалы для текстиля и текстильных изделий	505.193	15.3
3	Автомобили, самолеты, корабли и транспортные средства	478.703	14.5
4	Металлы и металлические изделия	373.300	11.3
5	Химикаты и относящиеся к ним продукты	264.294	8.01
6	Другое	693.229	21.1
Итого:		3,296.545	

Источник: JTERO, (Статистика внешней торговли Китая 2005)

Наибольшее количество данных товаров главным образом транспортируется по морю из прибрежной зоны Китая в Иран. С другой стороны, что касается торговых условий между Ираном и Синцзянь-Уйгурским автономным округом, Китай, то объем экспорта в Иран из Синцзянь-Уйгурского автономного округа в 2005 г. составлял 12.42 млн. долл. США (0.24% от общей суммы экспорта из Синцзянь-Уйгурского автономного округа), тогда как объем импорта составлял 0.3 млн. долл. США (0.0001% от общей суммы импорта в Синцзянь-Уйгурский автономный округ из Ирана). Общая сумма экспорта и импорта Синцзянь-Уйгурского автономного округа с Ираном составляла 12.72 млн. долл. США с долей 0.16% в 2005 г. Торговля между Синцзянь-Уйгурским автономным округом и Ираном не была налажена. Детальная информация указана в главе 4.3. и приложении 4.3-2 Торговля между Китаем и Ираном в 2003-2005 гг.

В настоящее время, основными товарами экспорта из Синцзянь-Уйгурского автономного округа являются томатная паста (441,400 тонн), хлопчатобумажная пряжа и текстиль (7,537 тонн) и т.д. Как было указано выше, материалы для текстиля и текстильные изделия (505.193 млн. долл. США с долей 15.3%) в 2005 г. занимали второе место в общем экспорте из Китая в Иран. Существует возможность, что материалы для текстиля и текстильные изделия могут быть одним из главных товаров экспорта из Синцзянь-Уйгурского автономного округа в Иран.

Кроме того, как указано в приложении 8.3-1, наибольшее количество стали транспортируется по морю из России в Северный Иранский порт. Согласно текущим условиям, сталь не является главным товаром экспорта Синцзянь-Уйгурского автономного округа, но существует возможность, что сталь может стать одним из основных товаров экспорта в случае промышленного развития в Синцзянь-Уйгурском автономном округе или создания маршрутного поезда между Достык и Актау. В таком случае необходимо осуществлять тщательные маркетинговые исследования для привлечения клиентов с таким товаром.

(Основными товарами экспорта из Ирана в Китай являются минеральные ресурсы (6,428 млн. долл. США с долей 94.7%) против общего объема экспорта товара (6,787 млн. долл. США) в Китай. Иран обладает уникальной структурой экспорта товара в Китай).

(4) Азербайджан – Китай

Основными товарами экспорта из Китая в Азербайджан в 2005 г. являются товары, указанные в таблице. В настоящее время общая сумма импорта из Китая в Азербайджан в 2005 г. составляла 62.95 млн. долл. США с долей только 1.6%. Основными партнерами по торговле (импорту) в Азербайджан являются СНГ (34.4%), ЕС (29.6%).

Согласно показателям главным образом импортируются такие товары, как газ, вода и электрические диагностические устройства, пылесосы, кирпичи, телефонные аппараты, трубопроводы. Данные товары импортируются из прибрежных зон Китая в Азербайджан по морю. Данные товары не являются основными товарами экспорта Синцзянь-Уйгурского автономного округа. Однако существует возможность, что данные товары могут быть одними из главных товаров экспорта в случае промышленного развития в Синцзянь-Уйгурском автономном округе или создания маршрутного поезда между Достык и Актау. В таком случае необходимо осуществлять тщательные маркетинговые исследования для привлечения клиентов с таким товаром.

Основные товары экспорта из Китая в Азербайджан в 2005 г.

Наименование	Количество	Стоимость (US10,000)
Газ, вода и электрические счётчики	430,638.0	538.7
Пылесосы	100,394.0	82.1
Кирпичи	62,316.0	279.7
Телефонные аппараты	64,131.0	300.7
Насос	35,373.0	799.2
Обувь	24,699.0	1,266.1
Электрический трансформатор	19,427.0	10.9
Стулья	15,597.0	61.9
Трубопровод (сталь)	2,470.1	334.4
Стиральная машина	2,173.0	16.9
Компьютер	2,072.0	198.4
Кирпичи	1,176.5	125.6
Холодильник	1,494.0	185.9
Буровые штанги (сталь)	589.7	900.6
Пластиковые бутылки, коробки и т.д.	500.5	21.3
Керамические изделия	375.9	133.5
Трактор	291.0	706.8
Самоклейкая лента и т.д.	290.2	15.4
Свежие фрукты	280.6	7.8
Фанерованный лист	269.3	7.4
Грузовой автомобиль	152.0	58.5
Труба	113.4	10.6
Устройство по диагностике воды	85.0	94.8
Автобус	52.0	361.0
Фурнитура	45.7	379.2
Резиновая автошина	26.9	26.3
Электрическое диагностическое устройство	27.0	1.5
Итого	□	6,925.2

Источник: «Внешняя торговля Азербайджана 2001-2005»

(Основными товарами экспорта из Азербайджана в Китай являются минеральные ресурсы млн. долл. США), алкоголь (2.36 млн. долл. США) и т.д.).

Приложение 8.1.3-3

Груз, транспортируемый в Актау, западный регион Казахстана из стран Восточной Азии может быть либо прямым грузом для Мангыстауского региона или транзитным грузом для других стран, обращенных к Каспийскому морю. Следовательно, при осуществлении маркетинговых исследований необходимо получить информацию о том, какой товар транспортируется по морю в другие страны, обращенные к Каспийскому морю. В качестве примера ниже описаны текущие условия импорта в Иранские северные порты, обращенные к Каспийскому морю. Главные порты в Иране, обращенные к Каспийскому морю, являются порты Бандар Анзали, Бандар Ноушахр, Бандар Амир Абад. Существует возможность, что товары, импортируемые в настоящее время в данные порты из источников поставки, могут заменяться теми товарами, которые будут транспортироваться в данные порты в будущем как транзитный груз через Актау из Восточно-Азиатских стран.

Краткая информация о товаре, транспортируемом в данные порты из зарубежных стран, указана ниже (Источник: Текущие административные и рыночные условия сектора транспортировки в Азербайджане в 2006 г.).

(порт Бандар Анзали)

Основными товарами импорта для порта Бандар Анзали являются сталь, нефтепродукты, древесина, ячмень и т.д. В частности доля импорта стали в весовом соотношении является самой высокой (83.1%).

Основные товары импорта в 2005 г.

	Наименование	Вес (тонн)	Доля (%)	Замечания
	Сталь	2,730,957	83.1	Суммарный вес: 3,286,963 тонн
2	Нефтяные вещества	239,501	7.3	
3	Древесина	159,124	4.8	
4	Ячмень	37,586	1.1	
5	Химикаты	36,070	0.6	

Вес товаров, отгруженных в 2005 г. в порту Бандар Анзали в процентном соотношении является следующим: российские суда (76%), иранские суда (16%), Азербайджанский транспорт (8%).

(Порт Бандар Ноушахр)

Основными товарами импорта для порта Бандар Ноушахр являются сталь, бумага, древесина и т.д. В частности доля импорта стали в весовом соотношении является самой высокой (62.9%).

Основные товары импорта в 2005 г.

	Наименование	Вес (тонн)	Доля (%)	Замечания
1	Сталь	558,600	62.9	Суммарный вес: 887,737 тонн
2	Бумага	130,812	14.7	
3	Древесина	124,811	14.0	
4	Химикаты	5,766	0.64	
5	Контейнерный груз	2,036	0.22	

Условиями остановок судов в порту Бандар Ноушахр являются следующие условия, в частности большое количество остановок судов, следующих из России и Туркменистана, производится в порту Бандар Ноушахр.

Количество остановок судов в порту Бандар Ноушахр в 2005 г.

	Страна (порт)	Количество остановок судов в порту Бандар Ноушахр	Замечания
1	Россия (Астрахань)	277	Общее количество привлечения судов для Бандар Ноушахр: 477
2	Туркменистан (Туркменбаши)	64	
3	Азербайджан(Баку)	35	
4	Россия (Махачкала)	26	
5	Казахстан (Актау)	24	

(Порт Бандар Амир Абад)

Основными товарами импорта для порта Бандар Амир Абад являются сталь, ячмень, древесина и т.д. В частности доля импорта стали в весовом соотношении является самой высокой (57.7%).

Основные товары импорта в 2005 г.

	Наименование	Вес (тонн)	Доля (%)	Замечания
1	Сталь	457,633	57.7	Суммарный вес: 792,336 тонн
2	Ячмень	130,653	16.4	
3	Древесина	55,790	7.0	
4	Зерновые культуры	42,924	5.4	
5	Химикаты	42,113	5.3	

Основными странами, импортируемыми товар в порт Бандар Амир Абад в 2005 г., являются Россия 74.3%, Казахстан 22.7%. Общий вес товара в размере 180,200 тонн (Сталь: 127,211 тонн и ячмень: 50,753 тонны) импортируется из Казахстана. Кроме того, используемое машинное оборудование также импортируется из Казахстана.

Приложение 10-1 Поток наличности стоимости и выгоды

Таблица А10.9.1-1 Прибыли и затраты

Ставка дисконтирования = 12% Ед.изм: млн.тенге

п/п	Год	Стоимость инвестиции	Годовые эксплуатац ионные издержки	Общая стоимость	Чистая прибыль	Эксплуатац ионные расходы	Сбережения от тех. обслуж ивания	Общая прибыль
-2	2008	1,202.763	0.000	1,202.763	-1,202.763	0.000	0.000	0.000
-1	2009	479.070	0.000	479.070	-479.070	0.000	0.000	0.000
1	2010	0.000	826.538	826.538	1,019.847	1,476.084	370.301	1,846.385
2	2011	0.000	1,119.739	1,119.739	1,497.564	2,092.390	524.912	2,617.303
3	2012	0.000	1,400.698	1,400.698	2,021.110	2,735.549	686.260	3,421.809
4	2013	0.000	1,669.928	1,669.928	2,591.438	3,406.728	854.637	4,261.365
5	2014	0.000	1,927.917	1,927.917	3,209.584	4,107.151	1,030.350	5,137.501
6	2015	0.000	2,175.135	2,175.135	3,876.673	4,838.090	1,213.719	6,051.809
7	2016	0.000	2,412.032	2,412.032	4,593.919	5,600.875	1,405.077	7,005.952
8	2017	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
9	2018	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
10	2019	96.422	2,639.039	2,735.461	5,266.205	6,396.894	1,604.772	8,001.665
11	2020	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
12	2021	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
13	2022	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
14	2023	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
15	2024	830.214	2,639.039	3,469.253	4,532.412	6,396.894	1,604.772	8,001.665
16	2025	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
17	2026	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
18	2027	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
19	2028	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
20	2029	96.422	2,639.039	2,735.461	5,266.205	6,396.894	1,604.772	8,001.665
21	2030	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
22	2031	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
23	2032	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
24	2033	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
25	2034	56.158	2,639.039	2,695.197	5,306.469	6,396.894	1,604.772	8,001.665
26	2035	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
27	2036	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
28	2037	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
29	2038	0.000	2,639.039	2,639.039	5,362.627	6,396.894	1,604.772	8,001.665
30	2039	-277.931	2,639.039	2,361.108	5,640.558	6,396.894	1,604.772	8,001.665
Итого		2,483.118	72,229.881	74,712.999	139,667.430	171,385.421	42,995.008	214,380.430

B/C Ratio = 2.53 EIRR = 70.01 % NPV = 19,762 млн.тенге

Приложение 10-2 Поток наличности расходов и дохода

Таблица А10.9.2-1 Финансовый анализ проекта предлагаемой системы (План 1)

Ед.изм.: млн.тенге

п/п.	Год	Стоимость инвестиции	Годовые эксплуатационные издержки	Общая стоимость	Чистые доходы	Годовые доходы	КПН (30%)
-2	2008	1,513.483	0.000	1,513.483	-1,513.483	0.000	0.000
-1	2009	581.507	0.000	581.507	-581.507	0.000	0.000
1	2010	0.000	899.810	899.810	47.684	947.494	0.000
2	2011	0.000	1,218.850	1,218.850	153.074	1,371.924	0.000
3	2012	0.000	1,524.569	1,524.569	307.551	1,832.120	0.000
4	2013	0.000	1,817.525	1,817.525	450.845	2,330.607	62.237
5	2014	0.000	2,098.250	2,098.250	623.391	2,870.082	148.441
6	2015	0.000	2,367.255	2,367.255	834.847	3,453.422	251.321
7	2016	0.000	2,625.029	2,625.029	1,087.020	4,083.699	371.651
8	2017	0.000	2,872.040	2,872.040	1,381.877	4,764.191	510.273
9	2018	0.000	2,872.040	2,872.040	1,373.298	4,764.191	518.852
10	2019	125.200	2,872.040	2,997.240	1,239.519	4,764.191	527.431
11	2020	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
12	2021	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
13	2022	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
14	2023	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
15	2024	1,078.000	2,872.040	3,950.040	278.140	4,764.191	536.010
16	2025	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
17	2026	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
18	2027	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
19	2028	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
20	2029	125.200	2,872.040	2,997.240	1,230.940	4,764.191	536.010
21	2030	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
22	2031	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
23	2032	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
24	2033	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
25	2034	70.000	2,872.040	2,942.040	1,286.140	4,764.191	536.010
26	2035	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
27	2036	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
28	2037	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
29	2038	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
30	2039	-329.920	2,872.040	2,542.120	1,686.060	4,764.191	536.010
Итого		3,163.470	78,608.217	81,771.687	31,583.631	126,465.732	13,110.414

Проект FIRR = 23.49 % NPV at 4.14% int. = 13,288 млн.тенге

Таблица А10.9.2-2 Финансовый анализ проекта предлагаемой системы (План 2)

Ед.изм.: млн.тенге

п/п.	Год	Стоимость инвестиции	Годовые эксплуатационные издержки	Общая стоимость	Чистые доходы	Годовые доходы	КПН (30%)
-2	2008	1,513.483	0.000	1,513.483	-1,513.483	0.000	0.000
-1	2009	581.507	0.000	581.507	-581.507	0.000	0.000
1	2010	0.000	899.810	899.810	47.684	947.494	0.000
2	2011	0.000	1,218.850	1,218.850	153.074	1,371.924	0.000
3	2012	0.000	1,524.569	1,524.569	267.699	1,832.120	39.852
4	2013	0.000	1,817.525	1,817.525	408.973	2,330.607	104.109
5	2014	0.000	2,098.250	2,098.250	587.501	2,870.082	184.331
6	2015	0.000	2,367.255	2,367.255	804.938	3,453.422	281.229
7	2016	0.000	2,625.029	2,625.029	1,063.093	4,083.699	395.578
8	2017	0.000	2,872.040	2,872.040	1,363.931	4,764.191	528.219
9	2018	0.000	2,872.040	2,872.040	1,361.334	4,764.191	530.816
10	2019	125.200	2,872.040	2,997.240	1,233.537	4,764.191	533.413
11	2020	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
12	2021	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
13	2022	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
14	2023	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
15	2024	1,078.000	2,872.040	3,950.040	278.140	4,764.191	536.010
16	2025	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
17	2026	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
18	2027	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
19	2028	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
20	2029	125.200	2,872.040	2,997.240	1,230.940	4,764.191	536.010
21	2030	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
22	2031	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
23	2032	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
24	2033	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
25	2034	70.000	2,872.040	2,942.040	1,286.140	4,764.191	536.010
26	2035	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
27	2036	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
28	2037	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
29	2038	0.000	2,872.040	2,872.040	1,356.140	4,764.191	536.010
30	2039	-329.920	2,872.040	2,542.120	1,686.060	4,764.191	536.010
Итого		3,163.470	78,608.217	81,771.687	31,376.290	126,465.732	13,317.755

Проект FIRR = 23.10 % NPV at 3.45% int. = 13,140 млн.тенге

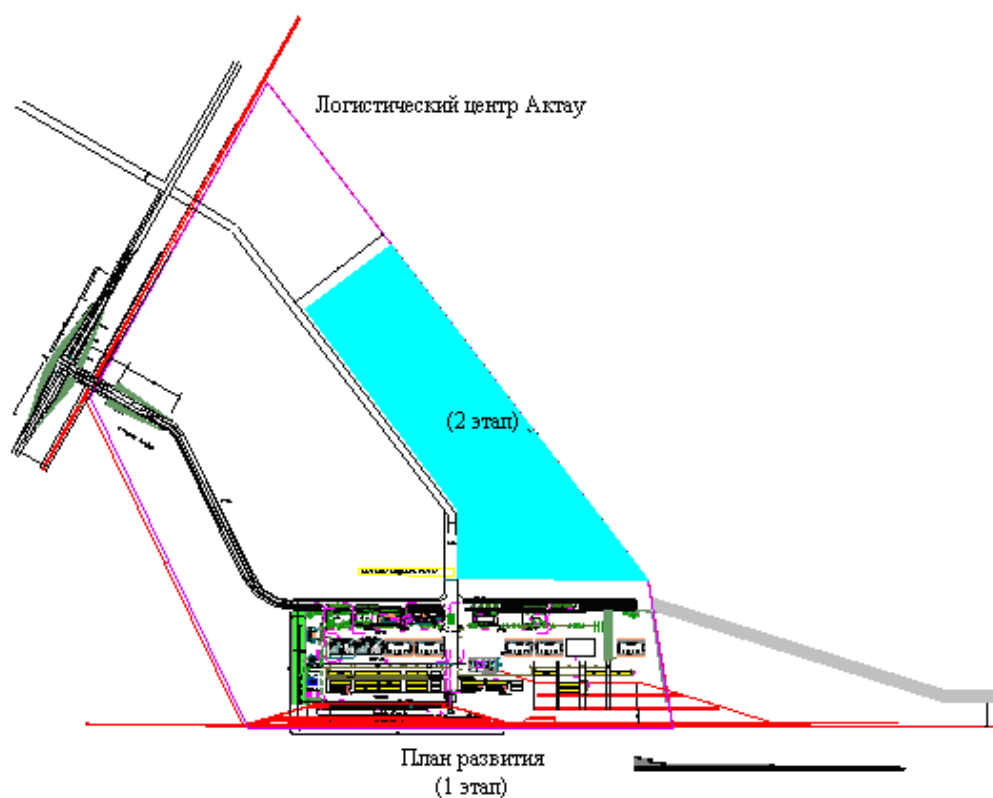
Таблица А10.9.2-3 Финансовый анализ проекта предлагаемой системы (План 3)

Ед.изм.: млн.тенге

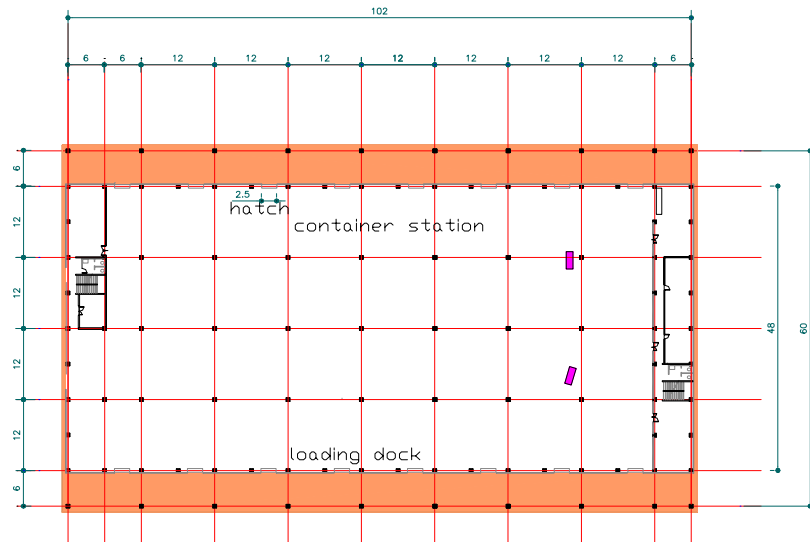
п/п.	Год	Стоимость инвестиции	Годовые эксплуатационные издержки	Общая стоимость	Чистые доходы	Годовые доходы	КПН (30%)
-2	2008	1,513.483	0.000	1,513.483	-1,513.483	0.000	0.000
-1	2009	581.507	0.000	581.507	-581.507	0.000	0.000
1	2010	0.000	899.810	899.810	47.684	947.494	0.000
2	2011	0.000	1,218.850	1,218.850	152.928	1,371.924	0.147
3	2012	0.000	1,524.569	1,524.569	261.061	1,832.120	46.489
4	2013	0.000	1,817.525	1,817.525	404.933	2,330.607	108.149
5	2014	0.000	2,098.250	2,098.250	586.058	2,870.082	185.774
6	2015	0.000	2,367.255	2,367.255	806.093	3,453.422	280.074
7	2016	0.000	2,625.029	2,625.029	1,066.845	4,083.699	391.825
8	2017	0.000	2,872.040	2,872.040	1,369.714	4,764.191	522.437
9	2018	0.000	2,872.040	2,872.040	1,368.928	4,764.191	523.222
10	2019	125.200	2,872.040	2,997.240	1,242.942	4,764.191	524.008
11	2020	0.000	2,872.040	2,872.040	1,367.356	4,764.191	524.794
12	2021	0.000	2,872.040	2,872.040	1,366.571	4,764.191	525.579
13	2022	0.000	2,872.040	2,872.040	1,365.785	4,764.191	526.365
14	2023	0.000	2,872.040	2,872.040	1,365.000	4,764.191	527.150
15	2024	1,078.000	2,872.040	3,950.040	286.214	4,764.191	527.936
16	2025	0.000	2,872.040	2,872.040	1,363.429	4,764.191	528.722
17	2026	0.000	2,872.040	2,872.040	1,362.643	4,764.191	529.507
18	2027	0.000	2,872.040	2,872.040	1,361.857	4,764.191	530.293
19	2028	0.000	2,872.040	2,872.040	1,361.071	4,764.191	531.079
20	2029	125.200	2,872.040	2,997.240	1,235.086	4,764.191	531.864
21	2030	0.000	2,872.040	2,872.040	1,359.718	4,764.191	532.432
22	2031	0.000	2,872.040	2,872.040	1,359.718	4,764.191	532.432
23	2032	0.000	2,872.040	2,872.040	1,359.718	4,764.191	532.432
24	2033	0.000	2,872.040	2,872.040	1,359.718	4,764.191	532.432
25	2034	70.000	2,872.040	2,942.040	1,289.718	4,764.191	532.432
26	2035	0.000	2,872.040	2,872.040	1,359.718	4,764.191	532.432
27	2036	0.000	2,872.040	2,872.040	1,359.718	4,764.191	532.432
28	2037	0.000	2,872.040	2,872.040	1,359.718	4,764.191	532.432
29	2038	0.000	2,872.040	2,872.040	1,359.718	4,764.191	532.432
30	2039	-329.920	2,872.040	2,542.120	1,689.638	4,764.191	532.432
Итого		3,163.470	78,608.217	81,771.687	31,504.311	126,465.732	13,189.734

Проект FIRR = 23.12 % NPV at 2.13% int. = 13,197 млн.тенге

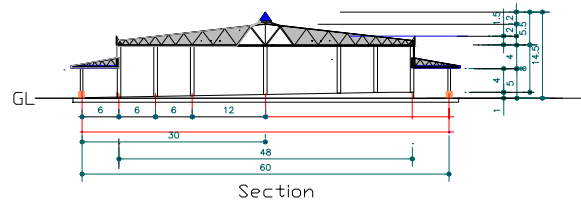
Приложение 11-1 План логистического центра Актау



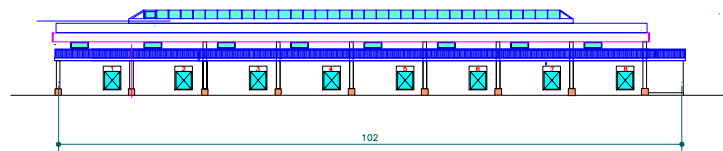
Склад, тип А (Общий и для опасных веществ)



PLAN
Floor Area: 4896 m² (inside)
1224 m² (outside)



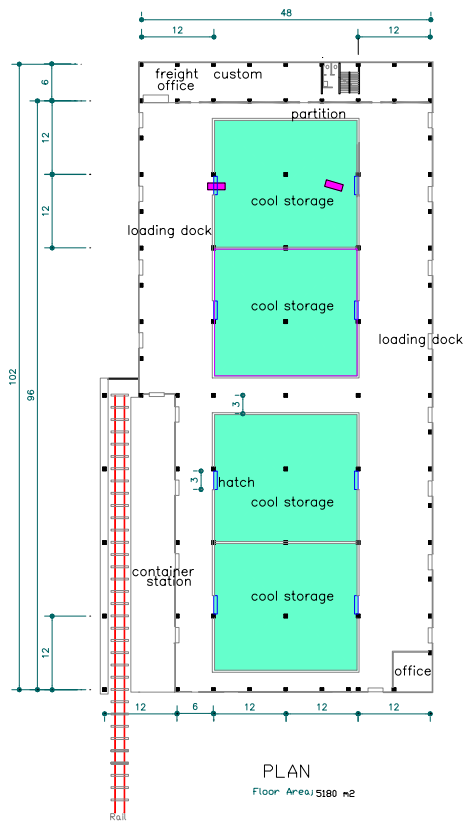
Section



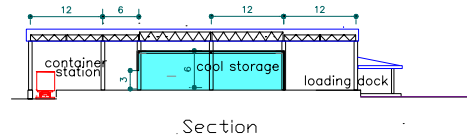
Elevation

WAREHOUSE Type-A
GENERAL
Total Floor Area:

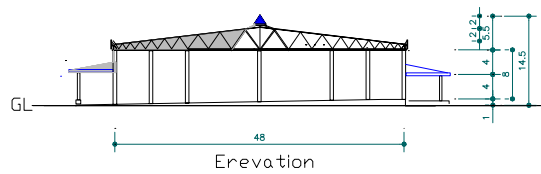
Склад, тип С (рефрижераторный склад)



PLAN
Floor Area: 5180 m²



Section

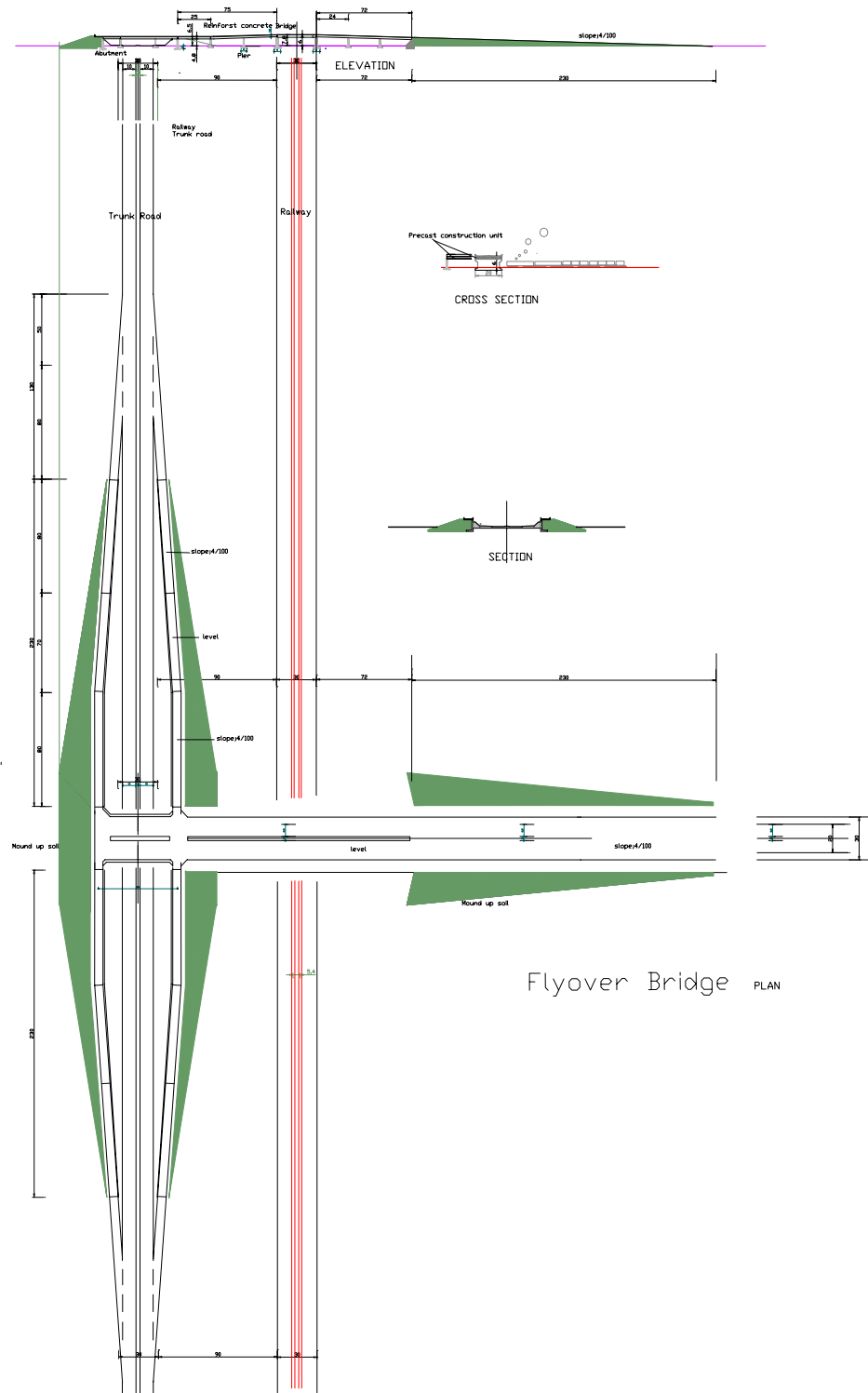


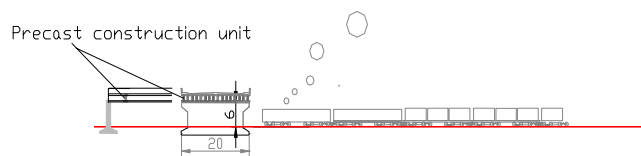
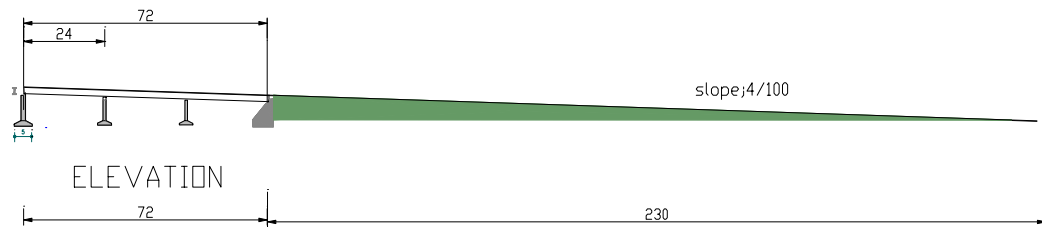
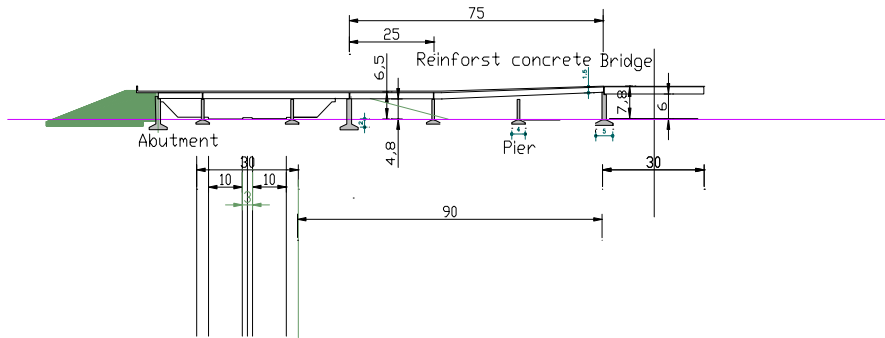
Elevation

Refrigerated
Warehouse

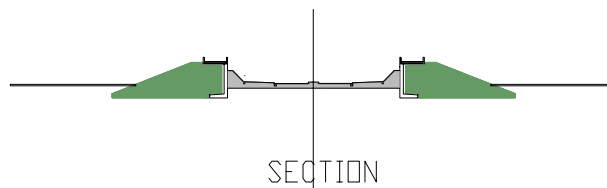
WAREHOUSE Type-C
Cool Storage
Total Floor Area: 5180 m²

Путепровод

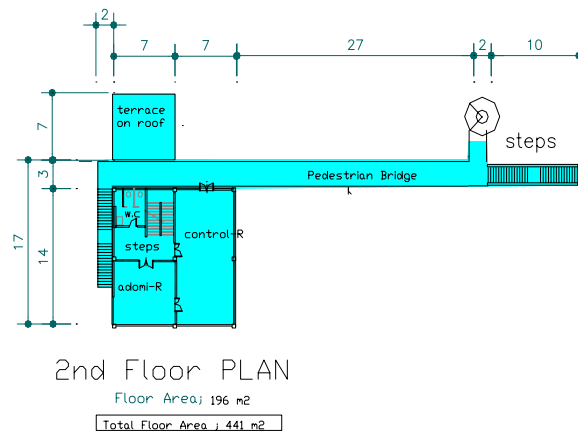
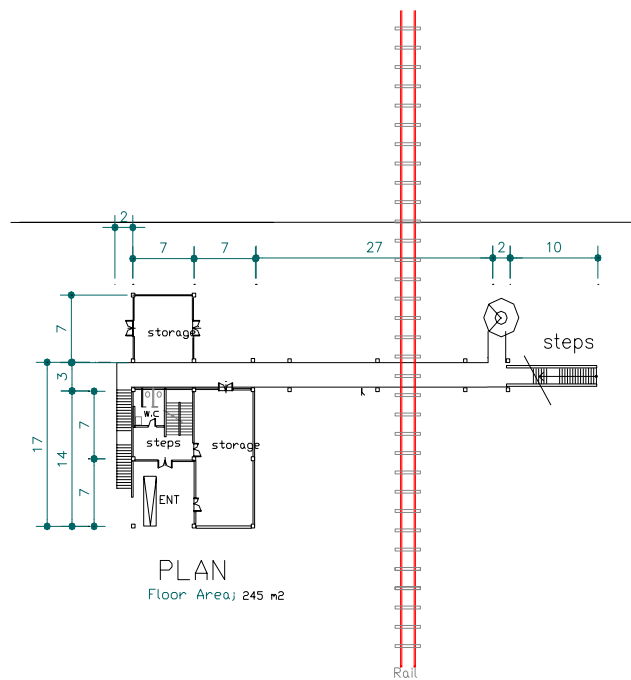




CROSS SECTION



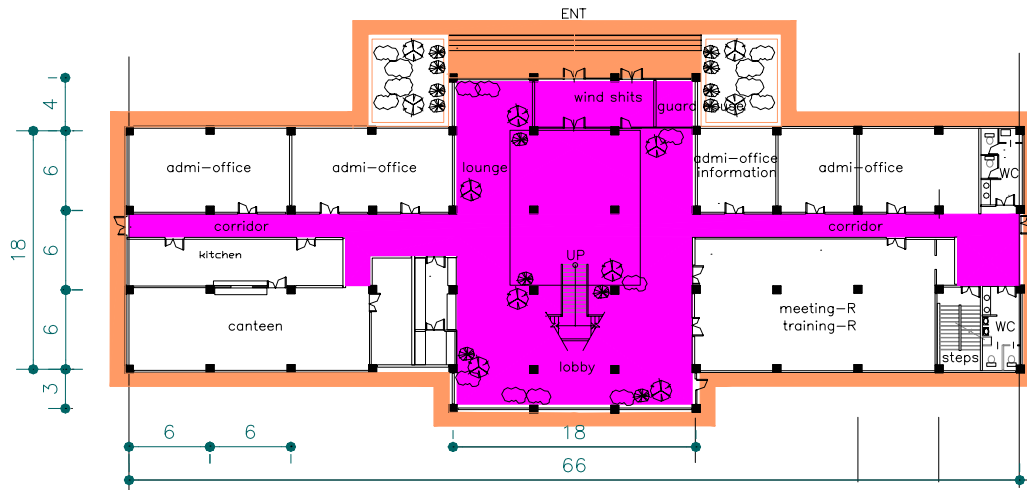
Стрелочный пост и пешеходный мост



Административное здание

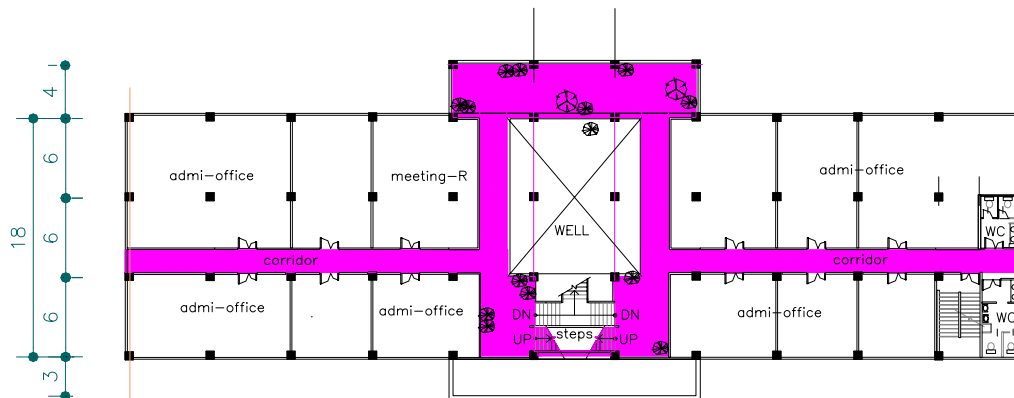
Administration Office

Total Floor Area; 3495 m²



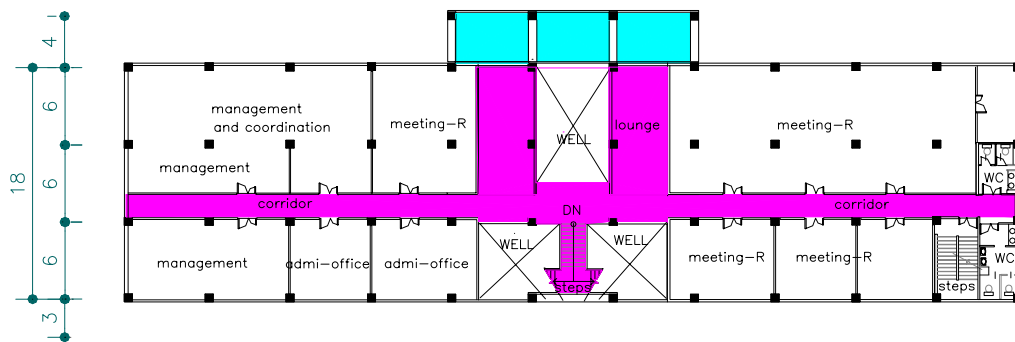
PLAN

Floor Area; 1310 m²

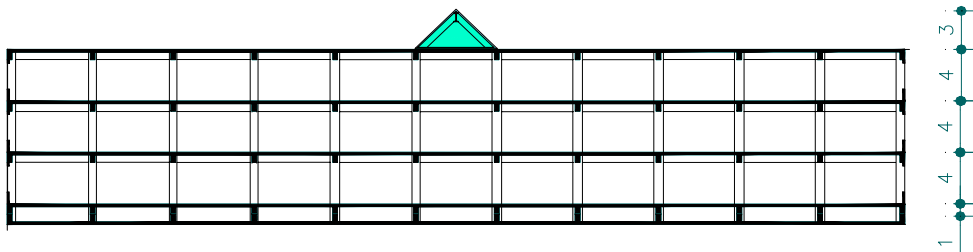


2nd Floor PLAN

Floor Area; 1123 m²



3rd Floor PLAN
Floor Area; 1062 m²

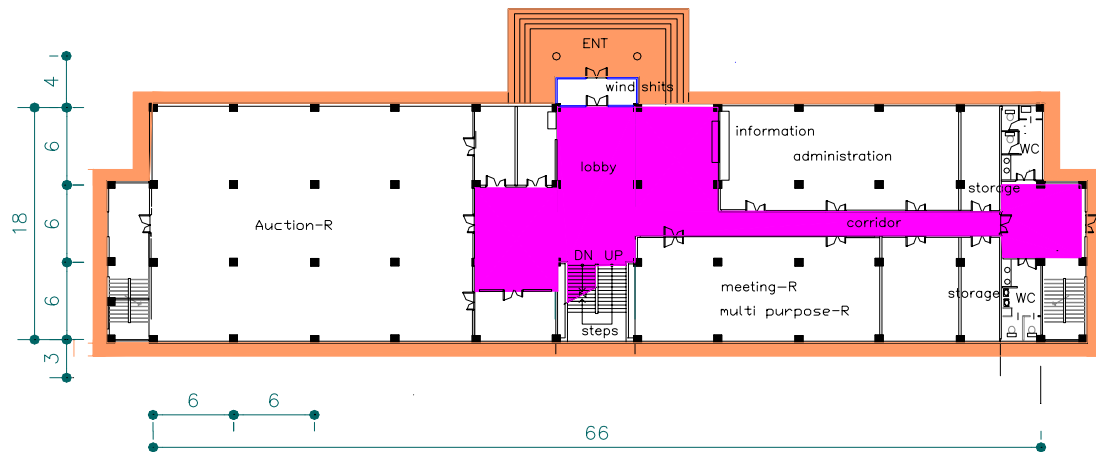


Section

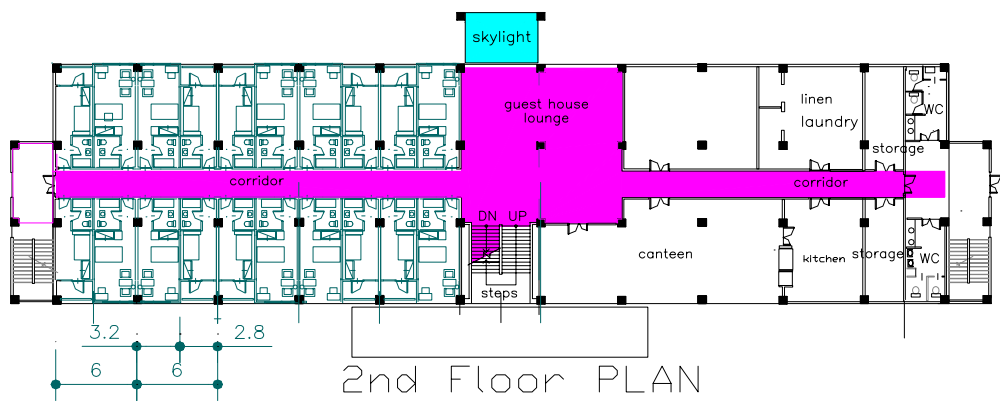
Гостевой Дом

Guest House

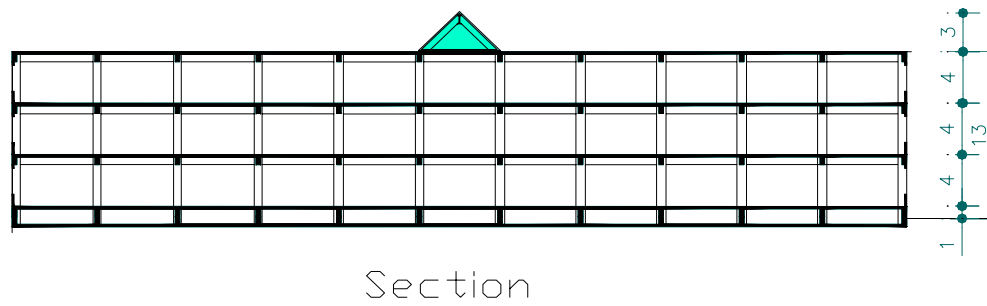
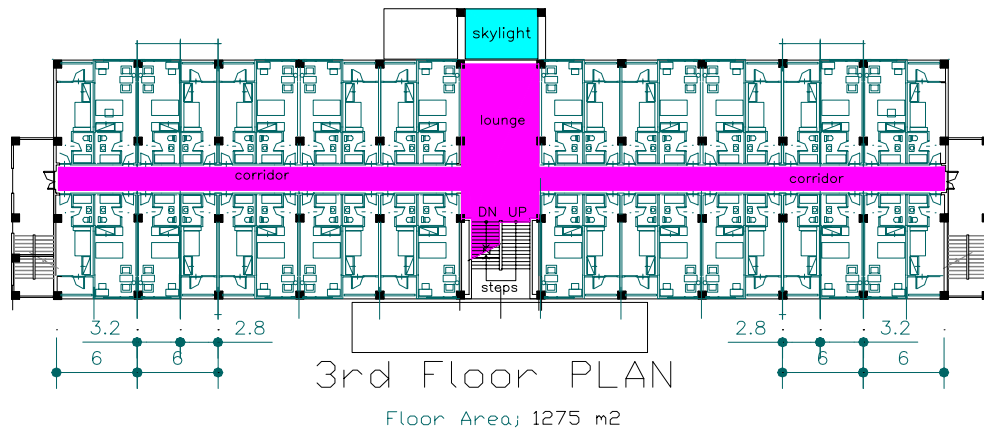
Total Floor Area; 3825 m²



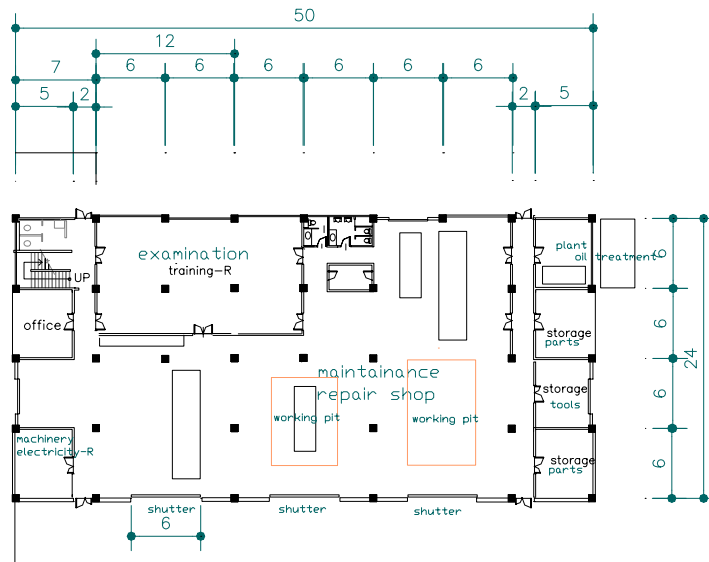
PLAN Floor Area;
Floor Area; 1275 m²



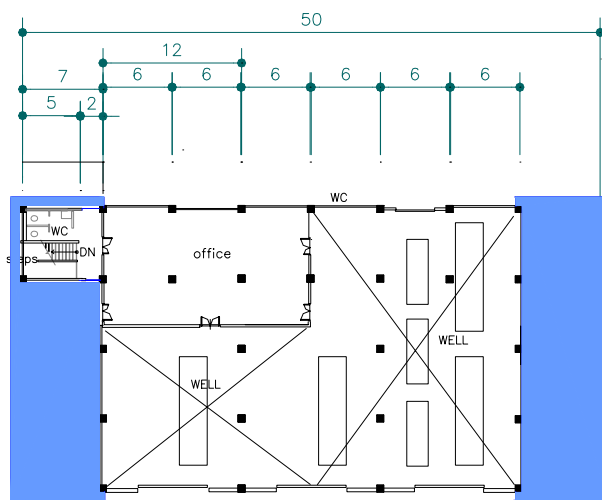
2nd Floor PLAN
Floor Area; 1275 m²



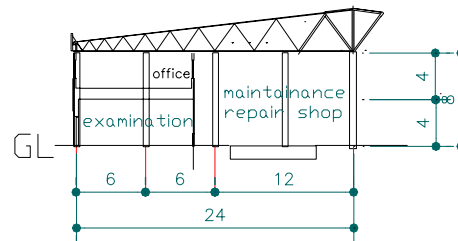
Ремонтная мастерская и цех техобслуживания



PLAN Floor Area; 1195 m²



2nd Floor PLAN
Floor Area; 216 m²

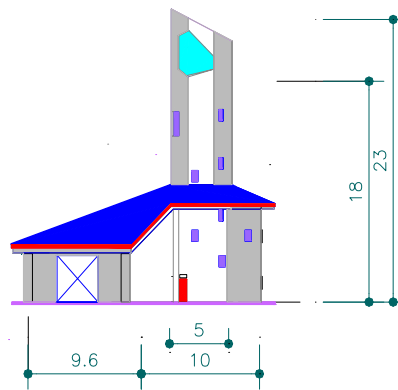
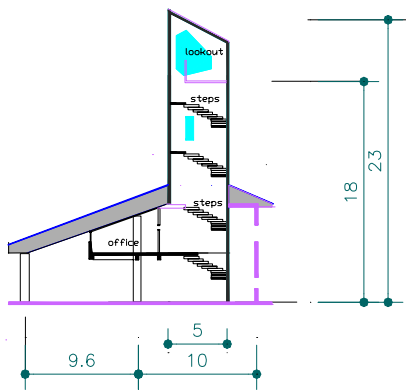
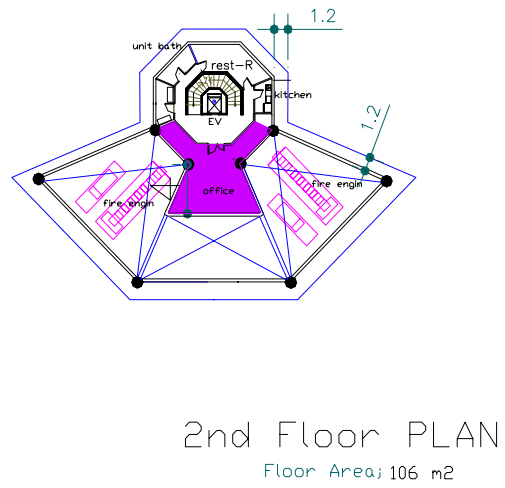
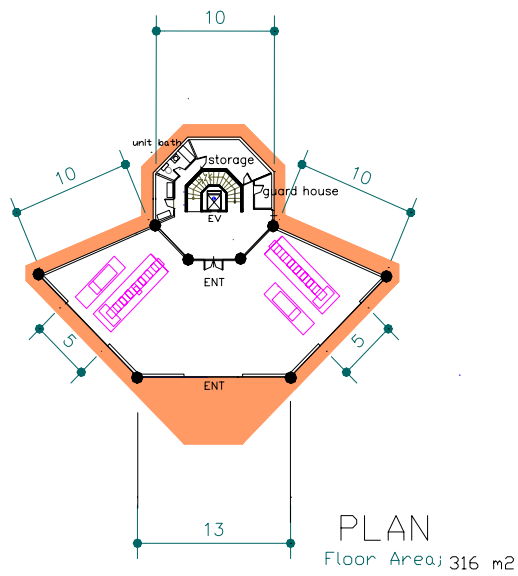


Section

Repair Shop
Maintenance Shop

Total Floor Area; 1411 m²

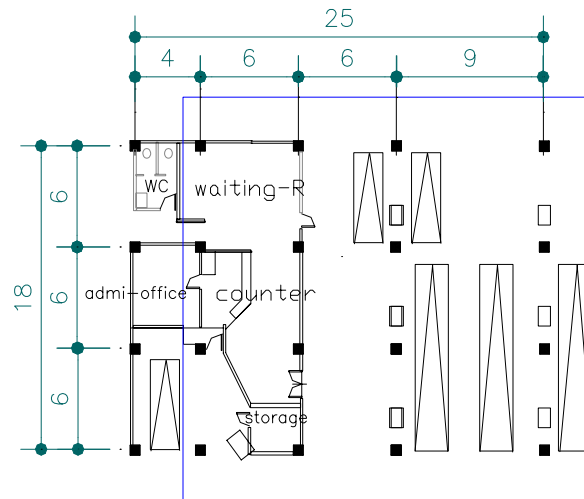
Пожарное депо



Fire Station

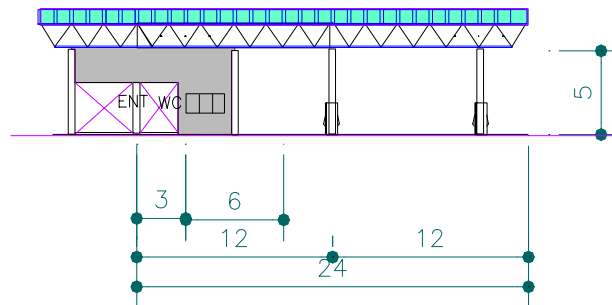
Total Floor Area; 422 m²

Заправочная станция



PLAN

Floor Area;



Elevation

Fuel Station

Total Floor Area; 180 m² (inside)
270 m² (outside)

Приложение 11-2 Поток наличности стоимости и выгоды

Таблица А11.8.1-1 Прибыли и затраты

Ставка дисконтирования = 12% Ед.изм.: млн.тенге

п/п.	Год	Стоимость инвестиции	Годовые эксплуатаци онные издержки	Общая стоимость	Чистая прибыль	Эксплуатаци онные расходы	Сбережения от тех.обслуж ивания	Общая прибыль
-2	2010	2,052.713	0.000	2,052.713	-2,052.713	0.000	0.000	0.000
-1	2011	3,622.657	0.000	3,622.657	-3,622.657	0.000	0.000	0.000
1	2012	0.000	1,094.447	1,094.447	1,410.884	2,002.875	502.456	2,505.331
2	2013	0.000	1,094.447	1,094.447	1,616.664	2,167.385	543.726	2,711.112
3	2014	0.000	1,094.447	1,094.447	1,839.347	2,345.408	588.386	2,933.795
4	2015	869.770	1,094.447	1,964.217	1,210.551	2,538.053	636.715	3,174.768
5	2016	869.770	1,094.447	1,964.217	1,471.317	2,746.522	689.013	3,435.534
6	2017	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
7	2018	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
8	2029	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
9	2020	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
10	2021	134.590	1,094.447	1,229.038	2,488.681	2,972.113	745.606	3,717.719
11	2022	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
12	2023	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
13	2024	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
14	2025	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
15	2026	725.475	1,094.447	1,819.922	1,897.797	2,972.113	745.606	3,717.719
16	2027	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
17	2028	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
18	2039	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
19	2030	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
20	2031	134.590	1,094.447	1,229.038	2,488.681	2,972.113	745.606	3,717.719
21	2032	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
22	2033	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
23	2034	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
24	2035	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
25	2036	40.113	1,094.447	1,134.560	2,583.159	2,972.113	745.606	3,717.719
26	2037	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
27	2038	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
28	2039	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
29	2040	0.000	1,094.447	1,094.447	2,623.272	2,972.113	745.606	3,717.719
30	2041	-2,377.621	1,094.447	-1,283.174	5,000.893	2,972.113	745.606	3,717.719
Итого		6,072.056	32,833.421	38,905.477	68,798.038	86,103.066	21,600.449	107,703.515

B/C Ratio = 1.70 EIRR = 29.01 % NPV = 7,055.535 млн.тенге

Приложение 11-3 Поток наличности расходов и дохода

Таблица А11.8.2-1 Финансовый анализ проекта предлагаемой системы (План 1)

Ед.изм.: млн.тенге

п/п.	Год	Стоимость инвестиции	Годовые эксплуатационные издержки	Общая стоимость	Чистые доходы	Годовые доходы
-2	2010	2,360.694	0.000	2,360.694	-2,360.694	0.000
-1	2011	4,266.115	0.000	4,266.115	-4,266.115	0.000
1	2012	0.000	1,192.050	1,192.050	759.669	1,951.719
2	2013	0.000	1,192.050	1,192.050	1,066.040	2,258.090
3	2014	0.000	1,192.050	1,192.050	1,422.443	2,614.493
4	2015	991.537	1,192.050	2,183.587	845.896	3,029.483
5	2016	991.537	1,192.050	2,183.587	1,329.604	3,513.191
6	2017	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
7	2018	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
8	2019	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
9	2020	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
10	2021	174.760	1,192.050	1,366.810	2,146.381	3,513.191
11	2022	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
12	2023	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
13	2024	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
14	2025	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
15	2026	942.000	1,192.050	2,134.050	1,379.141	3,513.191
16	2027	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
17	2028	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
18	2029	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
19	2030	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
20	2031	174.760	1,192.050	1,366.810	2,146.381	3,513.191
21	2032	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
22	2033	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
23	2034	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
24	2035	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
25	2036	50.000	1,192.050	1,242.050	2,271.141	3,513.191
26	2037	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
27	2038	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
28	2039	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
29	2040	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
30	2041	-2,719.348	1,192.050	-1,527.298	5,040.490	3,513.191
Итого		7,232.055	35,761.500	42,993.555	58,203.203	101,196.757

Проект FIRR(ФНПвС) = 21.21 % NPV at 7.95% int. = 10,529.965 млн.тенге

Таблица А11.8.2-2 Финансовый анализ проекта предлагаемой системы (План 2)

Ед.изм.: млн.тенге

п/п.	Год	Стоимость инвестиции	Годовые эксплуатационные издержки	Общая стоимость	Чистые доходы	Годовые доходы
-2	2010	2,360.694	0.000	2,360.694	-2,360.694	0.000
-1	2011	4,266.115	0.000	4,266.115	-4,266.115	0.000
1	2012	0.000	1,192.050	1,192.050	759.669	1,951.719
2	2013	0.000	1,192.050	1,192.050	1,066.040	2,258.090
3	2014	0.000	1,192.050	1,192.050	1,422.443	2,614.493
4	2015	991.537	1,192.050	2,183.587	845.896	3,029.483
5	2016	991.537	1,192.050	2,183.587	1,329.604	3,513.191
6	2017	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
7	2018	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
8	2019	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
9	2020	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
10	2021	174.760	1,192.050	1,366.810	2,146.381	3,513.191
11	2022	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
12	2023	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
13	2024	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
14	2025	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
15	2026	942.000	1,192.050	2,134.050	1,379.141	3,513.191
16	2027	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
17	2028	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
18	2029	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
19	2030	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
20	2031	174.760	1,192.050	1,366.810	2,146.381	3,513.191
21	2032	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
22	2033	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
23	2034	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
24	2035	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
25	2036	50.000	1,192.050	1,242.050	2,271.141	3,513.191
26	2037	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
27	2038	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
28	2039	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
29	2040	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
30	2041	-2,719.348	1,192.050	-1,527.298	5,040.490	3,513.191
Итого		7,232.055	35,761.500	42,993.555	58,203.203	101,196.757

Проект FIRR = 21.21 % NPV at 4.69% int. = 10,529.965 млн.тенге

Таблица А11.8.2-3 Финансовый анализ проекта предлагаемой системы (План 3)

Ед.изм.: млн.тенге

п/п.	Год	Стоимость инвестиции	Годовые эксплуатационные издержки	Общая стоимость	Чистые доходы	Годовые доходы
-2	2010	2,360.694	0.000	2,360.694	-2,360.694	0.000
-1	2011	4,266.115	0.000	4,266.115	-4,266.115	0.000
1	2012	0.000	1,192.050	1,192.050	759.669	1,951.719
2	2013	0.000	1,192.050	1,192.050	1,066.040	2,258.090
3	2014	0.000	1,192.050	1,192.050	1,422.443	2,614.493
4	2015	991.537	1,192.050	2,183.587	845.896	3,029.483
5	2016	991.537	1,192.050	2,183.587	1,329.604	3,513.191
6	2017	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
7	2018	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
8	2019	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
9	2020	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
10	2021	174.760	1,192.050	1,366.810	2,146.381	3,513.191
11	2022	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
12	2023	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
13	2024	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
14	2025	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
15	2026	942.000	1,192.050	2,134.050	1,379.141	3,513.191
16	2027	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
17	2028	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
18	2029	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
19	2030	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
20	2031	174.760	1,192.050	1,366.810	2,146.381	3,513.191
21	2032	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
22	2033	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
23	2034	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
24	2035	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
25	2036	50.000	1,192.050	1,242.050	2,271.141	3,513.191
26	2037	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
27	2038	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
28	2039	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
29	2040	0.000	1,192.050	1,192.050	2,321.141	3,513.191
30	2041	-2,719.348	1,192.050	-1,527.298	5,040.490	3,513.191
Итого		7,232.055	35,761.500	42,993.555	58,203.203	101,196.757

Проект FIRR = 21.21 % NPV at 2.81% int. = 10,529.965 млн.тенге

Таблица А11.8.2-6 Финансовая отчетность (План 3 в Акту)

Year	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041		
Annual	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		
Profit & Loss Statement																																		
Revenue			1951.719	2258.090	2614.493	3029.483	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	3513.191	
Expense			1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	1192.050	
Depreciation			203.611	203.610	203.610	203.610	225.644	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	
Interest			149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104
Profits before tax			406.954	713.325	1069.729	1484.719	1946.393	1924.358	1924.358	1927.309	1935.593	1943.877	1952.160	1938.134	1925.348	1936.109	1946.872	1957.635	1968.397	1979.160	1989.922	2000.684	2006.114	2008.593	2011.072	2012.311	2012.311	2012.311	2012.311	2012.311	2012.311	2012.311	2012.311	
Corporate tax			0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
Profits after tax			406.954	713.325	1069.729	1484.719	1946.393	1924.358	1924.358	1927.309	1935.593	1943.877	1952.160	1938.134	1925.348	1936.109	1946.872	1957.635	1968.397	1979.160	1989.922	2000.684	2006.114	2008.593	2011.072	2012.311	2012.311	2012.311	2012.311	2012.311	2012.311	2012.311	2012.311	
Dividend							-363.978	-363.978	-363.978	-363.978	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	-381.454	
Benefits			406.954	713.325	1069.729	1484.719	1946.393	1560.380	1560.380	1563.331	1571.615	1562.423	1570.706	1556.680	1543.894	1554.655	1471.218	1481.981	1492.743	1503.506	1514.268	1507.554	1512.984	1515.463	1517.942	1519.181	1514.181	1514.181	1514.181	1514.181	1514.181	1514.181	1514.181	
Amount of benefit			406.954	1120.279	2190.008	3674.727	5621.120	7181.500	8741.881	10305.212	11876.827	13439.251	15009.957	16566.637	18110.531	19665.187	21136.405	22618.386	24111.130	25614.636	27128.904	28636.459	30149.443	31664.906	33182.848	34702.030	36216.211	37730.392	39244.574	40758.755	42272.936	43787.118		
Balance Sheet																																		
<Assets>																																		
Cash	0.001	0.001	610.566	1527.501	2800.841	5232.823	8148.513	9956.572	11666.269	13201.162	14744.339	16278.324	17820.592	19307.520	20740.348	22183.937	23544.088	24915.003	26296.680	27689.120	29092.322	30666.565	32344.599	34025.113	35749.420	37516.280	39278.140	41040.000	42801.861	44563.721	46325.581	48087.441		
Fixed assets	2360.694	6626.809	6423.198	6219.588	6015.977	6803.904	7569.797	7322.118	7074.439	6826.761	6579.082	6506.163	6258.484	6010.806	5763.127	5515.448	6209.769	5962.091	5714.412	5466.733	5219.055	5146.136	4898.457	4650.778	4403.100	4155.421	3957.742	3710.063	3462.385	3214.706	2967.027	2719.348		
Assets total	2360.695	6626.810	7033.764	7747.089	8816.818	12036.727	15718.310	17278.690	18740.708	20027.923	21323.421	22784.487	24079.076	25318.325	26503.475	27699.385	29753.858	30877.094	32011.092	33155.853	34311.376	35461.700	36723.057	38075.892	40152.520	41671.701	43235.883	44750.064	46264.245	47778.426	49292.608	50806.789		
<Debt Capital>																																		
Balance	1770.521	4970.107	4970.107	4970.107	4970.107	5713.760	6457.413	6457.413	6359.051	6082.934	5806.816	5530.699	5254.582	4937.151	4578.406	4219.661	3860.915	3502.170	3143.425	2784.680	2425.935	2244.944	2162.316	2079.688	2038.374	2038.374	2038.374	2038.374	2038.374	2038.374	2038.374	2038.374		
Capital	590.174	1656.703	1656.703	1656.703	1656.703	2648.240	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	3639.777	
Cumulative profit surplus	0.000	0.000	406.954	1120.279	2190.008	3674.727	5621.120	7181.500	8741.881	10305.212	11876.827	13439.251	15009.957	16566.637	18110.531	19665.187	21136.405	22618.386	24111.130	25614.636	27128.904	28636.459	30149.443	31664.906	33182.848	34702.030	36216.211	37730.392	39244.574	40758.755	42272.936	43787.118		
Amount of debt + capex	2360.695	6626.810	7033.764	7747.089	8816.818	12036.727	15718.310	17278.690	18740.708	20027.923	21323.420	22784.487	24079.076	25318.325	26503.474	27699.384	29753.857	30877.094	32011.092	33155.853	34311.376	35461.700	36723.056	38075.891	40152.519	41671.701	43235.882	44750.063	46264.245	47778.426	49292.607	50806.788		
Cash Flow																																		
Profits after tax	0.000	0.000	406.954	713.325	1069.729	1484.719	1946.393	1924.358	1927.309	1935.593	1943.877	1952.160	1938.134	1925.348	1936.109	1946.872	1957.635	1968.397	1979.160	1989.922	2000.684	2006.114	2008.593	2011.072	2012.311	2012.311	2012.311	2012.311	2012.311	2012.311	2012.311	2012.311		
Depreciation	0.000	0.000	203.611	203.610	203.610	203.610	225.644	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679	247.679		
Interest	0.000	0.000	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	149.104	
Investment cost	-2360.694	-4266.115	0.000	0.000	0.000	-991.537	-991.537	0.000	0.000	0.000	0.000	-174.760	0.000	0.000	0.000	-942.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	-174.760	0.000	0.000	0.000	0.000	-50.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000		
PROJECT Cashflow	-2360.694	-4266.115	759.669	1066.039	1422.443	845.896	1329.604	2321.141	2321.141	2321.141	2321.141	2146.381	2321.141	2321.141	2321.141	1379.141	2321.141	2321.141	2321.141	2321.141	2321.141	2321.141	2321.141	2321.141	2321.141	2321.141	2321.141	2321.141	2321.141	2321.141	2321.141	2321.141		
PROJECT IRR					-14.85%	-5.46%	3.67%	8.90%	12.27%	14.57%	16.10%	17.30%	18.20%	18.88%	19.40%	19.64%	19.97%	20.22%	20.42%	20.59%	20.71%	20.81%	20.89%	20.96%	21.02%	21.06%	21.10%	21.13%	21.15%	21.17%	21.21%			
Interest	0.000	0.000	-149.104	-149.104	-149.104	-149.104	-149.104	-149.104	-149.104	-146.153	-137.869	-129.585	-121.302	-135.328	-148.114	-137.353	-126.590	-115.827	-105.065	-94.302	-83.540	-72.778	-67.348	-64.869	-62.390	-61.151	-61.151	-61.151	-61.151	-61.151	-61.151	-61.151		
(Domestic loans)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000		
(Foreign loans)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000		
(ODA loans)	0.000	0.000	-149.104	-149.104	-149.104	-149.104																												

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ



Рабочая группа

Министерство транспорта и коммуникаций

Касымбек Женис Махмудович	Вице-Министр транспорта и коммуникаций
Толстокоров Павел	Заместитель Председателя Комитета Путей Сообщения, МТК РК
Александрович Жумаканов Курмет Тлеудесович	Управление регулирования деятельности железнодорожного транспорта
Курманкулов Жанат Абсаметович	Отдел формирования услуг на железнодорожном транспорте

АО «НК «Казахстан темир жолы»

Жаркенов Нурлан Серикович	Директор Департамента корпоративного развития
Лесов Талгат Туякович	Заместитель Директора Департамента Корпоративного развития
Жунусов Тимур Касымбекович	Заместитель Директора Департамента Маркетинга Перевозок
Кудайбергенов Рахметолла Ануарбекович	Начальник Управления Корпоративного Развития
Журкабаев Саян Сатыпалдыулы	Начальник Отдела Развития Мультимодальных Перевозок
Алпыспеков Нуржан Газизович	Управление Маркетинга железнодорожных перевозок
Салимжуарова Индира Ганиевна	Управление Маркетинга железнодорожных перевозок
Омарова Мархаба Курмашевна	От Условий Перевозок Дирекции Перевозок
Ермеков Кайрат Амангельдиевич	Управление Планирования и Нормирования Перевозочного Процесса
Темирболат Нурлан Серикалиулы	ТОО «Казахстанский Научно-исследовательский Институт Железнодорожного Транспорта»

Министерство Индустрии и Торговли РК

Ким Николай Петрович	Отдел Инвестиционного Сотрудничества
----------------------	--------------------------------------

АО «КАЗТРАНССЕРВИС»

Ибрагимов Медет Истлеуович	Отдел Контейнерных Поездов
Саганаев Аман Курмангалиевич	Отдел Контейнерных Поездов

Банк Развития Казахстана

Исабаев Ержан Бекжанович	Управление Исследования Рынков, Департамент Структуризации и Анализа Проектов
--------------------------	---

РГП «Актауский Международный Морской Торговый порт»

Ибраев Болат Хамитович

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ПРИГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА «ХОРГОС»

Тойшибеков Ибрагим Вице-президент

Калмаханович

Тулбаев Ербол Утепович Вице-президент

Мангыстауская Область

Казиев Зинулла Базарбекович Советник Акима Мангыстауской области по инвестициям

Комитет поддержки Исследовательской группы JICA

Масахиро Шимотани Магистратура Киотского Университета, Факультет Экономики
Икуо Мицухаши Экономический Исследовательский Институт Северо-Восточной Азии

Тошиаки Акимото Министерство Земли, Инфраструктуры и Транспорта /Железнодорожное Управление

JICA головной офис

Хозуми КАЦУТА Институт международного сотрудничества
старший советник (вопросы транспорта)

Коичи МИЯКЕ исполнительный технический советник генерального директора,
департамент социального развития

Акира НАКАМУРА Группа II, городское и региональное развитие и строительство,
департамент социального развития

Кенджи МАЕКАВА Группа II, городское и региональное развитие и строительство,
департамент социального развития

Массаи ОКУМУРА Группа II, городское и региональное развитие и строительство,
департамент социального развития

Хидео МИЯМОТО группа III, транспорт и ИКТ, департамент социального развития
группа III, транспорт и ИКТ, департамент социального развития

Йоширо КУРАШИНА группа III, транспорт и ИКТ, департамент социального развития
Сейичи НЕГИШИ группа III, транспорт и ИКТ, департамент социального развития

Офис JICA Республики Кыргызстан

Акира Накано Республики Кыргызстан

Исследовательская Группа

Масару Мики Руководитель Группы

Тошио Кимура Заместитель Руководителя (Индустриальное Развитие 1)

Тору Аояма Индустриальное Развитие 2

Мичихару Носе Международные Логистические и Таможенные Системы

Кунихиро Кониши Логистическое маркетинговое планирование 1

Йошио Сато Логистическое маркетинговое планирование 2

Исао Такатори Логистика Информационных Систем

Нашрин Щинаримбо Исследование Логистики

Масазуми Оно Исследование Логистики

Сейичиро Ямазаки Планирование Железнодорожного Транспорта 1

Такаши Жораку Планирование Железнодорожного Транспорта 2

Наото Ишихара Планирование Логистического Оборудования

Ивао Накажима Планирование Логистического Оборудования

Нобуо Осава Планирование Железнодорожного Оборудования

Шигеру Кобаяши Исследование Природных Условий

Хуюхико Цуня Исследование Социальной Среды

Наоки Таканаши Исследование Экономики/Финансирования

Шигеру Като Административный Координатор

