
-

(,) ,

!

Министерство по инвестициям и развитию
Республики Казахстан

Инструктивный материал
«В помощь экспортеру»:

**«ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНЫЕ МАРШРУТЫ
СТРАН ПЕРСИДСКОГО ЗАЛИВА (ИРАН, ОАЭ),
МОНГОЛИИ, АФГАНИСТАНА»**

АО «Национальное агентство по экспорту и инвестициям
«KAZNEX INVEST»

г.Астана, 2015 г.

Уважаемые читатели!

Национальное агентство по экспорту и инвестициям «KAZNEX INVEST» продолжает выпуск серий инструктивных материалов «В помощь экспортеру» в соответствии с заказом Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

Целью инструктивных материалов является развитие и повышение практических знаний специалистов казахстанских предприятий по вопросам ведения внешнеэкономической деятельности.

Инструктивные материалы представляют собой публикации, написанные на простом и доступном языке, которые помогают читателю найти разъяснения и ответы на вопросы, возникающие в самых разных областях в сфере экспорта.

В текущем году определены семь тематик публикаций:

1. Особенности конкурентной политики в странах ЕАЭС;
2. Разрешение торговых споров в ВТО;
3. Экспорт национальных продуктов питания в Европу;
4. Экспорт промышленной продукции в страны ЕС;
5. Торгово-транспортные маршруты стран Персидского залива (Иран, ОАЭ), Монголии, Афганистана;
6. Требования к упаковке, маркировке, этикетированию в ЕАЭС;
7. Международная система АТА в Казахстане. Упрощенный ввоз-вывоз: новые возможности экспортера.

Тематика каждой публикации определялась, исходя из актуальности вопросов, интересующих сегодня как начинающих, так и действующих экспортеров Казахстана.

Инструктивные материалы распространяются бесплатно. Публикации в электронном формате вы можете найти на сайте KAZNEX INVEST (www.kaznexinvest.kz), либо на портале для казахстанских экспортеров обрабатывающих отраслей и зарубежных покупателей (www.export.gov.kz).

Инструктивные материалы разрабатываются исходя из пожеланий бизнеса. В этой связи Вы можете представить свои отзывы, заполнив анкету по ссылке: <http://www.export.gov.kz/ru/material/list>.

Содержание

ВВЕДЕНИЕ	4
I. ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА	5
1. Выбор вида транспорта	5
1.1. Перевозка груза по железной дороге	7
1.2. Перевозка груза автомобильным транспортом	8
1.3. Перевозка груза воздушным транспортом	9
1.4. Перевозка груза морским транспортом	10
1.5. Перевозка груза мультимодальным транспортом	12
1.6. Товаросопроводительные документы	15
2. Выбор экспедитора	16
3. Транспортная логистика по организации перевозки груза железнодорожным транспортом	17
II. ОБЗОР ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ	20
1. Страны Персидского залива	20
2. Афганистан	33
3. Монголия	38
III. КРАТКИЙ СТРАНОВОЙ ОБЗОР ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАНА, КЫРГЫЗСТАНА, ТУРКМЕНИСТАНА, УЗБЕКИСТАНА	42
Приложения	45
Список использованной литературы	52

ВВЕДЕНИЕ

Геостратегическое положение и размещение производственных сил на огромной территории Казахстана определяет зависимость нашей экономики от уровня развитости транспортной системы. Производимая в Казахстане продукция по сравнению с другими государствами – самая грузоемкая, и в себестоимости отечественной продукции значительная доля приходится на транспортные расходы.

С каждым годом развитие трансконтинентальных транспортных коридоров, проходящих с запада на восток, и с севера на юг по территории Казахстана в направлении стран Азиатско-Тихоокеанского региона, становятся все более востребованными, в особенности для нашей республики, ввиду значительного снижения затрат и сокращения сроков транспортировки товаров.

Для эффективного использования транспортных коридоров, проходящих по территории Казахстана, совершенствуется инфраструктура в соответствии с международными стандартами, повышается эффективность выполнения международных мультимодальных перевозок. Наряду с этим, первостепенное значение приобретает создание специализированных терминальных комплексов¹ с таможенной обработкой грузов, способных обеспечить клиентуру системой комплексного обслуживания, в которую включено и быстрое прохождение таможенных процедур.

Данный инструктивный материал представляет обзор наиболее оптимальных торгово-транспортных маршрутов доставки казахстанских товаров в Афганистан, Монголию, ОАЭ и Иран. Представленное описание организации экспортной отправки груза и примеры расчетов сроков и стоимости доставки груза в эти страны различными видами транспорта поможет казахстанским экспортерам выбрать экономически обоснованные решения при организации доставки груза на зарубежные рынки.

¹ Терминальный комплекс – сохранное помещение для открытого и закрытого складирования грузов.

I. ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

Механизм транспортно-логистического обеспечения представляет собой деятельность по планированию, организации и выполнению доставки продукции от мест ее производства до мест потребления, оформление необходимых перевозочных документов, заключение договора на перевозку с транспортными предприятиями, организация и проведение погрузочно-разгрузочных работ, хранение, страхование и таможенные услуги, с использованием оптимальных способов и методов, при условии полного удовлетворения потребностей производственных и торговых предприятий в эффективном распределении товаров.

В транспортной логистике присутствует ряд стратегических решений, от которых зависит стабильная работа всей логистической цепочки.

Основная часть таких решений включает:

- Выбор вида транспорта;
- Выбор перевозчика;
- Выбор маршрута.

1. Выбор вида транспорта

Транспорт, как неотъемлемая часть логистики, потребляет около пятидесяти процентов всех затрат, выделенных на логистику. Он участвует во многих логистических процессах, поэтому требует согласованности между всеми участниками транспортного процесса.

Существует пять основных видов перевозок:

- 1.1. Железнодорожный;
- 1.2. Автомобильный;
- 1.3. Авиационный;
- 1.4. Морской;
- 1.5. Мультиmodalный.

При выборе способа доставки грузов, экспортер должен руководствоваться множеством критериев. Наиболее весомые из них, это – скорость, надежность и стоимость.

Критерии выбора вида транспорта в международном сообщении



В таблице ниже сведены результаты опроса среди грузоотправителей в отношении ключевых критериев, учитываемых при выборе транспорта (где 5 – наименее выгодный; 1 – наиболее выгодный транспорт).

Оценка видов транспорта

Вид транспорта	Скорость (время доставки «от двери до двери»)	Частота отправок (по графику в сутки)	Надежность (соблюдение графиков доставки)	Перевозочная способность (способность перевозить разные грузы)	Доступность (число обслуживаемых географических точек)	Стоимость за тонну
Железнодорожный	3	4	3	2	2	3
Водный	4	5	4	1	4	1
Автомобильный	2	2	2	3	1	4
Трубопроводный	5	1	1	5	5	2
Воздушный	1	3	5	4	3	5

1.1. Перевозка груза по железной дороге

Перевозки железнодорожным транспортом являются наиболее надежными. При перевозке массовых грузов² – не имеют конкурентов (за исключением трубопроводного).

При осуществлении международных перевозок железнодорожным транспортом действуют правовые нормы как национального законодательства, так и международного права (конвенции, соглашения и др.). Так, на Евразийском континенте договором перевозки грузов на железнодорожном транспорте является **железнодорожная накладная СМГС**, которая является базовым юридическим документом единой системы железнодорожных перевозок Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), в которую входят в настоящее время 30 стран, включая Казахстан, Иран, Афганистан, Монголию, Туркменистан, Узбекистан³.

Стоимость перевозки грузов по железной дороге Вам рассчитает экспедитор, включая свои услуги (от 0,8 до 4% от стоимости железнодорожного тарифа). Экспедиторские компании рассчитывают стоимость железнодорожных перевозок используя специализированные программы «RAIL-ТАРИФ» (www.ctm.ru), «ТМ КАРТА» (www.tmkarta.com), «Альта софт» (www.altar.ru).

Для перевозки грузов по железной дороге используются вагоны различной категории и грузоподъемности в зависимости от рода грузов.

Типы вагонов и грузоподъемность

№	Тип вагона	Номенклатура груза	Грузоподъемность (тонн)
1	4-осный крытый вагон-хоппер	зерно и другие пищевые сыпучие грузы	71
2	4-осный крытый вагон (с металлической торцевой стеной)	тарно-штучные грузы, зерновые и другие грузы широкой номенклатуры, требующие защиты от атмосферных осадков	66

² Перевозимые в больших количествах и без тары, упаковки: наливные (нефть, растительные масла, спирты), навалочные (руда, рудные концентраты, удобрения), насыпные (зерно, сахар-сырец), пр.

³ Более подробную информацию о ОСЖД можно найти на сайте: www.osjd.org

№	Тип вагона	Номенклатура груза	Грузо-подъемность (тонн)
3	4-осный цельно-металлический полувагон с глухими торцевыми стенами	сыпучие, крупно-кусковые, тарно-штучные и другие грузы, не требующие защиты от атмосферных осадков	70
4	4-осная платформа с металлическими бортами	колесные и гусеничные машины, оборудование и другие грузы, не требующие защиты от атмосферных осадков	70
5	4-осная платформа для крупнотоннажных контейнеров	типовые крупнотоннажные контейнеры массой брутто 10, 20 и 30 тонн	60
6	4-осная цистерна для светлых нефтепродуктов	светлые нефтепродукты	68
7	4-осная цистерна для бензина и нефти	бензин, нефть	50
8	4-осный вагон для муки	бестарная перевозка муки	52

Кроме того, по железной дороге курсируют вагоны, предназначенные для самой разнообразной номенклатуры грузов, включая опасные и скоропортящиеся.

1.2. Перевозка груза автомобильным транспортом

Международные автомобильные перевозки осуществляются с соблюдением требований «Правил перевозок грузов автомобильным транспортом», утвержденных Приказом МТК РК №478-1 от 22.11.2004 года, а также иных нормативных правовых актов, регламентирующих осуществление автомобильных перевозок в международном сообщении и соответствующих международных договоров.

Одним из основных документов международного права, используемых при организации перевозок грузов автомобильным транспортом, является Конвенция о договоре международной

дорожной перевозки грузов (КДПГ или CMR)⁴. Договором на перевозку в рамках действия этой Конвенции является **международная товарно-транспортная накладная CMR**.

Перевозка грузов осуществляется на основании договора, согласно которому «перевозчик обязуется в сохранности доставить вверенный ему отправителями груз в пункт назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать его уполномоченному лицу на получение груза (грузополучателю)»⁵.

Помимо накладной CMR, к товарно-транспортной документации прилагаются следующие документы:

- документы, подтверждающие совершение внешнеэкономической сделки, право владения, пользования и (или) распоряжения товарами;
- копия экспортного контракта, заверенная печатью организации, включая генеральную спецификацию к контракту на полную сумму, спецификацию на поставку (при наличии);
- приложения к контракту о продлении сроков, изменении суммы.

1.3. Перевозка груза воздушным транспортом

Деятельность воздушного транспорта и авиаперевозок в странах Центрально-Азиатского региона строго регламентируется Монреальской (1999 г.), Варшавской (1929 г.) и Гвадалахарской (1961 г.) конвенциями, а также Гагским (1955 г.) и Монреальским (1975 г.) протоколами.

Организация международной авиаперевозки груза начинается с представления экспедитору заполненной заявки с указанием пункта отправления и назначения, веса, габарита груза и указаний об условиях перевозки. Получив исходную информацию, экспедитор обращается к различным авиаперевозчикам с целью сбора информации о возможности доставки указанного груза по маршруту в сроки, сопоставляет тарифы авиаперевозчиков.

Согласовав условия доставки с клиентом и заключив договор перевозки, экспедитор бронирует требуемый тоннаж и грузовое место на определенную дату и рейс.

Заявка отправителя на бронирование тоннажа содержит следующие сведения:

⁴ Республика Казахстан присоединилась к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 12.05.1995 года.

⁵ Источник: Закон РК «О железнодорожном транспорте» № 266-III от 8 декабря 2001 года.

- наименование груза, число мест, общая масса, объем (тоннаж);
- размер каждого места;
- маршрут, рейс и дата отправления;
- наименование и номер документа, гарантирующего оплату перевозки;
- особые свойства груза, требующие специальных условий или мер предосторожности при транспортировке и хранении.

При приеме груза к перевозке, авиаперевозчик выдает отправителю **«авианакладную»** («airwaybill» или AWB).

Договор перевозки вступает в силу с момента подписания AWB и считается исполненным после доставки груза получателю.

Оформление перевозочных документов и доставку груза на склад авиаперевозчика грузоотправитель может произвести самостоятельно либо поручить экспедитору.



Тарифы на перевозку воздушным транспортом устанавливаются согласно рекомендации IATA, публикуемые в специализированном трехтомном справочнике «The AirCargoTariff» (ТАСТ)⁶.

1.4. Перевозка груза морским транспортом

Морские перевозки казахстанских грузов используются лишь на некоторых участках маршрута и в основном смешанным сообщением, с участием железнодорожного транспорта.

Слабые стороны морских перевозок - медленная скорость и зависимость от погодных, климатических и навигационных условий.

Для организации международных перевозок груза морем следует изучить следующие нормативно-правовые документы:

- Закон «О торговом мореплавании»;
- Конвенция ООН о морской перевозке грузов;
- Брюссельская конвенция о коносаменте⁷;
- Incoterms⁸ (International commerce terms) — международные правила по толкованию торговых терминов в области внешней торговли.

⁶ ТАСТ является признанным руководством по грузовым тарифам, которым пользуются свыше ста авиакомпаний мира, в том числе авиаперевозчики, авиаагентства, грузовые агентства, экспедиторы, аэропорты и таможенные службы.

⁷ Брюссельская конвенция о коносаменте не ратифицирована Казахстаном.

⁸ Incoterms применяется при осуществлении экспортных (и импортных) поставок товаров, доставляемых всеми видами транспорта.

При перевозке грузов морским транспортом оформляется Договор морской перевозки груза. В целях упрощения, рационализации и согласования процедуры перевозки морским транспортом, при оформлении груза используется **договор перевозки и коносамент**⁹.



СПРАВОЧНО: Морской коносамент (bill of lading) – товаросопроводительный документ, который выдается перевозчиком отправителю, подтверждает факт заключения договора перевозки и может служить обеспечением кредита под отгруженные товары. Следует отметить, что коносамент занимает центральное место в процедуре документального оформления международной морской перевозки груза.

На регулярных рейсах устанавливается тариф в зависимости от веса груза. Для перевозок контейнеров, скоропортящихся и опасных грузов используется специальный тариф. При перевозе в вагонах и контейнерах ставки могут рассчитываться по площади занимаемого подвижным составом места.

Стоимость перевозок на нерегулярных рейсах не постоянная и определяется перевозчиком исходя из экономической целесообразности.

Кроме основной платы за перевозку груза, в стоимость перевозки включаются расходы по размещению груза на борт: закат-выкат вагона, погрузка-выгрузка контейнера, перегруз с наземных транспортных средств или со склада на судно. Также могут включаться расходы по перегрузу грузов на склад и его хранению (если погрузка осуществляется через склад).



Рекомендуется перевозить груз в крупнотоннажных контейнерах, так как они обеспечивают максимальную сохранность содержимого вне зависимости от выбранного вида транспорта.

⁹ Источник: <http://tfig.unec.org/RUS/ contents/unec-uncfact-recommendations.htm>.

1.5. Перевозка груза мультимодальным транспортом

Согласно Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов от 24 мая 1980 года, международная мультимодальная (смешанная) перевозка – это перевозка грузов, по меньшей мере, двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки до обусловленного места доставки в другой стране.

Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре, не считаются международной смешанной перевозкой.

Важным признаком мультимодальной перевозки является единая цена, которую выставляет оператор мультимодальной перевозки грузоотправителю за организацию перевозки. Так, единая цена строится на основании согласованных тарифов с остальными перевозчиками (экспедиторами), участвующими в мультимодальной цепи.

Таким образом, признаками мультимодальной перевозки являются:

- использование в перевозке нескольких видов транспорта;
- использование перемещения груза с одного вида транспорта на другой (перевалочные работы);
- организуется только одним перевозчиком (оператором мультимодальной перевозки);
- полную ответственность за перевозку груза несет оператор;
- оператор заключает договора с фактическими перевозчиками и экспедиторами от своего имени;
- перевозка осуществляется по единому договору об организации мультимодальной (смешанной) перевозки;
- перевозка оформляется единым транспортным документом;
- грузоотправитель уплачивает стоимость доставки единожды.

Правовые основы транспортного документа мультимодальных перевозок заложены в следующих материалах: «Правила UNCTAD/ISS» (1992г.); «Правила для электронных коносаментов» (Rule for electronic bills of lading); Международный морской комитет (1990г.); условия «БИМКО» (Baltic and International Maritime Transport Council; 1995г.); в виде проформы необоротной накладной «Multiwaybill» («Multimodal transport waybill»; 1995г.) и оборотного

коносамента «Multidos» («Multimodal transport bill of lading»; 1995г.);
экспедиторские документы FIATA:

- мультимодальный оборотный коносамент смешанной перевозки FBL (negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading; 1992г.);
- необоротная мультимодальная транспортная накладная FWB (non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill; 1997г.);
- оборотный транспортный сертификат экспедитора FCT (Forwarders Certificate of Transport; 1996г.).

Сравнительная характеристика и сферы применения различных технологических схем транспортировки

Технологические схемы	Преимущества	Недостатки	Сфера рационального применения
Прямые железнодорожные перевозки повагонными отправками при наличии у клиентов подъездных путей ¹⁰ .	1. Наиболее низкая удельная стоимость транспортировки; 2. Перевозка от «двери до двери»; 3. Минимум перегрузок; 4. Ограниченный доступ к грузу в процессе транспортировки и более высокая степень его сохранности.	Относительно низкая скорость доставки грузов, особенно при перевозке отдельными вагонами.	Перевозка значительных партий грузов в адрес одного клиента.
Прямые автомобильные перевозки.	1. Наиболее высокая скорость доставки грузов; 2. Минимум перегрузок в пути следования.	1. Наиболее высокая стоимость транспортировки на большие расстояния (свыше 200 км); 2. Большая доступность к грузу в процессе перевозки.	1. Перевозка на относительно короткие расстояния (до 500 км) небольших партий груза; 2. Срочность доставки.

¹⁰ Подъездные пути — железнодорожные пути, соединяющие железнодорожную станцию, расположенную на магистральной линии, с промышленным предприятием или другой организацией.

Технологические схемы	Преимущества	Недостатки	Сфера рационального применения
<p>Железнодорожные перевозки повагонными отправками при отсутствии у клиента подъездных путей.</p>	<p>Более низкая стоимость перевозки, по сравнению с автотранспортом.</p>	<p>1. Относительно низкая скорость доставки грузов; 2. Использование другого вида транспорта (автотранспорта) для подвоза груза к железнодорожной станции и доставки от железнодорожной станции с дополнительными перегрузками; 3. Опасность повреждения или частичной утраты груза при перегрузках.</p>	<p>Перевозка повагонных партий груза одиночными вагонами в адрес одного клиента.</p>
<p>Железнодорожные контейнерные перевозки при отсутствии у клиентов филиала контейнерного терминала на подъездном пути.</p>	<p>1. Более низкая стоимость перевозки, по сравнению с автотранспортом; 2. Доставка «от двери к двери» в одной транспортной единице; 3. Ограничение доступа к грузу в процессе перевозки; 4. Высокая степень механизации погрузо-разгрузочных работ и снижение их стоимости в расчете</p>	<p>1. Относительно низкая скорость доставки грузов, особенно при перевозке одиночными вагонами; 2. Дополнительные перегрузки при изменении видов транспорта. 3. Организационные сложности перевозки для клиента при значительных дополнительных затратах на экспедиторские услуги.</p>	<p>Перевозка небольших партий груза на дальние расстояния.</p>

Технологические схемы	Преимущества	Недостатки	Сфера рационального применения
	на 1 тонну; 5. Сокращение простоев подвижного состава при перегрузке; 6. Экономия затрат на первичную тару и упаковку.		

1.6. Товаросопроводительные документы¹¹

Документы, которые следуют с грузом и удостоверяют перевозку, содержат реквизиты грузоотправителя и грузополучателя, сведения о грузе, прилагаются к счету и включают следующие группы документов:

- **Коммерческие документы**¹² (оригиналы) – документы, в которых содержится информация о стоимости, количестве и характеристиках товара, заполняются в соответствии с международными стандартами.

Подробную информацию о коммерческих документах, удостоверяющих перевозку можно найти пройдя по ссылке: www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec01/rec01_ecetr270.pdf.

- **Транспортные документы** (оригиналы) – коносамент, транспортная накладная или иной документ, подтверждающий наличие договора перевозки груза¹³;

- **Документы о происхождении товара** (сертификат или декларация) – определяют страну происхождения товара для предоставления льгот по таможенным пошлинам при импорте товаров в стране назначения (определяется по коду ТН ВЭД);

¹¹ Подробную информацию о товаросопроводительных документах для всех видов перевозки см. Инструктивный материал «Экспорт шаг за шагом», 2013 г. (<http://export.gov.kz/ru/page-435-library-instruktivnie-materiali>).

¹² Обычно при оформлении экспортной поставки для таможенного оформления требуются счет-фактура и упаковочный лист, другие виды коммерческих документов могут потребоваться грузополучателю.

¹³ В случаях, указанных в «Инструкции о порядке использования транспортных (перевозочных), коммерческих и (или) иных документов в качестве декларации», на товары декларация не требуется, а транспортные документы могут являться декларацией (www.tsouz.ru/KTS/KTS16/Pages/P_263.aspx)

- **Документы, удостоверяющие соответствие продукции** (сертификат или декларация соответствия) – подтверждение соответствия продукции требованиям, установленным техническими регламентами, стандартами и др. (требуются не на все товары, перечень определяется по коду ТН ВЭД);
- **Документы, предъявляемые при осуществлении контроля другими государственными органами** (помимо таможенных органов; перечень определяется по коду ТН ВЭД).

Документы, необходимые для отправки груза по железной дороге:

1. Декларация на товары (оригинал) – 1 комплект;
2. ТТН, ТН или СМК (оригинал) – 1 комплект;
3. Инвойс (счет-фактура; оригинал) – 4 экземпляра;
4. Упаковочный лист (оригинал) – 1 экземпляр;
5. Сертификат происхождения товара – форма СТ-А (оригинал); фитосанитарный сертификат (для товаров растительного происхождения; оригинал), ветеринарный сертификат (для товаров животного происхождения; оригинал) и другие разрешительные документы в зависимости от характера товара.

2. Выбор экспедитора

Сегодня, продвижение грузов от производителя до потребителя в международном товарообороте – сложный, многоступенчатый процесс, как правило, с участием нескольких видов транспорта, требующих соблюдения особых международных правил, условий и требований: точного исполнения условий контракта, точного исполнения предписаний перевозчиков, банков, соблюдения таможенных и государственных законов.

В этих условиях необходимы участники, специализирующиеся на организации процесса перевозки, в котором могут быть задействованы десятки других участников. Организаторами такого транспортного процесса являются экспедиторы.

В традиционном понимании, экспедитор – связующее звено между грузоотправителями, перевозчиками и грузополучателями. Деятельность экспедиторской компании заключается в своевременном и качественном удовлетворении потребностей

грузоотправителей и грузополучателей в услугах, возникающих при перевозке грузов.

По поручению грузоотправителя (экспортера) экспедитор:

- выбирает наиболее эффективный маршрут перевозки, подходящие виды транспорта;
- согласовывает со всеми участниками перевозочного процесса процедуры передачи груза и стыковки;
- принимает меры к недопущению непроизводительного хранения и обработки груза в пунктах перевалки;
- оформляет требуемые для поставки и перевозки документы, осуществляет различные платежи и сборы;
- выступает представителем грузовладельца перед перевозчиками и другими участниками процесса перемещения товара.

Это далеко неполный перечень услуг, оказываемый экспедитором грузоотправителям и грузополучателям. Конечным результатом квалифицированно выполненным экспедитором услуг является своевременная доставка груза (товара) его владельцу с минимальными рисками, затратами и потерями.

Взаимодействие между грузоотправителем и экспедитором регламентируется договорными условиями: договор транспортной экспедиции, в котором отражены условия перевозки железнодорожным транспортом с оформлением накладной СМГС, условия перевозки автомобильным транспортом с оформлением накладной СМР, пр.

Стоимость услуг экспедитора составляет от 0.8% до 4% тарифной ставки при перевозке груза и зависит от объема перевозки, от рода груза, расстояния и других условий.

Список экспедиторских компаний - действительных членов АНЭК и положительно зарекомендовавших себя на международном рынке транспортных услуг смотрите в Приложении №1.

3. Транспортная логистика по организации перевозки груза железнодорожным транспортом

Перевозки грузов железнодорожным транспортом осуществляются на основании месячных заявок грузоотправителей. Грузоотправители представляют заявку по плану перевозок грузов, своевременно и ритмично предъявляют грузы к погрузке в размерах, предусмотренных заявкой, осуществляют погрузку в установленные сроки.

Перевозка экспортных и импортных грузов осуществляется в счет общей заявки по плану перевозок грузов соответствующих родов на условиях международных договоров, ратифицированных Республикой Казахстан. Месячное планирование перевозок грузов в вагонах, контейнерах осуществляется на основании месячных заявок по плану перевозок грузов, представляемых грузоотправителями не позднее, чем за 14 календарных дней до начала планируемого месяца в межобластном и международном сообщении, и не позднее, чем за 20 календарных дней в международном сообщении в третьи страны. Форма бланка месячной заявки по плану перевозок грузов предусматривает возможность автоматизированной обработки данных заявки и является единой для всех грузоотправителей, производящих погрузку в межобластном сообщении, международном сообщении и международном сообщении в третьи страны.

Для организации перевозок грузов в международном сообщении необходимо **до 15-го числа предшествующего отправлению груза месяца подать заявку по плану перевозок** в соответствии с перечнем номенклатурных групп грузов, оформленных по формам ГУ-12, ГУ-12К в трех экземплярах в автоматизированной системе управления «Договорная и коммерческая работа» (АСУ ДКР) на сайте АО «Национальная компания «Казақстан темір жолы».

По вопросам работы АСУ ДКР можно узнать по телефонам, размещенным на сайте: <http://railways.kz/ru/node/2300>. Здесь же можно ознакомиться с порядком заполнения и подачей форм ГУ-12, размещенных в Описании работы ролей «Грузоотправитель» и «Оператор заявок» компонента «Формирование месячного портфеля заявок».

Заявка считается согласованной после получения уведомления АО «Национальная компания «Казақстан темір жолы», где указаны объемы груза и срок подачи вагонов для погрузки. На основании этого документа, осуществляется погрузка товаров.



Внимание! Неправильно оформленные месячные заявки по плану перевозок грузов к рассмотрению не принимаются.



На основании принятых месячных заявок по плану перевозок грузов, обобщенных автоматизированной системой планирования

перевозок, перевозчик составляет проекты корреспонденции груженых вагонопотоков по железнодорожным путям для разработки технических норм использования подвижного состава, плана погрузки по дорогам назначения, по отделениям дороги и родам подвижного состава, сводного месячного плана перевозок грузов по железнодорожным путям, плана породовой погрузки в полувагоны и другие типы подвижного состава, плана статической нагрузки по родам грузов, плана погрузки угля, нефти и нефтепродуктов по станциям погрузки:

- по номенклатуре грузов;
- по станциям и дорогам назначения и родам вагонов;
- по станциям и дорогам назначения наливных грузов в цистернах, отдельно нефтепродукты, в том числе: светлый налив, масло растительное, спирт, патока, химикаты, аммиачная вода и прочий налив;
- по станциям и дорогам назначения каменного угля, лесных грузов, зерна, руды железной и марганцевой, черных металлов, строительных грузов, химических и минеральных удобрений.

В проектах планов указывается потребность вагонов по их роду для обеспечения перевозок грузов с учетом использования грузоподъемности и вместимости вагона.

II. ОБЗОР ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ СТРАН ПЕРСИДСКОГО ЗАЛИВА (ИРАН, ОАЭ), МОНГОЛИИ, АФГАНИСТАНА

На сегодняшний день через территорию Казахстана проходит 6 автомобильных, 9 железнодорожных и 4 воздушных коридора международного значения. Принимая во внимание удобное географическое расположение, актуальность возрождения исторического Великого Шелкового пути в новом формате, Казахстан прилагает все усилия для создания трансконтинентального транспортного соединения между Европой и Азией. Маршруты в направлении стран Персидского залива, Афганистана позволяют увеличить товарооборот между странами-участницами коридоров, в частности, нарастить экспорт казахстанской продукции в Иран, Туркменистан, Афганистан, Монголию и другие сопредельные страны, оптимизировать логистику транзитных грузопотоков, обеспечивают кратчайший выход к морским портам на побережье Персидского залива.

1. Страны Персидского залива

К прибрежным странам Персидского залива относятся Оман, ОАЭ, Саудовская Аравия, Катар, Бахрейн, Кувейт, Ирак и Иран. В рамках данного инструктивного материала, рассмотрим транспортную инфраструктуру Ирана и ОАЭ. Эти страны обладают прекрасным потенциалом для казахстанских экспортеров. Особенно многообещающими представляются области электроэнергетики, атомной энергетики и альтернативной энергетики, а также металлургия, строительство и сельское хозяйство.

Иран

Иран имеет развитую транспортную инфраструктуру. Общая протяженность автомобильных дорог составляет 178 тыс. км, из них 2/3 – с твердым покрытием. Протяженность железных дорог – около 9 тыс. км. Иран имеет железнодорожное сообщение с **Азербайджаном, Пакистаном,**



Турцией и Туркменистаном. Ширина железнодорожной колеи в Иране – 1435 мм.

В Иране развиты морские перевозки. Крупнейший порт на берегу Персидского залива – Бендер-Аббас, на берегу Каспийского моря – Энзели.

Порт Бендер-Аббас. В настоящее время порт Бендер-Аббас служит крупным пунктом доставки для большей части импорта. В порту есть 8 причалов общей протяжённостью 1,1 км с глубинами 9.5-10.5м. В порт ввозятся различные морские грузы - продовольствие и химические удобрения; вывозятся хромовая руда и фрукты. Положение военно-морской базы Бендер-Аббас позволяет силам, базирующимся на ней, контролировать коммуникации, проходящие через Ормузский пролив.

Порт Амирабад. В настоящее время порт Амирабад представляет собой крупнейший на севере Ирана морской порт, имеющий выход на железнодорожную сеть страны. Кроме того, в непосредственной близости от порта «Амирабад» находятся аэропорт, электростанция, крупные промышленные предприятия и нефтяной терминал, что относится к числу важных преимуществ порта. Порт Амирабад имеет следующие причалы:

- Причал 1 – погрузка зерна, длина – 100м, глубина – 6м, осадка – 4.8м;
- Причал 2 – для паромов типа РО-РО (самостоятельный въезд-выезд грузовыми автомобилями), длина 188 м, глубина – 6м, осадка – 4.8м;
- Причалы 3-6 – длина 650м, глубина – 6м, осадка – 4.8м, многоцелевой;
- Причал 7 – длина 220м, глубина – 6м, осадка – 4.8м – многоцелевой;
- Причалы 8-9 – длина 360м, глубина – 6м, осадка – 4.8м;
- Причал для паромов типа РО – РО для железнодорожного транспорта (наката – выката вагонов при помощи маневровых тепловозов), длина – 300м;
- Склады – зернохранилище – 78 000 тонн, количество емкостей – 20;
- Крытый склад – 5 гектаров;
- Открытый склад – 250 гектаров.

Порт Энзели. Порт Энзели – самый важный порт северной части Ирана. Он с трех сторон окружен Каспийским морем. Его пропускная способность насчитывает около 4 000 000 тонн грузов ежегодно. Порт Энзели занимает третье место среди остальных морских портов страны торгового значения. Этот порт имеет гавань, защищенную 2 молами, внешний и внутренний рейды. Глубина внешнего рейда 10-25м, канала через прибрежную отмель 5-5,5м. Длина причального фронта 1,1 км с глубиной 1,5-5,8м. Порт Энзели осуществляет переработку леса, пиломатериалов, металлопроката и нефтепродуктов, сельхозпродукции. Ежемесячно в Энзели обслуживается около 100 судов. В одно и то же время в порту могут находиться 12 судов, водоизмещение которых не превышает 6 тыс. тонн. В порту имеется плавучий кран и автокраны для разгрузки морских грузов, грузоподъемность которых достигает от 5 до 40 тонн. Также имеется нефтехранилище, вмещающее 5 000 тонн – с нефтяным причалом его соединяет трубопровод.

Иран также является участником СМГС. Однако, ширина железнодорожной колеи в Иране иная, чем в странах СНГ. Грузы, направляемые через территорию Туркменистана в Иран, перегружаются из вагонов в подвижной состав на пограничной станции Сарахс (Иран).

Иран обладает развитой сетью автомобильных магистралей, связывающих между собой практически все города страны.

Объединенные Арабские Эмираты

ОАЭ сформированы из семи эмиратов, из которых Дубай занимает второе место по площади и величине ВВП.

Всего в ОАЭ насчитывается 15 морских портов, через которые проходит грузопоток около 88 млн. тонн в год, включая экспортируемую нефть.

В 1970-х годах был построен глубоководный порт Джебель-Али,



а через некоторое время недалеко от города построили и второй порт, который считается теперь одним из самых крупных торговых портов мира. Эта гавань находится в самом центре логистического центра в Дубае.

Крупнейший порт страны – **Рашид** в Дубае, через который проходит 70% импорта и реэкспорта. **Порт Джебель-Али** в Дубае имеет самую большую в мире искусственную глубоководную гавань, 67 причалов и 15 км портовых набережных. Порт Джебель-Али обладает крупнейшими в мире контейнерными кранами, которые могут загрузить 4 контейнера одновременно. Грузооборот обоих портов в прошлом году составил более 25,3 млн. тонн. Другие значимые порты ОАЭ: **Мина Заед** в Абу-Даби, **Халид** в Шардже, **Сакр** в Рас-эль-Хайме и др. В Эмиратах находится крупнейший в мире сухой док, рассчитанный на ремонт танкеров водоизмещением до 1 млн. тонн.

В стране хорошо развита транзитная транспортная инфраструктура, в частности, есть шесть международных аэропортов: в Абу-Даби, Дубае, Шардже, Рас аль-Хайме, Фуджайре и Алэйне. Самые крупные из них, Абу-Даби и Дубай, пропускают через себя приблизительно шесть миллионов пассажиров в год.

В ОАЭ расположено множество современных складских комплексов, терминалов морских портов и филиалов крупнейших компаний. Внутренние перевозки в стране обеспечиваются автомобильным транспортом. Все эмираты связаны между собой четырехполосными шоссе. Протяжённость автомобильных дорог ОАЭ с покрытием составляет 4 691 км.

Все эмираты связаны между собой первоклассным шоссе. ОАЭ являются также одной из 17 стран мира, чья дорожная сеть асфальтирована на 100%.

Помимо этого, страна занимает 4 место в мире по качеству авиатранспортной инфраструктуры, 6 место – по качеству инфраструктуры морских портов и 7 место – по сообщению транзитных перевозок грузов. Согласно «Индексу вовлеченности стран в международную торговлю 2012 года» (Global Enabling Trade Report 2012), который публикует ВЭФ, ОАЭ были признаны первыми

в ближневосточном регионе и 11 в мире по качеству и доступности транспортной инфраструктуры.

Оптимальные маршруты доставки грузов в Иран

Экспорт казахстанской продукции на быстро развивающийся рынок Ирана осуществляется следующими видами транспорта:

1. **морем:** маршрут «Свободных вод»; маршрут «порт Актау (Казахстан) – порт Бендер-Амирабад и порт Энзели (Иран)»;
2. **по железной дороге:** маршрут «Казахстан (ст. Болашак) – Туркменистан (ст. Сарахс) – Иран (ст. Сарахс)»; маршрут «Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран»;
3. **автотранспортом:** маршрут «Казахстан - Узбекистан – Таджикистан – Туркменистан – Иран»; маршрут «Казахстан - Кыргызстан – Таджикистан – Туркменистан – Иран».

Маршрут «Свободных вод»

Суда следуют из порта Актау через Каспийское море, далее по реке Волга и Волго-Донскому каналу, по Средиземному морю через Суэцкий канал к Персидскому заливу до порта Бендер-Аббас (Иран).

Волго-Донской судоходный канал связывает Белое, Балтийское, Каспийское, Азовское и Черное моря. Общая протяженность канала составляет 101 км, и для преодоления всего этого пути из Волги до Дона суда проходят 13 шлюзов. Гарантированная глубина на канале 3,65 метров. Габариты шлюзовых камер – 145×18 метров.

На весь путь по каналу в зависимости от типа судна затрачивается от 23 до 32 часов. На канале действуют системы оперативной связи, навигационного ограждения судовых ходов.

Суэцкий канал – судоходный бесшлюзовый канал в Египте, соединяющий Средиземное и Красное моря. Зона канала считается



условной границей между двумя материками, Африкой и Евразией. Это кратчайший водный путь между Индийским океаном и акваторией Средиземного моря Атлантического океана. Канал имеет длину в 160 километров, ширину по зеркалу воды до 350 метров, глубину 20 метров.

Сегодня Суэцкий канал представляет собой одну из самых оживленных морских транспортных систем в мире. Этот уникальный морской путь обслуживает более 15% мирового объема перевозок и 20% от мировых перевозок нефти.



Порт Актау

Международный морской торговый порт Актау – единственный морской порт РК, предназначенный для международных перевозок сухих грузов, нефти и нефтепродуктов.

Порт Актау имеет:

- 4 нефтеналивных причала проектной мощностью 10,4 млн. тонн в год;
- 3 универсальных сухогрузных терминала проектной мощностью 1,5 млн. тонн в год;
- Зерновой терминал мощностью 600 тыс. тонн с единовременным хранением 25 тыс. тонн зерна;
- Паромный комплекс пропускной способностью 1 млн. тонн в год грузов в вагонах и судах типа PO-PO, roll on – roll off. Паромный комплекс имеет самостоятельную железнодорожную колею и подъездную автодорогу.

Основной номенклатурой грузов, отправляемой через паромную переправу являются: нефтепродукты, ТНП, зерно, ферросплавы, спиртные и безалкогольные напитки, колесная техника, химические грузы, трубы, прочие грузы.



Порт Актау круглосуточно принимает суда длиной не более 150 метров и шириной до 20 метров, осадка которых не должна превышать для:

- сухогрузных причалов – 4,6 метров;
- нефтяных причалов № 4, 5, 10 – 6,8 метров;
- причала № 9 – 5,1 метр;
- паромного причала – 5,1 метров.

Количество одновременно обрабатываемых судов на 9 причалах – девять судов. Актауский порт производит перевалку грузов различных категорий, в том числе черных и цветных металлов, промышленного сырья, минеральных удобрений, зерна, грузов в пакетах и контейнерах, оборудования, автомобильной техники, прочих тарно-штучных и навалочных грузов.

Пропускная способность порта по сухим грузам составляет - 1500 тысяч тонн в год, но с вводом в эксплуатацию перспективных причалов планируемое в рамках инвестиционного проекта расширение порта Актау в северном направлении, она будет увеличена до 4000 тысяч тонн в год.¹⁴

Порядок судоходства по каналу определяется Правилами плавания по Суэцкому каналу, включающих требования к судам.

Управление Суэцким каналом осуществляет Администрация Суэцкого канала (Chairmen of the Suez Canal Authority Admiral Mohab Mameesh)¹⁵.

¹⁴ Источник: <http://www.portaktau.kz/port-aktau/port-aktau-segodnya/>; http://www.kazlogistics.kz/ru/chain_cluster/seaport_aktau/

¹⁵ Источник: <http://www.suezcanal.gov.eg>

Сухогрузные суда в этом направлении перевозят в основном генеральный¹⁶, а также тяжеловесный и негабаритный грузы. Перевозка таких грузов требует подготовки к перевозке в прямом или смешанном сообщении. Ввиду значительного расстояния, перевозка грузов по данному маршруту осуществляется не регулярно.

Вывод. Значительное расстояние в 9 400 км, длительное пребывание груза в пути (свыше 20 дней), неоднократная перевалка груза с речного на морской транспорт в портах России и риск несохранности груза – все это значительно удорожает перевозку. Кроме того, речной транспорт изначально медленнее транспортирует срочные грузы, чем железнодорожный состав.

Таким образом, маршрут «свободных вод» экономически нецелесообразен.

Маршрут «порт Актау (Казахстан) – порт Бендер-Амирабад и порт Энзели (Иран)»

Учитывая перспективное развитие порта Актау, строительство трех сухогрузных терминалов общей мощностью 3 млн. тонн в год, Национальная компания «Казақстан темір жолы» с помощью своего дочернего предприятия АО «KTZ Express» приобрела два сухогруза – «Туркестан» и «Бекет Ата», грузоподъемностью 5 000 тонн (суда зафрахтованы под перевозку металла и зерна в направлении Ирана в объеме до 300 тыс. тонн).

Сухогрузы осуществляют доставку **зерна и других навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, металлопродукций и металлолома, генеральных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, морских контейнеров из порта Актау**¹⁷.



¹⁶ Генеральный груз-штучный груз, который перевозится в ящиках, мешках, бочках и т.д. Это различная металлопродукция (арматура, металлические чушки, слитки, прокат, лента, металлолом, проволока и другая), подвижная техника (самоходная и несамоходная на колесном или гусеничном ходу), железобетонные изделия и конструкции, контейнеры.

¹⁷ Источник: <http://ktze.kz/index.php/ru/>

Данный маршрут является достаточно привлекательным и альтернативным наземному маршруту.

Поставка груза осуществляется следующим образом: казахстанский экспортер направляет груз в Актау по железной дороге, где из вагонов выгружается на склад, затем погружается на судно. После прибытия судов с грузами в Иран, эти грузы перегружаются на склад, затем осуществляется погрузка на автотранспорт до места назначения.

Доставка в порты Ирана осуществляется судами иранских судоходных компаний – в среднем за 24 часа¹⁸. На сегодняшний день, доставка груза из порта Актау в порты Ирана осуществляется на нерегулярной основе.

Рассчитать стоимость грузоперевозки и доставку груза от порта Актау (Казахстан) до порта Энзели (Иран) Вам поможет транспортная компания. К примеру, перевозка 60 тонн риса данным маршрутом обходится порядка 1500 долларов США, или 25 долларов за тонну. В случае отправки груза в контейнере, стоимость увеличивается в разы.

Стоит отметить, что в стоимость доставки не входят затраты на перегрузку и хранение на складе, а также расходы на дальнейшую доставку до места назначения.

Вывод. Преимуществом маршрута «порт Актау (Казахстан) – порт Бендер-Амирабад (Иран)» является возможность транспортировки зерна ввиду имеющихся зерновых терминалов и устройств для перевалки зерна с судов, а также организации перевозок груза с использованием паромных переправ. Маршрут «порт Актау (Казахстан) - порт Энзели (Иран)» интересен в части перевозки леса и пиломатериалов, металлопроката и нефтепродуктов.

Маршрут «Казахстан (ст. Болашак) – Туркменистан (ст. Сарахс) – Иран (ст. Сарахс)»

Вариант доставки груза в Иран по железной дороге с перегрузом через станцию Сарахс (Туркменистан) является самым быстрым и исключает необходимость поиска и ожидания вагона для загрузки на территории Ирана. Ниже описаны ключевые станции маршрута:

Участок Болашак-Серхетяка – представляет собой часть транснационального железнодорожного коридора, который связывает Казахстан и Туркменистан и обеспечивает выход грузопотоков с

¹⁸ Источник: http://export.gov.kz/ru/page-108-morskie_perevozki



сухопутных к морским путям в регион Персидского Залива.

Станция Болашак – приграничная железнодорожная станция Мангыстауского отделения Казахских железных дорог. Расположена на участке Узень – Берекет, в 4-х километрах от казахско-туркменской границы.

Станция Серхетьяка – приграничная железнодорожная станция Туркменских железных дорог. Расположена на участке Узень – Берекет, в 3 км от туркменско-

казахстанской границы.

Туркменская железная дорога имеет возможность оперативно обеспечивать вагонами под перегрузку на туркменской станции Сарахс. Этот маршрут имеет следующие преимущества:

- является прямой и короткой железнодорожной перевозкой;
- низкая удельная стоимость транспортировки груза;
- минимум перегрузок;
- ограниченный доступ к грузу в процессе транспортировки и более высокая степень его сохранности;
- возможность перевозки значительных объемов грузов за счет формирования маршрутных и контейнерных поездов.

Станция Сарахс (Иран) – является перегрузочной станцией для вагонов, поступающих из стран СНГ через туркменскую железную дорогу на территорию Ирана. На станции Сарахс вагоны переставляются с широкой колеи туркменской железной дороги на узкую колею (потенциал перестановки 120-150 вагонов в сутки) железной дороги Ирана и передаются на станцию Мешхед. Оттуда вагоны следуют вглубь Ирана либо в другие страны через порты Бендар-Эмам и Бендер-Аббас.

Как показывает практика, вагоны через иранскую территорию до портов Персидского залива проходят достаточно быстро - в течение 3-6 суток.

Маршрут	Длина маршрута (км)	Пограничный пункт	Расчетный срок перевозки (сут)
Казахстан			
Узень – государственная граница	130	Болашак	1
Туркменистан			
Кызылкая – Берекет	170	Гос. граница	1
Берекет – Сарахс	680	Сарахс	3
Иран			
ст. Сарахс – порт Бендер-Абас	1 800	Сарахс	3

Сроки и стоимость доставки некоторых продуктов по железной дороге по маршруту ст. Болашак (Казахстан) – ст. Сарахс (Иран)

Наименование	Расстояние (км)	Срок доставки (в сутках)	Тип подвижного состава	Вес (тонн)	Стоимость* (USD)
Краски и лаки (ТН ВЭД 3209)	1 156	6	Крытый вагон	60	3 189,31
Трубы, трубки и профили полые из черных металлов (ТН ВЭД 7304)	1 156	6	Полувагон	60	3 189,31
Масло подсолнечное, сафлоровое или хлопковое (ТН ВЭД 1512)	1 156	6	Крытый вагон	45	3 042,44
Аккумуляторы электрические (ТН ВЭД 8507)	1 156	6	Крытый вагон	60	3 189,31

* Стоимость с учетом возврата порожнего вагона, станционных сборов

Примечание: Указанная ставка действует в течение 3-х недель с момента ее выдачи. В случае необходимости реальных расчетов перевозок грузов в Иран, следует сообщить место назначения доставки товаров на территории Ирана транспортной компании для проведения расчетов тарифов.

Вывод. Данный маршрут является экономически целесообразным для поставок грузов в страны Персидского залива.

Маршрут «Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран»

Маршрут транспортировки грузов из Казахстана через Узбекистан и Туркменистан в Иран является довольно простым, если экспедиторская компания имеет надежных партнеров в этих странах.

Все страны, через которые пролегает маршрут, являются членами «Организации сотрудничества железнодорожных дорог»¹⁹ и Соглашения о международных грузовых сообщениях (СМГС), поэтому процесс перевозки через территории Узбекистана и Туркменистана несложен.



При пересечении транспортным средством территории Узбекистана транзитом и при проведении таможенного досмотра Вашего груза на территории Узбекистана таможенными органами необходимо иметь наличные средства из расчета 80 долларов за каждый вагон.

Для перевозки кормов, компонентов кормов и кормовых добавок для животных, необходимо получить в Центре обслуживания населения по месту регистрации объекта разрешение на экспорт, импорт и транзит, перемещаемых (перевозимых) объектов с учетом оценки эпизодической ситуации на соответствующей территории.

Более подробную информацию о процедуре осуществления экспортной операции можно найти по следующей ссылке: http://www.car-rec.net/materiali_po_proektu.

Адреса и контакты ЦОНов в Казахстане можно найти на сайте РГП «ЦОН»: <http://con.gov.kz/about/filialy-rgp-tson/>.

¹⁹ Более подробную информацию об организации можно найти здесь: www.osjd.org.

Стоимость доставки красок и лаков (ТН ВЭД 3209) по железной дороге из Казахстана до ст. Сарахс (Иран)

Маршрут	Срок доставки груза	Тип подвижного состава	Вес (тонн)	Стоимость* (USD)
Караганда (Казахстан) – Сарахс (Иран)	20 суток	крытый	68	3 525,5
Кустанай (Казахстан) – Сарахс (Иран)	18 суток	крытый	68	3 511,97

* Сумма указана с учетом возврата порожнего вагона, станционных сборов

Справка. Провозная плата за перевозку грузов железнодорожным транспортом определяется исходя из расстояния перевозки, вида подвижного состава, вида груза (по кодам ГНГ, ЕТСНГ) и его веса.

Срок доставки грузов рассчитывается исходя из расчетной участковой скорости грузового поезда, которая на сегодняшний день равна 200 км/час (фактическая скорость движения может быть выше).

Стоимость доставки проката черного металла по железной дороге со ст. Караганда (Казахстан) до ст. Сарахс (Иран)

Станция отправления:	673905	Караганда
Станция назначения:	756905	Сарахс (эскп)
Код груза ЕТСНГ:	324116	Прокат черных металлов, Непоименованный в алфавите
Код груза ГНГ:	72082600	Прокат плоский из нелегированной стали в рулонах, без дальнейшей обработки

Расчет доставки груза, включая возврат порожнего вагона, делает экспедитор. В нашем примере, рассчитанная стоимость доставки проката черного металла перевозимых в собственных полувагонах (вес груза в одном вагоне – 60 тонн) составляет 1 196 412 тенге/вагон.

Определение оптимального маршрута доставки подсолнечного, сафлорового и хлопкового масла (ТН ВЭД 1512)

Наименование	Расстояние (км)	Срок доставки (в сутках)	Тип подвижного состава	Вес (тонн)	Стоимость* (USD)
Маршрут «Свободных вод»	9 400	20		60	4 850
Маршрут «порт Актау-порт Бендер-Амирабад-порт Энзели (Иран)»	1 180	4		60	1 500
Маршрут «Казахстан (ст.Болашак)-Туркменистан (ст.Сарахс)-Иран (ст.Сарахс)»	1 156	6	Крытый вагон	45	3 042
Маршрут «Казахстан-Узбекистан-Туркменистан-Иран»	1 201	18	Крытый вагон	60	3 098

* Стоимость с учетом возврата порожнего вагона, станционных сборов

Оптимальные маршруты доставки грузов в ОАЭ

В ОАЭ казахстанский груз доставляется через территорию Ирана:

- **мультимодальным транспортом:** морем до порта Бендер-Аббас (Иран), где производится перегруз на автотранспорт в направлении стран Персидского залива – ОАЭ, Оман и другие страны этого региона; по железной дороге до станции Сарахс (Иран), далее по морю - до порта Джебель-Али (Дубаи, ОАЭ) либо автотранспортом.
- **морем:** до порта Бендер-Аббас (Иран), далее в порт Джебель-Али (Дубаи, ОАЭ).

Казахстанским экспортерам, выгоднее перегружать груз на станции Сарахс (Иран) в автотранспорт либо направлять по морю.

2. Афганистан

Протяженность железных дорог в Афганистане минимальна. В стране проложено 100 км железных дорог (между Кушкой в Туркмении и Торгунди – 10 км, Термезом в Узбекистане и Хайратоном – 15 км, Хайратоном – Мазари Шариф – 75 км). Имеющиеся железнодорожные станции не всегда справляются с объемами перевозок, что часто приводит к скоплению вагонов и образованию транспортных «пробок».

На станции Хайратон имеются козловые краны грузоподъемностью 30 тонн, краны на гусеничном и колесном ходу. Общая протяженность железнодорожных путей 44 км. Четыре терминала могут принять для обработки грузы общей емкостью около 1 млн. тонн сухогрузных материалов. Нефтеналивные базы могут принять до 300 цистерн с нефтепродуктами.



В стране очень мало пригодных для судоходства рек. Река Кабул судоходна на протяжении немногим более 100 км.

Сеть автомобильных дорог имеет протяженность 21 000 км, из них 2 800 км с твердым покрытием.

Оптимальные маршруты доставки груза до Афганистана

В части доставки грузов в Афганистан, Казахстан имеет несколько возможных маршрутов:

1. **по железной дороге:** маршрут «Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан»; маршрут «Казахстан (ст. Сары Агаш) – Узбекистан (ст. Термез) – Афганистан (ст. Хайратон)»; маршрут «Казахстан – Туркменистан – Афганистан»;

2. **авиационным транспортом:** имеются два международных аэропорта - Кабул и Кандагар. В Афганистане действует несколько авиакомпаний, которые осуществляют перевозку грузов и пассажиров: «KamAir Pamir Air» и «Safi Airways» - осуществляют ежедневные рейсы Дубай – Кабул; «Pakistan International Airlines» - рейс один раз в неделю по маршруту Исламабад – Пешавара; «Azerbaijan Airways» - рейс два раза в неделю из Баку; Индийские авиалинии - четыре раза в неделю из Дели.

3. **автомобильным транспортом:** маршрут «Казахстан-Кыргызстан-Таджикистан» через пункт пропуска Нижний Пяндж (Таджикистан) или Хорог (Таджикистан), где грузы перегружаются в афганские автотранспортные средства и далее следуют до места назначения; маршрут «Казахстан-Узбекистан до города Термез (граница с Афганистаном)» и далее до терминала Хайратон или Мазари-Шариф, где осуществляется перегруз в афганские автотранспортные средства и далее следует до места назначения;

4. **мультимодальным транспортом:** по железной дороге до станции Туркменбад (Туркменистан), далее перегруз в автотранспортные средства до границы Афганистана, затем перегруз в афганские автотранспортные средства (малоизвестный маршрут, из минусов - дополнительный перегруз); железнодорожным транспортом до порта Актау, далее морским транспортом до порта Туркменбаши (Туркменистан), затем по территории Туркменистана автотранспортом до границы с Афганистаном, где на одном из близлежащих терминалов (сухих портов) Афганистана (Герат, Хайратон, Мазари-Шариф) осуществляется перегруз в афганский автотранспорт и далее следует до места назначения.

Маршрут «Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан»

Перевозки грузов в Афганистан осуществляются автомобильными перевозками из Казахстана через Кыргызстан и Таджикистан в Афганистан. Транспортировка груза этим видом транспорта не является особенно сложной в летнее время, но этот маршрут более осложнен в осенне-зимний период. Автомобильные дороги от города Алматы (Казахстан) до города Бишкек (Кыргызстан) в настоящее время находятся в хорошем состоянии и проблем для автоперевозок не возникает. Дороги от города Бишкек (Кыргызстан) до города Ош (Кыргызстан) также функционируют в обычном режиме.



Далее, автодороги от города Ош (Кыргызстан) до пограничного пункта Карамык на кыргызстано-таджикской границе и далее до города Душанбе (Таджикистан) были построены в недавнем прошлом Китайской Народной Республикой в рамках проекта Азиатского банка развития и других международных организаций.

Качество дорог в Таджикистане от города Душанбе (Таджикистан) до границы с Афганистаном, в пункте пропуска Нижний Пяндж

(Таджикистан) – Шерхан Бандар (Афганистан) является вполне удовлетворительным.

Более проблематичными являются перевозки по территории Афганистана в связи с активизацией боевиков радикальных исламистских организаций, действующих в северных и южных регионах Афганистана.

Дальнейшая перевозка товаров до морских портов Пакистана требует использования услуг местных автоперевозчиков.

Вывод. Так как транспортировка товаров до портов Пакистана требует дополнительной перегрузки, использования автоперевозчиков, а также учитывая расстояния перевозки и нестабильность на границах Афганистана и Пакистана, перевозка этим маршрутом становится нецелесообразной.

Маршрут «Казахстан (ст. Сары Агаш) – Узбекистан (ст. Термез) – Афганистан (ст. Хайратон)»

Достаточно сложный маршрут, который пересекает территорию четырех государств – Казахстан, Узбекистан, Афганистан, Пакистан. Транспортное средство с грузом перемещается через пограничные станции Сары-Агаш (Казахстан) и Келес (Узбекистан), а также пограничные станции между Узбекистаном и Афганистаном – станции Галаба (Узбекистан) и Хайратон (Афганистан).

В настоящее время, на станции Хайратон имеются 44 км железнодорожных путей, включая подъездные, соединительные и станционные пути. Имеются 4 терминала с общей емкостью около 1 млн. тонн сухогрузных материалов, несколько десятков нефтеналивных баз, которые могут принять до 300 цистерн и газохранилище емкостью 60 023 тонн.





СПРАВОЧНО: Станцию Хайратон (Афганистан), согласно международному договору, обслуживают узбекские железнодорожники, у которых непростые взаимоотношения с афганскими транспортниками, в результате чего страдают грузоотправители (груз может быть задержан на складах, вовремя не выгружен из вагона или не своевременно погружен в автотранспорт).

После прибытия на станцию Хайратон (Афганистан), груз из вагонов перегружается на автомобильный транспорт, затем осуществляется перевозка в Кабул, далее до афгано-пакистанской границы и пакистанского города Пешавар. Маршрут перевозки пролегает через города Исламабад, Лахор, Мултан, Хайдарабад до морского порта Карачи (Пакистан).

ВНИМАНИЕ! В настоящее время в Афганистане сложилась нестабильная обстановка (как в южных так, и в северных регионах). Так как в этих регионах активизировались боевики радикальных исламских организаций, рекомендуется перевозить грузы в направлении порта Карачи по территории Пакистана с минимальным пребыванием на территории Афганистана.

Станция Галаба является приграничной на границе Узбекистан - Афганистан. На территории Афганистана – приграничной является станция Хайратон. Ниже приводится пример транспортировки корня солодки по железной дороге из станции Караганды (Казахстан) до станции Галаба (Узбекистан) – граница с Афганистаном. Последним пунктом доставки корня солодки железнодорожным транспортом является станция Хайратон (Афганистан).

Стоимость доставки корня солодки по железной дороге из ст. Караганда (Казахстан) до ст. Галаба (Узбекистан, приграничная с Афганистаном станция)

Маршрут	Срок доставки груза	Тип подвижного состава	Вес (тонн)	Стоимость (USD)
Караганда (Казахстан) – Галаба (Узбекистан)	14 суток	крытый	68	4 752,53*

Маршрут	Срок доставки груза	Тип подвижного состава	Вес (тонн)	Стоимость (USD)
Кустанай (Казахстан) – Галаба (Узбекистан)	17 суток	крытый	68	5 120,93*

* Сумма с учетом возврата порожнего вагона, станционных сборов

Вывод. Данный маршрут можно рассматривать только по доставке груза назначением в Афганистан. Грузы «в Пакистан» или «из Пакистана» через порт Карачи и далее в Персидский залив следует осуществлять морским путем через Иран и иные третьи страны.

3. Монголия

В Монголии есть две главные железнодорожные магистрали:

- трансмонгольская железная дорога, связывающая Улан-Батор с Китаем и Россией;
- железная дорога Чойбалсан-Борзя, связывающая Россию и Монголию.

Трансмонгольская железная дорога проходит через столицу Монголии Улан-Батор и связывает китайский город Цзинин с российским городом Улан-Удэ (на транссибирской магистрали). Магистраль построили в 1949-1961 годах. На территории Монголии, можно выделить следующие значимые остановки: Замын-Уудэ, Сайншанд, Чойр, Дархан и Сухэ-Батор; на территории Китая: Эренхот (станция, где заменяют колесные пары из-за смены ширины колеи).

От магистрали отходят значимые ветки, ведущие к Эрденету, Баганууру, Шарын-Голу и Зуунбаяну.

Железная дорога Чойбалсан-Борзя соединяет четвертый по величине город Монголии Чойбалсан и российский город Борзя в Забайкальском крае. Строительство этого участка железной дороги велось военными железнодорожниками в стратегических целях на театре военных действий общей протяженностью 324 километров с августа по ноябрь 1939 года. Работы велись в условиях реальной боевой обстановки, форсированными методами с широким применением механизации работ.

Железнодорожные перевозки грузов из Казахстана в Монголию

Перевозки осуществляются через ст. Локоть (Казахстан), далее по российским железным дорогам до железнодорожного КПП «Наушки – Сухэ Батор». Таможенные процедуры осуществляют на таможенном посту ЖДПП Наушки (Наушкинская таможня)²⁰.

Далее, после процедур таможенного оформления товаров и транспортных средств, груз следует по железной дороге Монголии в город Улан-Батор. Ориентировочный срок доставки груза – от 12 до 13 суток.

Справка: Монголия входит в СМГС, ЕТТ и МТТ соглашение.

Автомобильные перевозки грузов в Монголию

В Монголии есть одна дорога в истинном смысле этого слова. Она проходит через страну с севера на юг и соединяет Улан-Батор с Россией (Улан-Удэ) и Китаем (Пекин). Абсолютное большинство монгольских дорог – однопольные или многопольные проселочные. Асфальтированные шоссе крайне немногочисленны и располагаются только в районе столицы, связывая Улан-Батор с Сухэ-Батором (это дорога в Россию), Хара-Хорином, Баганууром. Движение по всей остальной территории Монголии осуществляется только по полевым дорогам.

В настоящее время перевозки на Монголию осуществляются по четырем направлениям:

1. Автомагистраль М52: Новосибирск - Барнаул - Бийск - Ташанта по территории России - до г. Цагааннуур в Монголии;
2. Автомагистраль М55: Иркутск - Улан-Удэ - Кяхта (Россия) - Улан-Батор (Монголия), пограничный переход Кяхта - Алтанбулаг;
3. Автомагистраль М54: Красноярск - Абакан - Абэза - Хандагайты (Россия) - Улаангом (Монголия), пограничный переход Хандагайты (Боршо);
4. Сезонные перевозки: Иркутск - Култук - Туран - Монды (Россия) - Алаг - Эрдэнэ - Мурен (Монголия), пограничный переход Монды-Ханх.

²⁰ Адрес таможенного поста ЖДПП Наушки: 671820, Республика Бурятия, Кяхтинский район, п.Наушкино, ул.Вокзальная, д.28.

ВНИМАНИЕ! В накладной CMR указывается пункт назначения и получатель в Монголии, а в книжке МДП в графе «таможня назначения» следует указать Горно-Алтайскую (Ташанта), Тувинскую (Хандагайты) или Наушкинскую (Кяхта) таможни. Наличие разрешений на перевозку необходимо обязательно иметь при себе!

Монголия не является страной-участницей Конвенции «Международные дорожные перевозки» (МДП), поэтому при перевозках из других стран применение книжки МДП заканчивается на российско-монгольской границе.

После прохождения процедур таможенного оформления груза автомобиль следует до монгольских городов Улан-Батор, Дархан, Эрденет и т.д.

Требования к автомобильному транспорту в зимний период:

- использование цепей необходимо практически на всей территории Монголии с октября по май, особенно в областях Баян-Улги, Убса, Хобдо, Жабхан, Хубскуль, Арахандай, Хентей, Селенде;
- максимальная скорость с установленными цепями составляет 20-25 км/час.

Стоимость перевозки по маршруту Алматы – Улан-Батор (протяженность 3 745 км) колеблется от 1.10 до 3 USD/км при объеме груза 20 т (86 куб. м). Необходимо отметить, что в последние годы наблюдается стабильная динамика снижения цен на перевозку грузов из Казахстана в Монголию.

Ориентировочный срок доставки груза из Алматы до Улан-Батора (Монголия) составляет 4-5 суток.

Расстояния между населенными пунктами в км

	Улан-Батор	Сухэ-Батор	Дархан	Ай-вай-хээр	Баян-хонгор	Кобдо	Даланзадгад	Хаттал	Сайшанд	Чой-Балсан
Улан-Батор	–	311	219	430	630	1425	553	772	463	655
Сухэ-Батор	311	–	92	688	843	–	864	794	774	966
Дархан	219	92	–	596	751	1519	772	702	682	874
Айвай-хээр	430	688	596	–	200	995	377	780	663	1085
Баян-хонгор	630	843	751	200	–	759	577	728	863	1265
Кобдо	1425	–	1519	995	759	–	1322	–	1658	2080
Даланзадгад	553	864	772	377	577	1322	–	1157	516	1074
Хаттал	772	794	702	780	728	–	1157	–	1235	1427
Сайшанд	463	774	682	663	863	1658	516	1235	–	531
Чой-Балсан	655	966	874	1085	1265	2080	1074	1427	531	–

Автомобильные пограничные переходы и расстояния до них (из Иркутска): Монды (302 км), Кяхта (683 км), Соловьевск (1600 км, Читинская область)

Расстояние по автодороге от Иркутска до Улан-Батора – 1028 км

Расстояние от Иркутска до Улан-Удэ – 465 км

Расстояние от Улан-Удэ до Кяхты – 218 км

Расстояние от КПП «Кяхта-Алтанбулаг» до Улан-Батора – 345 км

Стоимость доставки масла подсолнечного, сафлорового или хлопкового (ТН ВЭД 1512) и муки (ТН ВЭД 1101) по железной дороге Казахстан - Улан-Батор (через Россию)

Станция отправления	Усть-Каменогорск 713702	Кустанай 684001
Станция назначения	Улан-Батор 000848	Улан-Батор 000848
Наименование груза	Масло подсолнечное	Мука
ЕТСНГ код	556208	504063
ГНГ код	15121900	11029090
Вес (тонн)	50	50

Расстояние (км)	3684	4758
Срок (суток)	22	27
Стоимость (USD)	4 765.07	5 136.75

III. КРАТКИЙ СТРАНОВОЙ ОБЗОР ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАНА, КЫРГЫЗСТАНА, ТУРКМЕНИСТАНА, УЗБЕКИСТАНА

Казахстан

Транспортная система Казахстана в настоящее время представляет собой комплекс, в который входит: более 115 тысяч километров автодорог с твердым покрытием, свыше 15 тысяч километров железных дорог общего пользования; 8 тысяч километров подъездных путей промышленных предприятий; тысячи километров трубопроводных магистралей для перекачки нефти, газа и нефтепродуктов; 4 тысячи километров речных путей, сотни железнодорожных станций, ряд морских и речных портов, пристаней, перевалочных баз, аэропортов и контейнерных терминалов.

В настоящее время в Казахстане активно строятся новые грузовые терминалы. Так, в рамках дорожной карты Правительством Казахстана планируется построить три сухогрузных терминала в морском порту Актау, что позволит увеличить перевалку сухих грузов на 2,5 млн.тенге в год, а общая пропускная способность морского порта вырастет до 20,5 млн. тонн в год.

Самый крупный в Казахстане Кargo-терминал класса «А» действует в аэропорту города Караганды. Площадь терминала 3456 кв.м, мощность – 30 тыс. тонн груза в год.

Активно начал работу Казахстано - Китайский

логистический терминал в Ляньюньгане (КНР). Планируемый объем в 2015 году – переработка 250 тыс. ДФЭ (условных единиц контейнеров), в перспективе через 5 лет этот показатель составит 500 тыс. ДФЭ. В связи с перспективным увеличением контейнерных перевозок на приграничной станции Алтынколь в декабре 2015 года вводится в эксплуатацию контейнерный терминал с перерабатывающей мощностью 500-600 контейнеров в сутки.



В 2014 году в г. Алматы по правительственной программе ФИИР открыт крупный логистический терминал «Almaty Contract Logistics», который оборудован:

- складами класса «А»;
- складами временного хранения, государственным таможенным постом и таможенным складом;
- контейнерной площадкой.

Аналогичные терминалы строятся в Хоргосе, городах Шымкент, Актау, Актобе. В настоящее время, во всех регионах Казахстана действуют около 30 контейнерных терминалов и свыше 5 тысяч подъездных путей, предоставляющих услуги терминальной обработки и хранения грузов. Наряду со строительством новых железнодорожных линий значительно усилится транспортный потенциал Республики Казахстан, который позволит увеличить объем транзитных перевозок в 2 раза и к 2020 году довести до 36 млн. тонн.

Кыргызстан

Перспективные железнодорожные линии Кыргызстана:

- Проект строительства Китайско-Кыргызстано-Узбекистанской железнодорожной магистрали. Данный проект рассматривается в свете регионального развития сети железных дорог Кыргызстана на современном этапе по формированию Евразийской трансконтинентальной железнодорожной магистрали, которая соединит тихоокеанские порты с Персидским заливом, Европой и Средиземноморьем и пройдет через Кыргызстан.

Согласно перспективным планам развития железных дорог Кыргызстана, также предусматривается строительство:

- Кара-Кече – Арпа – 155 км;
- Арка (Кыргызстан) – Кайраккум (Таджикистан) – 6 км.

В Кыргызстане развит автомобильный транспорт из-за горного рельефа страны. Основные автомобильные дороги соединяют города Бишкек – город Ош север и юг страны. Далее трасса пролегает через населенный пункт Сары-Таш в направлении границы с Китайской Народной Республикой, пункт пропуска на границе Торугарт, и в направлении границы с Таджикистаном – пункт пропуска Карамык. От Карамыка дорога пролегает через населенный пункт Джергитал до города Душанбе – столицы Таджикистана. Также к важным автомобильным дорогам следует отнести дороги, соединяющие Баткентский регион Кыргызстана с городом Исфара в Таджикистане.

Туркменистан

Эксплуатационная длина железных дорог Туркменистана на начало 2012 года составляла 3 551 км.

Построена важнейшая для страны железнодорожная линия Теджен – Сарахс - Мешхед протяженностью 132 км. Далее, построена новая магистраль Туркменабад – Атамырат протяженностью 215 км. Эта линия открыла еще один транзитный коридор в соседние страны – Узбекистан, Таджикистан, Афганистан, который стал втрое короче. В 2006 году построена железнодорожная линия Ашхабад - Каракумы - Дашогуз, протяженностью 540км, которая соединила коротким маршрутом два крупных региона – Ахалский и Дашагузенкий.

В 2009 году построен мост через реку Амударья в районе г.Атамырат, длина моста 1415 км. Мост соединил правобережную железнодорожную сеть с новой магистралью Туркменабад - Атамырат и всю железнодорожную сеть страны.

В 2014 году Туркменистаном совместно с Казахстаном и Ираном построена железнодорожная линия «Узень – Гызылгайя – Берекет – Этрек-Горган». Общая протяженность линии по территории Туркменистана – 700,5 км.

Узбекистан

Общая протяженность железных дорог 4,2 тыс. км, электрифицировано более 1 тыс. км, в планах – 2 тыс. км.

Железные дороги Узбекистана и инфраструктурные объекты построены с соблюдением высоких стандартов.

В Узбекистане построена железнодорожная линия «Нукус – Мискен – Учкудук – Бухара», которая позволяет избежать простоев при транспортировке грузов на территорию Туркменистана. Большое значение имеет железнодорожный узел «Хайратон - Галаба» (Афганистан). В рамках проекта строительства и реконструкции дорог, в Узбекистане проведена реконструкция 517 км автодорог, 3-х крупных транспортных развязок, а также мостов и путепроводов.

Поскольку Узбекистан не имеет выхода к морю, воздушные сообщения играют важную роль в грузоперевозках, доля которых в международных перевозках составляет 4%. На базе аэропорта города Навои, создан международный мультимодальный центр логистики, который объединяет грузовые авиаперевозки в Европу, Индию, Китай и страны Персидского залива.

Приложение №1

Список экспедиторских компаний Казахстана

№ п/п	Наименование компании, адреса, контакты	Оказываемые услуги
1	<p>Транспортно-экспедиционная компания «ДАРУ Транс Трейдинг» г.Астана ул. Сейфулина, 7, оф. 27. Тел.: +7 (7172) 23-88-61, 23-89-12; сот.: +7 701-520-81-79; e-mail: office@daru-trans.kz</p>	<p>Компания располагает своей механизированной базой для погрузки-выгрузки контейнеров, складами для хранения тарно-штучных грузов, открытыми площадками:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Перевозка грузов железнодорожным транспортом по странам СНГ, Балтии; • Предоставление собственных вагонов; • Оперативный расчет стоимости перевозки груза; • Круглосуточный диспетчерский контроль за вагонами.
2	<p>АО «Транко» г. Алматы, ул. Горная, 276а. Тел.: +7 (727) 258 88 00; факс: +7 (727) 258 81 17; www.tranko.kz</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Экспедирование грузов • Транспортировка нефтепродуктов • Перевозка продуктов питания • Контейнерные перевозки грузов • Транспортировка автомобилей • Оперирование грузовыми вагонами • Финансовые услуги • Таможенные услуги и страхование.

№ п/п	Наименование компании, адреса, контакты	Оказываемые услуги
3	<p>GE Logistics LLP (ТОО «GE Logistics») г.Атырау, ул.Кулманова, 107, офис 5. Тел.: +7 (7122) 20 20 70, 20 25 70; Факс: +7 (7122) 20 20 77. E-mail: office@gelogistics.kz</p>	<p>Транспортная экспедиция по внутренним, экспортно-импортным и транзитным перевозкам по железной дороге Казахстана, стран СНГ и ЕС:</p> <ul style="list-style-type: none"> – доставка сырой нефти, нефтепродуктов, сыпучих грузов в любой пункт назначения; – таможенное оформление экспортных, импортных грузов; – предоставление информации по дислокации вагонов; – согласование основного и дополнительного ж.д. планов перевозки с железнодорожными администрациями стран СНГ и Балтии (КТЖ, РЖД, Укрзализниця и т.п.); – консультации по логистике маршрута перевозки грузов; – предоставление ж.д. вагонов в краткосрочную и долгосрочную аренду.
4	<p>ТОО «Ирбис-1» г.Алматы, ул.Горная 276а. Тел.: +7 (727) 258 88 00; Факс: +7 (727) 258 81 17; www.tranko.kz</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Транспортно-экспедиторское обслуживание экспортно-импортных и транзитных перевозок • Консультации по организации перевозок и оформление перевозочных документов • Расчеты тарифов и выбор оптимальной схемы перевозок • Предоставление сквозных ставок • Оформление перевозки и провозных платежей по всему маршруту следования, с предложением гибких тарифов.

№ п/п	Наименование компании, адреса, контакты	Оказываемые услуги
5	<p>Группа компаний «Atasu» г.Алматы, ул. Амангелды, 59А, БЦ «Шар-Тас». Тел.: +7 (727) 267 64 00. E-mail: info@atasu.kz www.atasu.kz</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Мультимодальные перевозки • Контейнерные перевозки • Услуги таможенного представителя • Складские услуги • Перевозка тяжеловесных грузов • Страхование грузов • Собственный логистический терминал • Собственный парк подвижного состава • Сопровождение и охрана груза • Консолидация груза.
6	<p>ТОО «Союзтранслинк» г.Алматы, ул. Искендерова, 5, БЦ «Шар-Тас». Тел.: +7 (727) 266 80 21, 266 80 23. E-mail: info@stl.kz www.stl.kz</p>	<p>Вид деятельности: транспортно-экспедиторские услуги Вид транспортировки: железнодорожные, авто, авиа, мультимодальные перевозки; Тип грузов: коммерческие грузы.</p>
7	<p>ASSIAN SYNERGY LOGISTICS г. Алматы, ул.Тимирязева 42, павильон 23, офис 106. Тел.: +7 (727) 269 55 15. E-mail: info@aslogistics.kz www.aslogistics.kz</p>	<p>Вид деятельности: транспортно-экспедиторские услуги Вид транспортировки: железнодорожный, авто, мультимодальный Тип грузов: габаритные, негабаритные.</p>

Приложение №2

**Основной перечень компаний-собственников вагонов
Республики Казахстан**

№ п/п	Наименование собственников вагонов	Кол-во вагонов
1	АО «Казтемиртранс»	58631
2	«Исткомтранс» ТОО	10704
3	ТОО «ТрансКом»	8364
4	ТОО «GE Logisiics»	3722
5	«Богатырь Транс» ТОО	3332
6	«ОЛЖА» АО	1697
7	«Тенгизтрансгаз» АО	3069
8	ТОО «Petroleum»	3247
9	«Транспортный Холдинг» ТОО	1824
10	ТОО «МЭК Транссистема»	2218
11	ТОО «PRO TRANS Logislics»	2215
12	ТОО «ТексолТранс»	2658
13	АО «БРК-Лизинг» дочерняя организация АО «Банк Развития»	1568
15	ТОО «Казцинк-ТемирТранс»	1431
16	ТОО «ПетроКазахстан Транспортейшн Сервиссез»	1029

Приложение №3

ЗАЯВКА НА ОПЕРИРОВАНИЕ ВАГОНАМИ ПОД ПЕРЕВОЗКУ № 1 ОТ 15.01.2015 г. (пример использования перевозки)

1. В соответствии с Договором № 001/1-НПФ-И от 15.01.2015 года Клиент просит Оператора оказать услуги оператора вагонов на следующих условиях:

1	Период перевозки	январь
2	Вид перевозки	
3	Род подвижного состава	Крытый с верхними люками
4	Станция отправления (наименование станции, ж/дорога, код станции)	Актобе КЗХ (667909)
5	Станция назначения (наименование станции, ж/дорога, код станции)	Сарахс (756905) Иран Код страны 364
6	Грузоотправитель (наименование, ОКПО, адрес, 4-значный код грузоотправителя, контакты)	ТОО «Фураж» ОКПО Адрес: г.Алматы ул.Наурызбай батыра код предприятия XXXX тел. XXXXXXXX
7	Грузополучатель (наименование, ОКПО, адрес, 4-значный код грузополучателя, контакты)	Rooyesh Tegarar Kala Shargh Co.1000 Иран №713 Vakilabad Blvd
8	Наименование груза	Корма растительные
9	Коды груза по ЕТСНГ/ГНГ	071025/23080090
10	Вес, тн	120 тонн
11	Количество вагонов ед. заявленное	2
12	Количество вагонов ед. согласованное	2

Приложение №4

Накладная СМГС (лицевая сторона)

Система оприходования при вывозе из страны
 Система оприходования - Единый акциз

17 Накладная СМГС / Frachtkarte CIM/SMGS Дорожная ведомость (дополнительный экземпляр) Frachtkarte (zusätzliche Ausfertigung)		18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

При подготовке инструктивного материала на тему «Торгово-транспортные маршруты стран Персидского залива (Иран, ОАЭ), Монголии, Афганистана» использованы следующие материалы:

1. «Развитие транспорта и логистики между Центральной Азией и Афганистаном», Круглый стол, г.Ташкент (03 декабря 2013г.).

2. Семинар по транспорту и логистике, Кыргызстан г. Бишкек (18-20 декабря 2014 года).

2. Проект по региональному экономическому сотрудничеству. «Влияние транспорта и логистики на развитие торговли в Центральной Азии», 30 октября 2014г, г. Алматы.

3. Центрально-Азиатский торговый форум USAID CENTRAL ASIA 29-30 октября 2014г.

4. Международная конференция по Евразийской транспортной интеграции (ЕТИ-2014) на тему: Возвращение «Шелкового пути»: торговые мосты между Европой и Азией (12-13 ноября 2014г).

5. Транспорт и логистика между Центральной Азией и Южной Азией: «Новые реалии». Круглый стол, г. Алматы, 18-20 мая 2015г.

6. Закон РК «О железнодорожном транспорте».

7. Правила и технологии планирования, осуществления перевозочного процесса, операций, связанных с перевозкой грузов, оформления документов и составления актов, производства специальных исследований и экспертиз.

8. Тарифное руководство (прейскурант (часть 3)), утвержденный приказом и.о. президента дороги от 31.08.2004 года №440-Ц.

9. Другие нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность железнодорожного транспорта Республики Казахстан.

