

Обзор Восстановления Железных Дорог в Центральной Азии

Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан

Рабочий Документ Анализ и Прогноз Перевозок на участке Кунград - Бейнеу

Октябрь 2005 г.



Данный проект
финансируется
Европейским Союзом

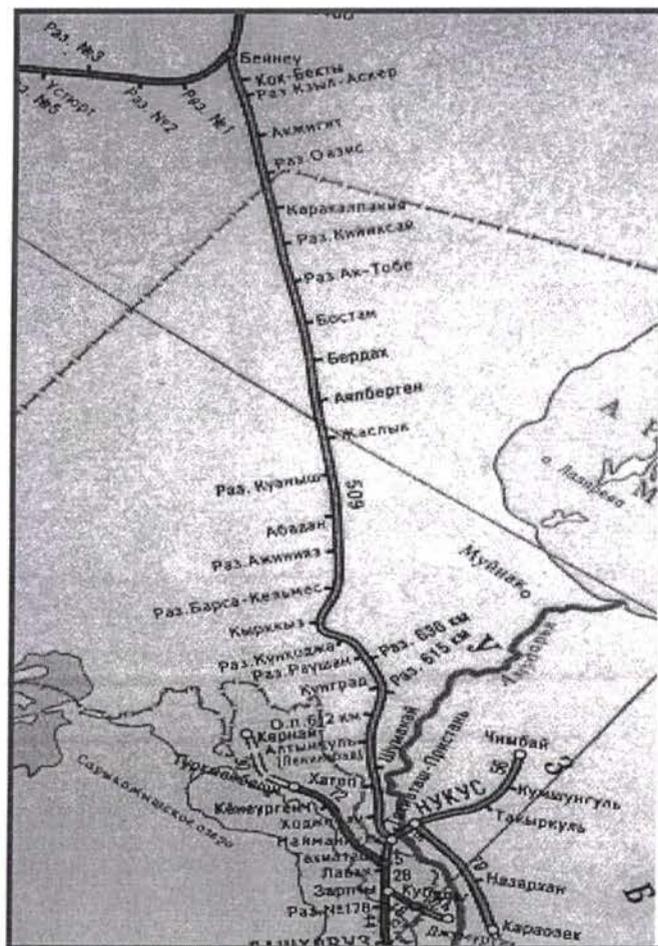


Проект осуществляется
Италферр S.p.A.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Роль участка железнодорожной линии Кунград-Бейнеу	1
1.1 История участка.....	1
1.2 Местоположение Участка	1
1.3 Участок Кунград-Бейнеу как Часть Узбекской Железнодорожной Сети.....	2
1.4 Важность участка для Туркменистана	3
1.5 Роль зоны влияния участка Кунград -Бейнеу.....	3
2. Тенденции в грузовых перевозках на участке Кунград - Бейнеу	4
2.1 Грузовые перевозки по группе товаров за 2000 и 2003 г.г.	4
2.2 Перевозки по станциям отправления и назначения и по предметам потребления согласно стистическим данным Узбекистана	5
2.3 Перевозки по станциям отправления и назначения и по предметам потребления согласно статистическим данным Казахстана	6
2.4 Сравнение перевозок через две границы между Казахстаном и Узбекистаном.....	8
3. Внешняя торговля, связанная с перевозками на участке Кунград-Бейнеу	11
3.1 Общие Тенденции во Внешней торговле с 1995 года	11
3.2 Тенденции Внешней торговли согласно статистике Организации Экономического Сотрудничества И Развития (OECD)	13
3.3 Внешняя торговля Узбекистана согласно национальной Статистике	14
3.4 Внешняя торговля Таджикистана согласно национальной Статистике	15
3.5 Торговля используя северную ветку коридора ТРАСЕКА через Каспийское море 16	
4. Прогноз грузовых перевозок	17
4.1 Подход к Прогнозу Перевозок	17
4.2 Прогноз, основанный на статистических данных Узбекистана	18
4.3 Корректировка, основанная на статистических данных Казахстана	19
4.4 “ Коисервативный Сценарий”	20
4.5 Перераспределение перевозков	21
4.6 Перевозки порожденные в местном масштабе.....	22
5. Пассажирское Движение на участке Кунград -Бейнеу	23
5.1 Существующие перевозки.	23
5.2 Прогноз перевозок.....	24
6. Заключение о перспективах на участке Кунград-Бейнеу	25

Железнодорожная линия Кунград-Бейнеу



1. Роль участка железнодорожной линии Кунград-Бейнеу

1.1 История участка

В 1880 году Русские начали прокладывать железнодорожную линию от Туркменского порта Красноводск – в настоящее время Туркменбаши - на Каспийском море. В 1886 году линия достигла западного берега реки Амударьи в Чарджоу – в настоящее время Туркменабад -. В 1888 году был построен деревянный мост через Амударью и в 1899 линия достигла Ташкент. К 1906 году Ташкент был связан с Оренбургом на южном Урале.

Семь десятилетий спустя была построена линия длиной 1025 км Чарджоу - Кунград - Бейнеу. Она была пущена в эксплуатацию в 1972 году и связала Туркменистан и Узбекистан с Казахстаном и далее на севере с Россией. В то время это была самая западная часть северо-южной линии в Центральной Азии. Некоторое время спустя, появились планы построить еще одну северо-южную ветку на восточном побережье Каспийского моря, образуя прямую связь между Туркменистаном и Казахстаном, однако эти планы не были осуществлены.

Линия Кунград - Бейнеу дала западной части Узбекистана более прямой доступ к России, чем старая линия, которая пересекает намного большую часть территории Казахстана. После развала Советского Союза Узбекистан не захотел слишком зависеть от Туркменистана, так как Узбекские товары и пассажиры вынуждены были пересекать границы с целью поездок как между центральной или восточной частью Узбекистана, так и в северных регионах от Хорезма и Каракалпкстана или южной областью Сурхандарьи. В желании быть более независимым в плане отношений между странами Узбекское правительство решило построить новую линию между Учкудуком и Нукусом и восстановить участок железнодорожной линии Навои-Учкудук. Новая линия открылась в 2001 году . Только после того, как был построен мост через Амударью в 2003 году линия связала регион с Ургенчем, столицей Хорезмской области.

1.2 Местоположение Участка

Главная цель нового участка состояла в том, чтобы избежать не нужного пересечения границы. Это также позволило проложить торговый путь между Узбекистаном и странами на северо-западе, используя все больше свою национальную сеть, что означало использование больше национальных ресурсов и экономию твердой валюты.

Ожидалось, что открытие новой линии могло изменить маршрут перевозок ТРАСЕКА, через Кавказ от порта Туркменбаши к порту Баку. Это соответствует желанию Узбекистана продавать свой хлопок, чтобы наименьшим образом зависеть от инфраструктуры, построенной в советское время на Балтийском побережье в Риге. В случае, если грузинский порт Поти мог бы принять участие в торговле, базировавшийся в Риге, маршрут ТРАСЕКА стал бы стратегическим, и что самое важное не зависел бы от одного порта на Каспийском море. Однако порт Поти не оправдал ожиданий и только 5 % торговли хлопком проходило через этот порт. Рига же потеряла перевозки, но это было в пользу портов Бандар-Аббаса в Иране.

Кажется, что постепенно обретали форму дополнительные цели. Считалось, что после того, как была построена железнодорожная линия между Кашгаром в Китае и Андижаном в Ферганской долине, а также прямая железнодорожная связь между Ферганской

долиной и Ташкентом, Узбекистан мог бы ожидать, что часть перевозок между Китаем – Европой будет производиться через свою территорию через Нукус и Кунград. Однако шанс увидеть это будет намного уменьшен, если будет построена Транс-Казахстанская линия, связывающая Китай с районом Каспийского моря.

Другое развитие могло бы быть связано со строительством новой линии, связывающей основную Узбекскую сеть с Термезом и далее с Афганистаном. Строительство проходит по плану, и вскоре новая линия будет открыта. Кроме того, имеются планы относительно строительства новой линии, связывающей Термез с Мазари-Шарифом на территории Афганистана, хотя этот проект может быть отложен, поскольку американское финансирование становится более эфемерным. Существуют даже планы продолжить строительство новой линии между Мазари-Шарифом и Иранской сетью железных дорог.

Если этим планам суждено осуществиться, Афганистан может встать перед проблемой колеи, построенной когда-то Русскими, которая имеет исключительно ограниченное движение со станциями отправления и назначения в Узбекистане и Таджикистане. Намного лучше было бы для Афганистана начать строить железнодорожную сеть со стандартной колеей от Иранской сети железных дорог и попробовать не зависеть от слишком узкой группы клиентов. Это может означать, что направление должно быть выбрано в сторону Кандагара, а не Мазари-Шарифа. Уже существуют некоторые перевозки с Афганистаном, используя линию Бейнеу и Кунград. Но оно довольно небольшое, и кажется связано с гуманитарной помощью, которая является по своей природе временной.

1.3 Участок Кунград-Бейнеу как Часть Узбекской Железнодорожной Сети

Окончательная железнодорожная сеть Узбекистана в результате осуществления современных планов будет напоминать вилку с пятью зубцами обычной магистрали между Ташкентом и Самаркандом / Маракандом.

- Две линии на севере по направлению Казахстана и России то есть линии к северу от Ташкента и одна проходящая через Нукус и Кунград.
- На востоке линия, в данный момент связывающая с Кыргызстаном с продолжением в Китай, которую можно ожидать в не столь отдаленном будущем.
- На западе линия, связывающая с Туркменистаном, которая может потерять свою значимость, если наладятся отношения с Туркменистаном.
- На юге новое соединение с Термезом и Афганистаном

Транспортная связь Кунград - Бейнеу - стратегически важная для Узбекистана.

- Для транспортной связи с Россией и через нее с Европой она дает преимущества на линии к северу от Ташкента, проходя по большей части по территории Узбекистана и принося доходы УТИ, экономическую деятельность в регионах, которые она пересекает и сбережения иностранной валюты, которая является все еще недостаточной.
- Для использования коридора TRACECA, через порт Актау, поскольку является альтернативой Тукменбаши, который из-за своего монопольного положения мог бы иметь больше преимуществ.

1.4 Важность участка для Туркменистана

Железнодорожная связь Кунград-Бейнеу - также жизненно важна для Туркменистана, по крайней мере, в данный момент. Она связывает эту страну с Казахстаном и Российской Федерацией. В настоящее время существуют другие альтернативы - использование или не асфальтированных дорог с Казахстаном или паромом с Махачкалой, Астраханью или Баку.

Продолжающееся строительство прямой железнодорожной линии между Ашгабатом и Дашогузом, не проходя через Ургенч, не обязательно приведет к большому изменению в уровне перевозок для участка Кунград - Бейнеу.

Однако в более долгосрочном плане, вероятно, что Туркменистан осуществит свои планы строительства новой линии между Туркменбаши и Казахстаном к востоку от Каспийского моря. Когда проект будет продвигаться вперед, перевозки Туркменистана, которые составляют на сегодня приблизительно одну четверть грузовых перевозок на линии Кунград - Бейнеу, могли бы быть направлены в обход по новой линии.

1.5 Роль зоны влияния участка Кунград -Бейнеу

Обычная зона влияния участка - нижняя Амударья, состоящая из Хорезмской области и Республики Каракалпакстана. Социально-экономические индикаторы приведены в Таблице 1:

Таблица 1 - Социально-экономические индикаторы для нижней Амударьи

Индикаторы	Ед. Изм.	Республика Каракал пакстан	Хорезмская область	Всего по нижней Амударьи	Всего Страна	Доля нижней Аму Дарьи
Площадь	Тысяча км ²	166.0	6.3	172.2	447.4	38.5%
Население 2003 г.	Миллион человек	1.59	1.44	3.03	26.1	11.6%
ВВП 2003г.	Миллиард сум	204.6	301.1	505.7	8316	6.1%
Промышленное производство	Миллиард сум	63.4	88.2	151.6	5697.2	2.7%
Сельскохозяйственное производство	Миллиард сум	93.3	240.4	333.7	3519.4	9.5%
Экспорт 2004г.	Миллион дол. США	21.1	33.5	54.6	3526.7	1.5%
Импорт 2004г.	Миллион дол. США	49.8	22.4	72.2	2711.4	2.7%
Экспорт 2003г через Акжигит	Тысяча тонн	19.2	14.1	33.3	262.2	12.7%
Импорт 2003г через Акжигит	Тысяча тонн	29.3	284.6	313.9	495.9	63.3%
Внешняя торговля 2003г./Акжигит	Тысяча тонн	48.5	298.7	347.2	758.1	45.8%

Регион Амударьи охватывает одну треть территории Узбекистана, но его население составляет только приблизительно 11 % от всей численности населения. Валовой внутренний продукт на душу населения относительно низок, особенно в Каракалпакстане, где он составляет одну треть от национального ВВП. Сельское хозяйство является все еще основной деятельностью, тогда как промышленность пока еще хорошо не развита.

Доля региона во внешней торговле составляет незначительные 2 % национальной торговли. Однако его важность необычайно большая в перевозках при пересечении Казахстан - Узбекская граница в Акжигите - Оазисе. В 2003 году почти две трети импорта, Узбекистана через ту границу были направлены в этот регион. Однако доля была мала для экспорта, где доминирующее положение занимает хлопок, выращиваемый западными областями, особенно Бухарской, Самаркандской областями и Каракалпакстаном.

Вышеупомянутые соображения указывают на важную роль, которую может играть регион в будущем на участке Кунград - Бейнеу. В особенности, увеличение импорта могло бы иметь существенное влияние на перевозки.

2. Тенденции в грузовых перевозках на участке Кунград - Бейнеу

2.1 Грузовые перевозки по группе товаров за 2000 и 2003 г.г.

В Приложении 1 приводится объем перевозок между Найманкулом на границе с Туркменистаном и Бейнеу, где одна ветка идет на север к Макату и далее в Россию, а другая идет на запад в порт Актау на Каспийском море. Существуют небольшие местные перевозки между Кунградом и Бейнеу, кроме главным образом строительных материалов, связанных с дорожным строительством. При таких обстоятельствах статистика пересечения границы дает хорошее представление о перевозках на участке Кунград-Бейнеу.

Таблица 2 Перевозки железной жорогой по группам предметов потребления через границу Узбекистана в Аджигите в 2003 году

Ед. Изм.: Тысяча тонн

Направление	Руда и Уголь	Нефтяные продукты	Зерно	Химикаты Стройматериалы	Металл	Лесо материалы	Прочие	Всего	Доля Страны
Северная ветка									
Экспорт из Узбекистана		5.5	0.6	1.8	0.2		254.5	262.6	37.1%
Транзит в		120.7		1.1	0.5		53.4	175.7	24.8%
Туркменистан									
Таджикистан					166.8		94.1	260.9	36.8%
Афганистан							0.2	0.2	0.0%
Кыргызстан						0.1	8.8	8.9	1.3%
Всего	0.0	126.2	0.6	2.9	167.5	0.1	411.0	708.3	100%
Доля предметов потребления	0.0%	17.8%	0.1%	0.4%	23.6%	0.0%	58.0%	100%	
Южная ветка									
Импорт в Узбекистан	3.2	2.9	6.1	5.2	79.8	3.7	395.2	496.1	36.1%
Транзит из									
Туркменистан			3.3	3.2	28.7	23.8	140.0	315.6	22.9%
Таджикистан	225.0	122.8	34.7	4.8	7.3	1.3	123.4	519.3	37.7%
Афганистан		0.4	0.2		4.4	2.3	29.7	37.0	2.7%
Кыргызстан		3.4			0.1		4.6	8.1	0.6%
Всего	228.2	132.8	44.2	38.7	208.2	31.1	692.9	1376.1	100%
Доля товаров	16.6%	9.7%	3.2%	2.8%	15.1%	2.3%	50.4%	100%	
Оба направления									
Всего	228.2	259.0	44.8	41.6	375.7	31.2	1103.9	2084.4	
Доля предметов потребления	10.9%	12.4%	2.1%	2.0%	18.0%	1.5%	53.0%	100%	
<p>Источник: Статистические данные УТИ</p>									

В Приложении 1 приводятся статистические данные как Узбекистана, так и Казахстана за 2003 год. Существует хорошее соответствие между ними по большинству групп

товаров, кроме "металла" и "прочие". Статистические данные Узбекистана включают больше объема в рубрике "металл", а статистические данные Казахстана в рубрике "прочие". Узбекские данные показывают более высокие цифры перевозок в северном направлении, 0.7 миллионов тонн против 0.4 статистических данных Казахстана. Возможное объяснение этому лежит в том факте, что металлы были включены в рубрику "прочие" в Казахстане. В противоположном южном направлении статистические данные Казахстана приводят данные по перевозкам, составляющие общее количество в 2.45 миллионов тонн против только 1.38 миллионов в Узбекской статистике. Возможное объяснение - то, что некоторая часть перевозок, связанных с национальной безопасностью, не была включена в Узбекскую статистику.

Тем не менее, величина одна и та же между 2 и 3 миллионами тонн, которые пересекают границу. Объем перевозок не сбалансированный в северном направлении, представляющие меньше чем одну треть от общего количества. Если бы не товары в пункте "прочие", которые представляли, больше чем половину от общего количества, основные группы товаров были бы представлены нефтяными продуктами, рудой и металлом с объемами между 0.2 и 0,4 миллион тонн, та же самая величина как при перевозке хлопка.

2.2 Перевозки по станциям отправления и назначения и по предметам потребления согласно статистическим данным Узбекистана

Статистика, собранная проектом, позволяет определить долю импорта, экспорта и транзита. Для транзита через территории Казахстана и Узбекистана было возможно определить, которая из границ была пересечена. Это дает представление относительно происхождения и предназначения товаров, особенно в странах с тупиковым концом, таких как юг Таджикистана и Кыргызстана.

Распределение перевозок по группам предметов потребления и станциями отправления или назначения через Узбекскую границу в Акжигите в 2003 году дается в Приложении 2. Данные суммированы в Таблице 2. Примечательно то, что доля перевозок каждой страны более или менее та же для северного и южного направлений, кроме Афганистана, которая едва ли экспортирует какие-либо грузы по железной дороге. **Узбекистан представляет только одну треть от общего количества** в форме экспорта, также как импорта.

Вклад Таджикистана составляет другую треть, которая практически такая же, как и у Узбекистана. Это на самом деле неудивительно, так как Таджикистан вынужден направлять свои перевозки по любому из этих маршрутов, которые в конечном счете наиболее удобны для Узбекистана.

Доля Туркменистана составляет другую четвертую часть от общего количества. Действительно, единственная прямая железнодорожная связь этой страны с Россией и Европой - в настоящее время через Кунград, альтернатива – отправка товаров паромом между Туркменбаши и Махачкалой или Астраханью или перевозка товаров грузовиками до Казахской станции.

Южный Кыргызстан представляет очень маленькую пропорцию от общего количества перевозок. Доля Афганистана существенна только в форме импорта, который главным образом соответствует гуманитарной помощи.

Можно идентифицировать некоторое количество специфических потоков перевозок. 120 000 тонн нефтяных продуктов отправлены из Туркменистана, которая имеет свои месторождения нефти на границе с Узбекистаном. 166 800 тонн металла было

перевезено на север из Таджикистана, который является основным производителем алюминия. В свою очередь страна получила 225 000 окиси алюминия, который необходим для производства металла. Таджикистан, который не имеет никаких месторождений нефти, вынужден импортировать нефтяные продукты, которые составили более чем 120 000 тонн в 2003 году.

2.3 Перевозки по станциям отправления и назначения и по предметам потребления согласно статистическим данным Казахстана

Статистические данные Казахстана дают представление относительно грузов, пересекающих Казахско-Узбекскую границу.

В Приложении 3 приводится распределение по группам предметов потребления и товарами, пересекающими границу Казахстана в Оазисе в 2003 году. Данные суммированы в Таблице 3.

Таблица 3 Перевозки по группам предметов потребления через Казахскую границу в Оазисе в 2003 году

Ед. Изм.: Миллион тонн

Направление	Руда и Уголь	Нефтяные продукты	Зерно	Химикаты Стройматериалы	Метал	Лесо материалы	Прочие	Всего
Северное направление								
Импорт Казахстана								0.00
Транзит в							0.01	0.01
Актау								
Астрахань		0.13					0.09	0.22
Другие границы							0.17	0.17
Всего	0.00	0.13	0.00	0.00	0.00	0.00	0.27	0.40
Доля предметов потребления	0.0%	32.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	67.5%	100%
Южное направление								
Экспорт из Казахстана		0.04			0.02		0.01	0.07
Транзит из							0.02	0.02
Актау								
Астрахань	0.23	0.10	0.04	0.03	0.04	0.02	0.32	0.78
Другие границы				0.02	0.01	0.02	1.53	1.58
Всего	0.23	0.14	0.04	0.05	0.07	0.04	1.88	2.45
Доля товаров	9.4%	5.7%	1.6%	2.0%	2.9%	1.6%	76.7%	100%
Оба направления								
Всего	0.23	0.27	0.04	0.05	0.07	0.04	2.15	2.85
Доля предметов потребления	8.1%	9.5%	1.4%	1.8%	2.5%	1.4%	75.4%	100%
Источник: Статические данные КЖД								

Почти все перевозки транзитные. Казахстан не производит каких-либо перевозок через Оазис, а экспорт представляет только очень маленькую долю того, что пересекает границу.

Интересно отметить роль пограничного пункта Актау и Аксарайская - Астрахани, куда можно с легкостью попасть из Бейнеу. Более чем половина перевозок, поступающих в Казахстан на станции Оазис, отправляется из Астрахани. Но только одна треть

перевозок, вывозимых из Казахстана на данном пункте Узбекской границы, поступает в Астрахань.

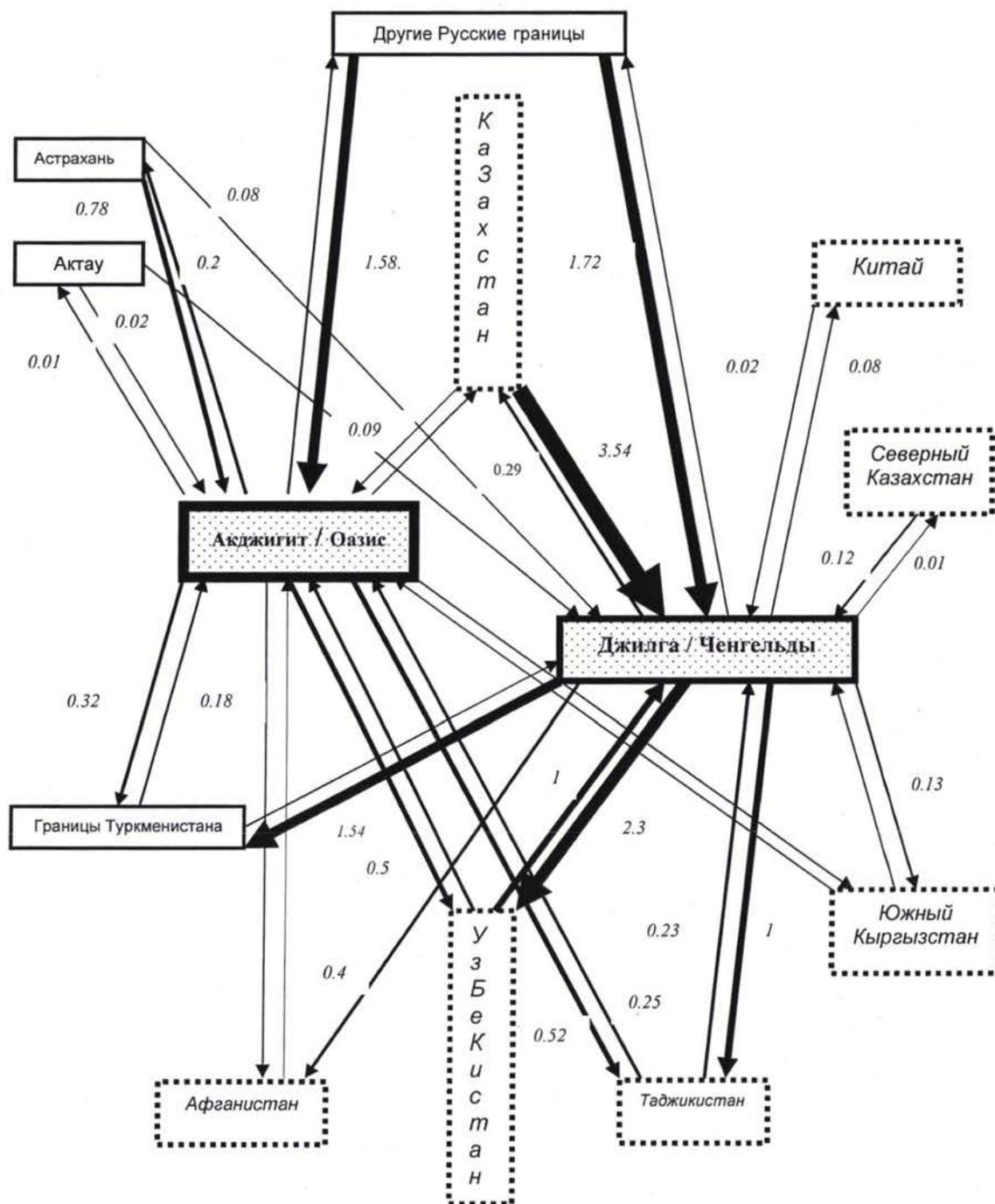
Можно предположить, что для перевозок, провозимых через порт Актау, используется коридор TRACECA, хотя их можно было совершать через порты Каспийского моря, чем Баку. В любом случае объем перевозок довольно небольшой, только 0.02 миллиона тонн, направляющихся на юг. Еще меньшее количество 0.01 миллиона тонн отправляется из Баку, вероятно хлопок, идущий в порт Потти.

Статистика для пункта пересечения Казахской границы - перевозки из Бейнеу в Оазис, когда участок линии был передан УТЙ - также доступна на 2000 и 2001г.г. Это очень ценно, так как новая прямая линия Учкудук - Нукус на Узбекской территории была открыта в 2001г.

В Приложении 3 также приводится распределение перевозок в Оазисе в 2000 и 2001 годах. В Таблице 4 дается сравнение перевозок, выполненных в 2001 и 2003 г.г.

Основные потоки перевозок между странами или пунктами пересечения границы представлены на диаграмме на следующей странице. Потоки внутри Казахстана даны точно согласно Казахской статистике, а потоки внутри Узбекистана согласно Узбекской статистике. Как уже было упомянуто, существует полное соответствие между источниками, но величины даны удовлетворительно.

Диаграмма также показывает перевозки на другой границе между Казахстаном и Узбекистаном, как показано в Приложении 3 и Приложении 4.



2.4 Сравнение перевозок через две границы между Казахстаном и Узбекистаном.

Есть два железнодорожных пункта пересечения границы между Казахстаном и Узбекистаном. Один к северу от Ташкента. Он называется Ченгельды в Казахской статистике и Джилга в Узбекской статистике. Другой - между Кунградом и Бейнеу на станциях под названием Оазис в Казахской статистике и Аджигит в Узбекской статистике. До некоторой степени два пункта пересечения границы соревнуются между собой.

Узбекские Железные дороги имеют тенденцию отправлять в максимально возможной степени через Кунград с целью увеличения расстояния пробега на своих линиях.

Статистические данные о перевозках, пересекающих Казахские границы в Оазисе и Ченгельды, имеются как на 2001г., так и на 2003г. Это дает возможность проанализировать развитие распределения перевозок между этими двумя границами. Это особенно важно для оценки того, что повлияло на открытие новой линии Учкудук - Нукус в 2001г.

Объем перевозок для каждой границы приведен в Приложениях 3 и 5. Данные суммированы в Таблице 4.

Таблица 4 – Железнодорожные перевозки через Казахскую границу в Оазисе и Ченгельды в 2001г. и 2003г.

Ед.Изм: Миллион тонн

Направление	Оазис		Ченгельды		Всего		Доля Оазиса	
	Объем(млн.т)		Объем(млн.т)		Объем(млн.т)		(%)	
	2001г.	2003г.	2001г.	2003г.	2001г.	2003г.	2001г.	2003г.
Северное направление								
Импорт Казахстана	0.01	0.00	0.29	0.29	0.30	0.29	3%	0%
Транзит в								
Актау	0.10	0.01	0.00	0.00	0.10	0.01	100%	100%
Астрахань	0.83	0.22	0.06	0.00	0.89	0.22	93%	100%
Прочие Росс.								
Гр.	0.13	0.17	1.48	0.02	1.61	0.19	8%	89%
Луговая+Достык	0.00	0.00	0.19	0.09	0.19	0.09	0%	0%
Всего	1.07	0.40	2.02	0.40	3.09	0.80	35%	50%
Изменения 2001г. – 2003г.		-63%		-80%		-74%		
Южное направление								
Экспорт из Казахстана	0.06	0.07	3.18	3.54	3.24	3.61	2%	2%
Транзит в								
Актау	0.00	0.02	0.00	0.09	0.00	0.11	-	18%
Астрахань	0.61	0.78	0.10	0.08	0.71	0.86	86%	91%
Прочие Росс.								
Гр.	0.01	1.58	1.13	1.72	1.14	3.30	1%	48%
Луговая+Достык	0.00	0.00	0.19	0.14	0.19	0.14	0%	0%
Всего	0.68	2.45	4.60	5.57	5.28	8.02	13%	31%
Изменения 2001г. – 2003г.		260%		21%		52%		
Оба направления								
Казахстан	0.07	0.07	3.47	3.83	3.54	3.90	2%	2%
Актау	0.10	0.03	0.00	0.09	0.10	0.12	100%	25%
Астрахань	1.44	1.00	0.16	0.08	1.60	1.08	90%	93%
Прочие Росс.								
Гр.	0.14	1.75	2.61	1.74	2.75	3.49	5%	50%
Луговая+Достык	0.00	0.00	0.38	0.23	0.38	0.23	0%	0%
Итоговая сумма	1.75	2.85	6.62	5.97	8.37	8.82	21%	32%
Изменения 2001г. – 2003г.		63%		-10%		5%		
Источник: Статистика КЖД								

Фактически тенденции уровней перевозок не совсем ясны. Общее количество объема перевозок в северном направлении снизилось в 2003г на одну четверть по сравнению с

2001г. Но общий объем перевозок в южном направлении увеличился наполовину. В результате последний был в десять раз больше в 2003г., чем в северном направлении. В обоих случаях доля Оазиса увеличилась существенно с 35 % до 50 % для грузовых перевозок, поступаая в Казахстан, и с 13 % до 31 % для грузовых перевозок, поступаая в Узбекистан.

Это может быть отметить как успех для Узбекской политики, направленной на то, чтобы перевозки, насколько это возможно больше, совершались через свою территорию. Фактически, в 2003г. все перевозки, поступаая в Казахстан через Актау или Астрахань, провозились через Акжигит - Оазис. Однако в другом направлении ситуация не такая, как ожидалась. Не весь объем перевозок, поступаая в Казахстан в Астрахани, проходит через Оазис. И только менее одна пятая грузовых перевозок оседает в порту Актау. Это означает, что УТИ оказывало больше влияния на то, по какой ветке необходимо отправлять груз, нежели заботилось о привлечении поступления груза. Вообще можно сказать, что национальные железные дороги выбирали маршрут наиболее выгодный для них.

Чтобы лучше понимать разделение между Акжигит - Оазисом и Джилга - Ченгельды, необходимо посмотреть на то, что происходит на Узбекской стороне границы. К сожалению, статистические данные доступны только на 2003г. Данные для Джилги приводятся в Приложении 4. Они суммированы в Таблице 5.

Таблица 5 - Железнодорожные перевозки через Узбекскую границу в Акжигите и Джилге в 2003г.

Ед.Изм: Тысяча тонн

Направление	Акжигит		Джилга		Всего		Доля Акжигит
	Объем	Доля	Объем	Доля	Объем	Доля	
	Тыс. Тон	%	Тыс. Тон	%	ТысТон	%	
Северное направление							
Экспорт из Узбекистана	263	37.1%	1,038	73.9%	1,300	61.5%	20%
Транзит из							
Туркменистан	176	24.8%	83	5.9%	259	12.3%	68%
Таджикистан	261	36.8%	226	16.1%	487	23.1%	54%
Афганистан	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0%
Кыргызстан	9	1.3%	58	4.1%	67	3.1%	13%
Всего	708	100.0%	1,405	100.0%	2,113	100.0%	34%
Южное направление							
Импорт в Узбекистан	496	36.1%	2,327	41.9%	2,823	40.7%	18%
Транзит из							
Туркменистан	316	22.9%	1,698	30.5%	2,013	29.0%	16%
Таджикистан	519	37.7%	1,005	18.1%	1,524	22.0%	34%
Афганистан	37	2.7%	401	7.2%	438	6.3%	8%
Кыргызстан	8	0.6%	129	2.3%	137	2.0%	6%
Всего	1,376	100.0%	5,559	100.0%	6,935	100.0%	20%
Оба направления							
Узбекистан	759	36.4%	3,365	48.3%	4,123	45.6%	18%
Туркменистан	491	23.6%	1,781	25.6%	2,272	25.1%	22%
Таджикистан	780	37.4%	1,231	17.7%	2,011	22.2%	39%
Афганистан	37	1.8%	401	5.8%	438	4.8%	8%
Кыргызстан	17	0.8%	186	2.7%	203	2.2%	8%
Итоговая сумма	2,084	100.0%	6,964	100.0%	9,048	100.0%	23%

Источник :статистика УТИ

Узбекская статистика приводит менее благоприятную картину положения на границе Акжигит - Оазиса, чем Казахская статистика. Его доля в 2003г. составляла бы только 23 % против 32 % согласно Казахским данным. Различие затрудняет понимание из-за несоответствий, наблюдаемых в объеме перевозок. Узбекские статистические данные показывают перевозки в северном направлении больше чем в два раза и в половину больше, чем цифры Казахстана. На противоположном, южном направлении объем перевозок несколько ниже.

Общая характеристика, однако, вполне ясная. Большинство Узбекского импорта и экспорта проходит через южное пересечение границы. Если Узбекский экспорт не отгружается на северной границе, можно предположить, что это вследствие того, что окончательный пункт назначения не делает его осуществимым.

Самая благоприятная ситуация для участка Кунград - Бейнеу - с Таджикистаном, так как почти 40 % перевозок, связанных с данной страной и даже 54 % для перевозок в северном направлении, для которого УТЙ есть что сказать. Это подтверждает не вполне благоприятное географическое положение Таджикистана.

Для Туркменистана должно быть сделано четкое различие между этими двумя направлениями. Перевозки в северном направлении, вероятно, главным образом составляют товары из Туркменистана, идущие в Россию или Европу. Но вероятно, что будучи в восемь раз больше, чем перевозки в южном направлении, они по большей части являются транзитными перевозками из Туркменистана на границе с Сераксом и далее до Бандар-Абаса или Турции и, возможно, составляют намного меньшую долю, проходя через порт Туркменбаши.

Для Афганистана доля северного пересечения границы удивительно низка, так как перевозки со, главным образом, представляют собой гуманитарную помощь, поступающей от западных стран. Доля могла бы, вероятно, увеличиться в будущем.

3. Внешняя торговля, связанная с перевозками на участке Кунград - Бейнеу

3.1 Общие Тенденции во Внешней торговле с 1995 года

Перевозки через границы непосредственно связаны с внешней торговлей. Поэтому необходимо исследовать тенденции в экспорте и импорте, для которых могут быть сделаны прогнозы, связывая их с развитием народного хозяйства и системой внешней торговли.

Для внешней торговли были доступны несколько источников. Национальные статистические организации вообще издают ежегодники со статистическими данными по внешней торговле. Для Центральной Азии данный факт имеет место относительно Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана. Для Узбекистана данные более отрывочны и нуждаются в объяснении. Все больше и больше эти данные становятся доступными на вебсайтах этих организаций. Но иногда есть неожиданные пробелы. Так на вебсайте Таджикистана нет какой-либо подробной информации по алюминию, хотя он составляет значительную часть экспорта.

Собран и доступен через Интернет временный ряд по внешней торговле, благодаря таким организациям как Всемирный Банк, АБР или ЕБРР. Данные относительно стран

СНГ могут быть найдены на вебсайте Межгосударственного Статистического Комитета стран СНГ. Но нет какой-либо последней информации по Узбекистану.

Организация Экономического Сотрудничества и Развития (ОЭСР) продолжает обновлять базу данных по внешней торговле, которая является удобной для использования. Она охватывает все страны ОЭСР, а также и другие регионы, такие как Китай и Центральная Европа

Для анализа перевозок на участке Кунград-Бейнеу особое внимание было уделено Узбекистану, Таджикистану и Казахстану.

Таблица 6 показывает тенденции внешней торговли согласно ключевым индикаторам АБР.

Таблица 6 – Внешняя торговля Центральной Азии по странам и по годам

(миллион долларов США)

Страна	Поток	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Казахстан	Экспорт, FOB	5,250	5,911	6,497	5,334	5,872	8,812	8,639	9,670	12,927
	Импорт, сиф	3,807	4,241	4,301	4,314	3,655	5,040	6,446	6,584	8,409
Кыргызстан	Экспорт, FOB	409	505	604	514	454	505	476	486	582
	Импорт, сиф	522	838	709	842	600	554	467	587	717
Таджикистан	Экспорт, FOB	839	770	746	597	689	784	652	737	...
	Импорт, сиф	880	668	750	711	663	675	688	721	...
Узбекистан	Экспорт, FOB	3,720	4,590	4,388	3,528	3,236	3,265	3,170	2,988	3,725
	Импорт, сиф	2,893	4,721	4,523	3,289	3,111	2,947	3,137	2,712	2,964
Всего	Экспорт, FOB	10,218	11,777	12,234	9,973	10,250	13,366	12,937	13,881	
	Импорт, сиф	8,102	10,468	10,283	9,155	8,029	9,217	10,738	10,603	

Источник: Ключевые Индикаторы АБР 2004г.

Таблица 7 представляет те же данные в форме индикаторов.

Вышеупомянутые данные показывают следующие тенденции:

- В Казахстане за последние четыре года наблюдался бурный рост в экспорте по ведущей статье - нефти. Импорт также увеличился, но в меньшей степени.
- Торговля Таджикистана показала общее снижение за весь период, однако с оживлением в 2002г.
- В Узбекистане уровень экспорта 1995г. был снова достигнут только в 2003г. После скачка в 1996г. импорт стал более умеренным и не изменялся значительно в последние годы.

Таблица 7 – Внешняя торговля в Центральной Азии по странам

(Базовый год 1995г. = 100)

Страна	Поток	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002.	2003.
Казахстан	Экспорт, FOB	100	113	124	102	112	168	165	184	246
	Импорт, сиф	100	111	113	113	96	132	169	173	221
Кыргызстан	Экспорт, FOB	100	124	148	126	111	123	116	119	142
	Импорт, сиф	100	160	136	161	115	106	89	112	137
Таджикистан	Экспорт, FOB	100	92	89	71	82	93	78	88	...
	Импорт, сиф	100	76	85	81	75	77	78	82	...
Узбекистан	Экспорт, FOB	100	123	118	95	87	88	85	80	100
	Импорт, сиф	100	163	156	114	108	102	108	94	102
Всего	Экспорт, FOB	100	115	120	98	100	131	127	136	
	Импорт, сиф	100	129	127	113	99	114	133	131	

3.2 Тенденции Внешней торговли согласно статистике Организации Экономического Сотрудничества И Развития (OECD)

Статистические данные ОЭСР также дают картину тенденций во внешней торговле в цифрах с главными торговыми организациями и странами дальнего зарубежья. Резюме данных ОЭСР для Узбекистана, Таджикистана и Казахстана приведены в Приложении 6, 7 и 8 соответственно в двух формах:

- в значениях для всех включенных стран с распределением по географическому расположению; и
- в весовом значении по группе товаров потребления для шести основных европейских стран.

Таблица 8 сравнивает объемы за 2002 год с теми за 1996 год, когда экспорт и импорт уже в значительной степени оправился от постсоветского резкого спада, как показано в Таблице 6.

Между 1996 и 2002 годами как экспорт, так и импорт уменьшились на более чем 60 % в Узбекистане перед восстановлением в 2003 году в значительной степени из-за повышения цен на товары. Для Европы, которая связана с перевозками на участке железнодорожной линии Кунград-Бейнеу, уменьшение все еще свыше 50 %. Было также существенное падение в Таджикском импорте, включая импорт в Европу. Но экспорт в Европу увеличился более чем в половину и даже больше. В то время как импорт Казахстана был устойчив, наблюдался быстрый подъем в экспорте из-за более высоких отгрузок нефти.

Таблица 8 - Тенденции во внешней торговле в Казахстане, Таджикистане и Узбекистане со странами ОЭСР и другими, включенными в статистические данные ОЭСР

Ед. Изм.: 10³.долларов США

Группа стран	Казахстан			Таджикистан			Узбекистан		
	1996г.	2002г.	Изменения	1996г.	2002г.	Изменения	1996г.	2002г.	Изменения
Экспорт									
Европа(кроме Турции)	538,343	3,497,972	550%	137,477	239,747	74%	845,702	411,341	-51%
Китай, Япония, Корея, Aus.	627,506	1,456,035	132%	12,922	7,709	-40%	467,208	101,482	-78%
США, Канада, Мексика	123,526	6,817	-94%	34,437	241	-99%	178,801	5,164	-97%
Турция	100,595	201,600	100%	2,786	40,684	1360%	58,054	75,197	30%
ВСЕГО	1,389,971	5,162,425	271%	187,621	288,381	54%	1,549,765	593,185	-62%
Импорт									
Европа(кроме Турции)	686,790	1,604,581	134%	54,242	34,326	-37%	966,027	443,752	-54%
Китай, Япония, Корея, Aus.	237,226	705,931	198%	13,490	8,697	-36%	617,027	124,213	-80%
США, Канада, Мексика	146,992	24,957	-83%	16,959	492	-97%	355,998	2,494	-99%
Турция	164,044	158,655	-3%	4,444	10,893	145%	230,492	93,473	-59%
ВСЕГО	1,235,051	2,494,124	102%	89,135	54,408	-39%	2,169,543	663,931	-69%

Источник: Статистика ОЭСР

3.3 Внешняя торговля Узбекистана согласно национальной Статистике

Приложение 9.а дает данные по экспорту из Узбекистана к северо-западным регионам, которые могли логически использовать участок железнодорожной линии Кунград - Бейнеу, принимая во внимание их географическое местоположение. Те же самые данные для импорта представлены в Приложении 9.б. Данные взяты из национальной статистики.

К сожалению, классификация по предметам потребления была сделана иначе в 2003 году чем в 2000 году. В 2003 году экспорт в пункте "Прочие" представляет две трети общего количества и даже приблизительно 90 % для Казахстана и России против только 0.1 % в 2000 году. Для импорта цифры составляют все еще одну четвертую. Данный факт затрудняет произвести сравнение по предметам потребления.

Общее количество всех предметов потребления приведены в Таблице 9.

Наблюдалось общее уменьшение объема экспорта приблизительно 25 %, также как и импорта между 2000 и 2003 годами. Однако экспорт в Россию увеличился на одну четвертую часть и импорт из России более чем в половину. В то же самое время было очень резкое снижение торговли с Украиной, у которой экспорт был больше, чем в России в 2000 году. Среднее снижение также составляет порядка 50 % для Белоруссии и прибалтийских государств.

Таблица 9 – Внешняя торговля Узбекистана при возможном использовании коридора Кунград – Бейнеу в 2000 году и 2003 году

Ед.Изм. :
тонн

Страна	Экспорт				Импорт			
	2000г.	2003г.	Изменения	Доля 2003	2000г.	2003г.	Изменения	Доля 2003.
Казахстан	1,197,210	1,085,956	-9%	38.8%	1,698,522	1,089,043	-36%	47.8%
Россия	845,247	1,051,696	24%	37.6%	563,866	885,045	57%	38.9%
Украина	937,961	47,376	-95%	1.7%	191,903	50,499	-74%	2.2%
Беларусь	20,590	6,122	-70%	0.2%	28,093	15,913	-43%	0.7%
Прибалтийские гос.	132,401	84,186	-36%	3.0%	114,606	38,363	-67%	1.7%
Прочие гос.Европы	548,909	523,424	-5%	18.7%	304,625	198,420	-35%	8.7%
ВСЕГО	3,682,318	2,798,760	-24%	100.0%	2,901,615	2,277,283	-22%	100.0%

3.4 Внешняя торговля Таджикистана согласно национальной Статистике

Национальный комитет по статистике Таджикистана регулярно публикует подробную статистику по внешней торговле. Развитие между 1997 и 2002 годами даны в Таблице 10 и Приложении 10.

Таблица 10 – Внешняя торговля Таджикистана, которая может использовать коридор Кунград-Бейнеу

Ед.Изм.: Миллион долларов США

Страны	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.	2002/1997г.г.
Экспорт							
Казахстан	10.0	10.0	3.6	5.7	3.1	3.5	-65%
Россия	63.5	47.9	115.1	258.8	104.7	87.5	38%
Украина	4.3	1.7	7.0	1.9	2.8	5.9	37%
Беларусь	2.9	2.6	3.1	1.7	1.4	1.5	-48%
Прибалтийские гос.	7.5	2.1	8.5	14.5	11.7	31.5	320%
Прочие стр. Европы	191.2	131.0	115.5	174.1	213.2	277.4	45%
ИТОГО	279.4	195.3	252.8	456.7	336.9	407.3	46%
Все страны	745.7	596.6	688.7	784.3	651.5	736.9	-1%
% общего экспорта	37%	33%	37%	58%	52%	55%	
Импорт							
Казахстан	42.1	51.9	78.8	82.4	89.1	72.2	71%
Россия	115.1	102.1	92.4	105.1	129.4	163.5	42%
Украина	20.7	16.6	37.7	84.3	63.6	80.5	289%
Беларусь	3.3	7.6	3.1	2.3	2.6	2.9	-12%
Прибалтийские гос.	3.5	6.1	4.8	6.5	5.4	5.3	51%
Прочие стр. Европы	226.0	196.8	116.5	76.3	61.3	75.5	-67%
ИТОГО	410.7	381.1	333.3	356.9	351.4	399.9	-3%
Все страны	750.3	711.0	663.1	675.0	687.5	720.5	-4%
% общего импорта	55%	54%	50%	53%	51%	56%	

Большая доля экспорта составляет алюминий и хлопка, которые представляли соответственно 35 % и 17 % экспорта в цифрах 2002 года. В том году почти 200 000 тонн алюминия были отправлены за границу главным образом в северо-западные регионы, такие как Россия и страны Западной Европы.

3.5 Торговля используя северную ветку коридора TRACECA через Каспийское море

Кроме возможно для Хорезмской области и Каракалпакстана обычный маршрут для товаров между Узбекистаном и Азербайджаном - через Туркмению и особенно порт Туркменбаши. Однако в начале 2000 года, когда условия для использования маршрута по территории Туркменистана ухудшились, было признано, что провоз через порт Актау мог бы стать подходящей альтернативой. Идея была особенно привлекательной для экспорта хлопка, когда предусматривалось, что порт Потти мог бы стать альтернативой для традиционного центра торговли в Риге на Балтийском море. Но изменение, не было полностью осуществлено после того, как оказалось что было трудно развить хлопковый торговый центр в Потти и что порт Бендер-Аббас предложили лучшую альтернативу.

Как дано в Таблице 3 и отражено в диаграмме, потоки перевозок, которые пересекают Каспийское море между Баку и Актау посредством железнодорожной линии Бейнеу – Кунград, составляют незначительную долю общих перевозок на том участке линии. В 2003 году они составляли приблизительно 1 % от общего числа перевозок, главным образом приблизительно 10 000 тонн в северном направлении и 20 000 тонн в южном направлении. Однако было также 90 000 тонн, которые были перегружены в Актау и поступили в Узбекистан в Джилге.

Для прогноза перевозок, которые могут быть через как порт Актау, так и Кунград, будет целесообразно определить потоки торговли с хорошим шансом использования этого маршрута. Фактически, что с условиями, существующими в 2005 году, возможности не высоки, что товары, перевозимые между Европой и Центральной Азией, пересекут Каспийское море. Для грузовых вагонов, передвигающихся между Турцией и Центральной Азией, через Баку, не привлекателен также и потому, что добавляются две перегрузки в портах для замены железнодорожной колеи. В результате, поэтому, существует только один случай, в котором маршрут TRACECA через Каспийское море представляет собой очевидные преимущества, это торговля между Центральной Азией и тремя странами на юге Закавказья, то есть Армения, Азербайджан и Грузия. Особенно удобно, что эти два региона используют ту же самую ширину рельсовой колеи.

Торговля Казахстана, вряд ли, будет использовать линию Кунград - Бейнеу, но торговля Узбекистана могла и даже возможно торговля Таджикистана. Поэтому важно оценить торговый объем между Узбекистаном и югом Закавказья. Таблица 11 приводит статистические данные 2003 года как в значении долларов США, так и в объеме в тоннах.

Согласно вышеупомянутым данным торговые отношения Узбекистана с кавказскими странами имеет тот же самый порядок величины, как показано в статистике Казахской железной дороги для перевозок, пересекающих Казахско-Узбекскую границу в Аюкигите - Оазисе. Они довольно малы. 13 300 тонн по объему представляют только 0.12 % от общей торговли Узбекистана. 54 % экспорта состояли из хлопкового волокна или хлопковых товаров, и 31 % сельскохозяйственных продуктов. Более чем одна треть импорта составляла руду.

Таблица 11 – Торговые отношения Узбекистана со странами TRACECA в регионе Закавказья в 2003 году.

Страны	Экспорт			Импорт			Общая торговля		
	Значение Млн. Дол. США	Объем тонн	Доля % тонн	Значение Млн. Дол. США	Объем тонн	Доля % тонн	Значение Млн. Дол. США	Объем тонн	Доля % тонн
Армения	1.82	728	9.9%	0.77	146	2.4%	2.59	874	6.6%
Азербайджан	5.65	2,106	28.8%	3.86	2,839	47.4%	9.51	4,945	37.2%
Грузия	6.84	4,485	61.3%	3.11	3,005	50.2%	9.95	7,490	56.3%
Все Закавказье	14.31	7,319	100.0%	7.74	5,990	100.0%	22.05	13,309	100.0%
Все страны	3725.0	7,068,140		2964.2	4,204,495		6689.2	11,272,635	
Доля Закавказья	0.38%	0.10%		0.26%	0.14%		0.33%	0.12%	

Нет указания на то, что торговля расширилась бы быстро в ближайшие годы. Это означает, что нельзя ожидать, что перевозки между Узбекистаном и Кавказом будут играть существенную роль в будущем для участка Кунград-Бейнеу.

Кавказ представляет большую долю внешней торговли для Таджикистана. Для экспорта доля увеличилась с 0.1 % в 2000 году до 0.4 % в 2002 году. Но для импорта она уменьшалась с 9.4 % до 6.1 % в течение того же самого периода. Большинство импорта прибывало из Азербайджана. Он состоял главным образом из окиси алюминия (57 % от общего значения для 81 000 тонн), нефтяных продуктов (25 % общего количества для 45 600 тонн) и кокса (12 % для 45 900 тонн). Самый короткий маршрут - очевидно через порт Туркменбаши, и маловероятно, что те тяжелые предметы потребления могли быть отправлены более длинным маршрутом, потому что транспортные расходы составляют существенную долю от общей стоимости.

4. Прогноз грузовых перевозок

4.1 Подход к Прогнозу Перевозок

Можно использовать различные методы для прогноза перевозок на железнодорожной линии.

- Тенденции экстраполирования в общем объеме перевозок, зарегистрированных в последние годы на линии. Этот метод не применим в существующем случае из-за неоднородности, представленной открытием новой линии между Учкудук и Нукусом.
- Прогноз физических потоков между различными станциями отправления и назначения для различных групп предметов потребления и привязывая их к мультимодальной сети. Хотя модальное разделение вообще не вызывает серьезных проблем, будет трудно правильно смоделировать образец принятия решения для железных дорог, экономическая логика которых не всегда понятна. Например, когда поезда из Таджикистана обслуживаются Узбекской Железной дорогой, они следуют через Нукус, хотя это может быть предпочтительным выбором Таджикских операторов.
- Идентификация потоков, проходящих по исследуемой линии, и прогноз для каждого из них отдельно. Применяемый метод, используя преимущества существования статистики как в Казахстане, так и в Узбекистане, позволяет

произвести оценку потоков не только на исследуемом маршруте, но также и на конкурирующих маршрутах, как приводится выше.

Именно статистика по Узбекской стороне делает возможным охарактеризовать потоки, показывающие, например, что отгрузка алюминия имеет место в Таджикистане или что руды используются промышленностью в данной стране. С другой стороны Казахская статистика вообще не дает много определенной информации относительно потоков, потому что товары только перевозят транзитом через Казахстан, и вне Казахстана идут в неуказанные места назначения, которые могут быть Западная Европа, балтийские порты, а также Россия. К счастью, наблюдается соответствие между между статистическими данными Казахстана и Узбекистана для большинства потоков. Однако необходимо внести некоторую корректировку с целью учета наблюдаемых несоответствий.

4.2 Прогноз, основанный на статистических данных Узбекистана

Прогноз сделан согласно следующему подходу:

- Базовые данные были представлены Узбекской статистикой за 2003 год.
- Четыре целевых года за 2010, 2015, 2020 и 2025 годы.
- Два сценария: "умеренный" и "оптимистический"
- Десять статей предметов потребления как приводится в статистических данных по перевозкам

Изменение в перевозках целевого года от следующего зависит от четырех параметров, последние два специфичны как предметы потребления.

- Прогноз ВВП меняет норму для каждой из рассматриваемых стран. Эти нормы определены согласно прошлой производительности и к ожидаемому росту, рассчитанному международными учреждениями и национальными плановиками.
- Процент перевозок по маршруту Бейнеу-Кунград. Этот параметр представлен с учетом, что добавление конкурирующих линий может привести к перевозкам в обход. Типичный случай похож обходной маршрут, по крайней мере, для части перевозок между Туркменией и северными странами, когда будет открыта прямая железнодорожная связь между Туркменистаном и Казахстаном.
- Варьирование эластичности во внешней торговле в связи с изменением в валовом внутреннем продукте. Рост во внешней торговле вообще связывается с ростом валового внутреннего продукта. Экспорт имеет часто прямые отношения с производством особенно для тех предметов потребления с ограниченным рынком в стране производителя, как например, в случае с производством алюминия и хлопка в Таджикистане.
- Индикатор торговой ориентации к географической области. Торговые отношения подчинены изменениям, как проиллюстрировано выше в под-главе по внешней торговле. Например, Таджикский алюминий в настоящее время, главным образом, отгружается в северо-западные регионы. Но большая доля могла в будущем быть направлена в различные страны, например, в соседний Китай, где спрос быстро растет. Такое соображение может привести к большому изменению в перевозках. В случае этих двух рассматриваемых сценариев было ограниченное использование.

Значения используемых параметров даны в таблицах в Приложении 11, показывая прогноз перевозок в течение каждого из целевых лет. Результаты расчета суммированы в Таблице 12.

Таблица 12 – Прогноз грузовых перевозок в 2010, 2015 и 2025 годах по группам предметов потребления

Ед. Изм: тысяча тонн

Группа товаров	2003г.	Консервативный сценарий			Оптимистический сценарий		
		2010г.	2015г.	2025г.	2010г.	2015г.	2025г.
Северное направление							
Уголь и кокс	0	0	0	0	0	0	0
Руда	0	0	0	0	0	0	0
Нефтепродукты	126	247	140	81	302	234	165
Зерно	1	1	1	1	1	1	1
Химикаты. стройматериалы, лес	3	4	4	4	5	5	6
Метал	168	272	340	369	318	431	650
Прочие	411	560	605	712	671	789	984
Всего	708	1084	1090	1167	1297	1460	1805
Южное направление							
Уголь и кокс	38	56	67	70	63	82	124
Руда	191	288	364	379	327	444	682
Нефтепродукты	133	241	310	324	289	410	638
Зерно	44	63	73	73	71	89	127
Химикаты. стройматериалы, лес	70	112	89	52	130	127	144
Метал	208	327	277	210	386	384	433
Прочие	693	956	1012	1013	1145	1330	1641
Всего	1376	2041	2192	2121	2410	2867	3790
Оба направления							
ВСЕГО	2084	3126	3283	3288	3707	4327	5596

Согласно “умеренному сценарию” объем перевозок, возможно, увеличится вполнину в 2010 году, предполагая, что объем перевозок из Туркмении, проходя через Кунград, все еще будет использовать эту железнодорожную линию. В более долгосрочном периоде, вероятно, что Туркмения построит прямую железнодорожную рельсовую связь с Казахстаном и будет использовать этот путь для направления по крайней мере части перевозок, в настоящее время перевозимого транзитом через Узбекистан. Это означало бы весьма небольшой рост в уровне перевозок.

В случае “оптимистического сценария” уровень перевозок продолжал бы расти после 2010 года и возможно мог бы быть удвоен через десять лет и почти в три раза увеличиться через 20 лет.

4.3 Корректировка, основанная на статистических данных Казахстана

Как уже отмечено есть несоответствие между статистическими данными Казахстана и Узбекистана.

- Для перевозок в северном направлении статистические данные Узбекистана в 0.7 миллионов тонн вполне соответствует с объемами в 0.7 миллионов, зарегистрированные на Казахской стороне границы в 2000 году и 0.88 миллионов, зарегистрированные в 2001 году. Казахская цифра в 0.4 миллиона в 2003 году выглядит неадекватно низкой.
- Для перевозок в южном направлении в Казахстане был зарегистрирован уровень в 1 миллион тонн в 2000 году и 0.68 миллионов в 2001 году. Это - намного меньше

чем эти 1.88 миллиона, объявленных на 2003 год, что означает увеличение почти вдвое. Это практически невозможно, так как ожидаемый результат от открытия новой линии должен был действительно увеличить перевозки. Но такое резкое увеличение приводит к трудностям для объяснения факта, что более чем три четверти 2003 года, приведенные Казахстаном, находятся в пункте "прочие" против только половины приведенной цифр Узбекистаном для 2000г. и для 2003г.

Оптимистическое предположение могло бы быть таким, что разница останется в будущем. Это означает, что уровень перевозок через южную границу должен быть выше, чем указанный выше 1 миллион тонн.

4.4 “ Консервативный Сценарий”

Вполне логично также рассмотреть “ Консервативный сценарий”. Отношения между Узбекистаном и Туркменией могут достигнуть точки, когда Кунград больше не будет обслуживать большую часть перевозок Туркменистана. Если Туркменистан построит новую линию по направлению к России, Таджикистан может настоять на том, чтобы его товары были направлены в обход, если будут приемлемыми условия. Таджикистан может также переадресовать существенную часть объема своей внешней торговли особенно в направлении с Китаем с существенной потерей для Узбекской железной дороги. Экспорт из Узбекистана может также быть переадресован. Например, еще большая доля хлопка могла быть продана через порты Бендер-Аббас вместо Риги. При таких обстоятельствах объем перевозок мог бы даже быть сохранен на нынешнем уровне.

Выше представленные сценарии предполагают, что существует некоторое постоянство в направлении и системе торговли. Не нужно каких-либо усилий, чтобы понять, что это менее благоприятные сценарии. Предполагая, что региональная экономика будет продолжать расти, пессимистические прогнозы, по существу соответствовали бы радикальным переменам в направлении или в системе торговли.

Изменение в торговом курсе).

Система торговли для стран Центральной Азии во многих случаях радикально не изменилась по сравнению с Советским периодом. Например для Таджикистана в 2000 году доля импорта, прибывающего из стран СНГ имела все еще 82 %, который является тем же самым как в 1991 году . Она только снижалась до 78 % в 2001 году и 76 % в 2002 году.

Она могла бы измениться, так как эта страна - сосед Китая, который становится большим поставщиком товаров в мире. Китай мог также возможно привлечь большую долю предметов потребления, произведенных Таджикистаном, особенно алюминий, который теперь главным образом идет в Россию и Западную Европу.

Те же самые изменения могли случиться в Узбекистане, который теперь укрепляет свои связи с Китаем. Для хлопка переориентация с Риги на порт Бендер-Аббас могла бы продолжать сокращать потоки в северном направлении.

Изменение в маршрутизации

Как только Туркмения построит прямую железнодорожную связь с Казахстаном, большая часть перевозок в настоящее время обслуживаемого в Кунграде, может использовать новую линию. Это также может быть в случае для северо-восточного региона, которая

будет скоро связана с центром страны посредством прямой железнодорожной линией Ашгабат - Дашогуз.

Южный Таджикистан может также посчитать выгодным для себя пересекать Туркменистан, а не Узбекистан, как только будет завершен новый мост на Амударье в Атамурате. Грузы все еще должны будут перевозиться по территории Узбекистана, но маловероятно, что могут быть какие-либо препятствия для перевозок через территорию Туркменистана.

В целом изменения в маршрутизации и торговой ориентации могли бы значительно уменьшить движение на Кунград-Бейнеу, где Узбекская доля составляет в настоящее время чуть больше, чем одну треть.

4.5 Перераспределение перевозок

Таблица 4 показывает, как перевозки стали перераспределены от границы Оазиса/Ажигит до границы Ченгельды/Джилга между 2001 и 2003 г.г. после открытия новой линии, связывающей Учкудук с Нукусом. Сдвиг даже более ясный, добавляя данные 2000г., как приводится в Таблице 13.

Таблица 13 – Сравнение объемов по грузовым перевозкам в Оазисе и Ченгельды в период между 2000 и 2003г.г.

Ед.Изм: миллион тонн

Направление		Оазис/Бейнеу			Ченгельды			Доля Оазиса		
		2000г.	2001г.	2003г.	2000г.	2001г.	2003г.	2000г.	2001г.	2003г.
К северу	Импорт	0.0	0.01	0.00	0.1	0.29	0.29	0%	3%	0%
	Транзит	0.7	1.06	0.40	1.6	1.73	0.11	30%	38%	78%
	Всего	0.7	1.07	0.40	1.7	2.02	0.40	29%	35%	50%
К югу	Экспорт	0.0	0.06	0.07	3.2	3.18	3.54	0%	2%	2%
	Транзит	1.0	0.62	2.38	1.9	1.42	2.03	34%	30%	54%
	Всего	1.0	0.68	2.45	5.1	4.60	5.57	16%	13%	31%
Всего		1.70	1.75	2.85	6.80	6.62	5.97	20%	21%	32%

Источник: Статистика Казахстана

Для перевозок на северной границе в течение трехлетнего периода доля перевозок через границу Оазиса/Ажигит транзитом через Казахстан удвоилась до 78 %. Для импорта в Казахстан она остается незначительной, потому что выбор пересечения границы зависит от окончательного места назначения товаров в пределах Казахстана. То же самое замечание применяется к перевозкам южной границы и объясняет, почему доля Оазис/Ажигит также незначительна для экспорта из Казахстана. Но доля транзита также почти удвоилась до 54 % от общего количества.

Трудно предвидеть, в чью пользу произойдет сдвиг в дальнейшем для линии Кунград - Бейнеу в отсутствии подробной информации о потоках места отправления и места назначения, обслуживаемых станциями Оазис/Ажигит и Ченгельды/Джилга.

Полезные заключения могут однако быть извлечены из анализа внешней торговли шести наиболее западных областей Узбекистана, которые должны предпочесть использование станции Ажигит, а не пересечение границы в Джилге. В 2003 году было зарегистрировано, что 167 000 тонн экспорта были вывезены из страны через станцию Ажигит (72 %) по сравнению с 65 000 тоннами через Джилгу. Относительно импорта,

455 000 тонн, перевезенных через станцию Ажигит (85 %) против 80 000 в Джилге. Эти цифры показывают, что в настоящее время не остается больше места для дальнейшего сдвига в пользу линии Кунград-Бейнеу. Если бы все перевозки, от всех этих шести областей перевозились через Кунград, результатом явилось бы увеличение перевозок в 150 000 тонн, которые составляют только 5 % перевозок в 2003 году.

Ситуация может измениться, если Казахская железная дорога построит новую линию, связывающую Бейнеу с центральной и северо-восточной частью Казахстана через Кызылординскую Область и Джебгаган. В том случае, если это могло бы стать выгодным направлять через Кунград товары, провозимые между Узбекистаном и Восточным Казахстаном или Сибирью.

На основе вышеупомянутых соображений полагается, что перераспределение перевозок были бы существенным только в южном направлении и увеличились бы приблизительно с 0.15 миллионов тонн в 2010 году до 0.3 миллионов в 2025 году.

4.6 Перевозки порожденные в местном масштабе

Местные перевозки по линии - небольшие. Большая часть этого связана со строительством шоссе, связывающего Узбекистан с Казахстаном. Рост перевозок не может быть очень высок из-за низкой плотности населения, расположенных в глубине районов вдоль железнодорожной линии.

Однако Таблица 1 показывает, что нижняя часть Амударьинского региона связана почти с половиной перевозок, связанных с Узбекской внешней торговлей и пересечением Казахской - Узбекской границы. Доля этого региона составила даже 63 % импорта. Железнодорожная линия поэтому существенно извлекла бы выгоду из развития данного региона, который пока отстает от большинства других областей. В настоящее время существуют долгосрочные планы ускорить развитие этого региона.

Экономика Республики **Каракалпакстана** очень страдала от усыхания Аральского моря, которое принесло с собой не только сокращение экономического потенциала, но также и серьезные санитарные и социологические проблемы. В дополнение к международным усилиям смягчить ущерб, существуют также конкретные проекты для укрепления сельскохозяйственного и индустриального производства в регионе.

Каракалпакстан имеет ресурсы, которые оставались не использованными. В частности могла бы быть увеличена в 4-5 раз газовая промышленность. Некоторые заводы находятся в стадии строительства или запланированы в Кунградской области, включая завод по производству соды, который планируется открыть в 2005 году и средства обслуживания для производства различных видов строительных материалов. Расширение также ожидается в текстильной промышленности, используя недорогие местные ресурсы, используя дешевую рабочую силу для производства по обработке местного сырья, таких как хлопок, шелк и шерсти. Расширение текстильного комбината в Ходжейли должно быть завершено к 2010 году. Стимулируются небольшие предприятия для производства в области ковроткачества, драгоценностей или домашних изделий.

Предусматривается реконструкция рыбоконсервного комбината в Муйнаке - прежде порт на Аральском море. Расширение производства пищевых продуктов в Нукусе будет ориентировано на экспорт.

Есть также место для расширения производства сельскохозяйственного сектора. Сельское хозяйство основано по существу на ирригации. Главные производимые продукты - хлопок, рис, зерно и овощи. Так как наблюдается, что урожаи хлопка не очень

высоки, следует переориентировать сельское хозяйство на производство фуража для скотоводства.

Полагается, что, если все запланированные проекты будут осуществлены, производство Каракалпакстана, возможно, увеличилось бы в 3 - 4 раза в течение двадцати лет.

Прежде всего будет осуществлено ускоренное развитие промышленности в **Хорезмской области**, модернизируя имеющиеся мощности и расширяя производство основанного на обработке местного сырья с производством ориентированных на экспорт товаров. Предприятия легкой и пищевой промышленности должны стать наиболее приоритетными.

Относительно легкой промышленности запланировано ввести новые предприятия, а также переоборудовать старые: прядильные комбинаты, производство ковров, предметы одежды и трикотажной фабрики. Кроме того, наличие сырья для керамического производства обеспечивает возможности для развития производства фарфора.

Развитие обработки продовольствия будет базироваться на местном производстве плодов, овощей и рыбы. Должна также быть развита сахарная промышленность. Нынешние существующие сахарные заводы в Хазараспском и Кошкूपирском районах не работают на полную мощность из-за отсутствия сырья. Поэтому необходимо расширить посевные площади для сахарной свеклы и увеличить ее урожай.

Развитие машиностроения будет связано с усиленным использованием и реконструкцией существующих средств обслуживания для производства электронных устройств, электро технического оборудования и землечерпалок. Также ожидается, что расширится деятельность, связанная с производством и ремонтом автомобилей и домашних приборов.

Относительно сельского хозяйства основной культурой все еще является хлопок, но в последние годы регион стал самым большим производителем риса. В долгосрочной перспективе необходимо изменить систему сельскохозяйственной культуры и ввести более эффективные формы управления, собственности и социальной организации. Желательно уменьшить площади посевов хлопка и в то же самое время увеличить производство, повышая урожайность. Высвобожденные площади могли бы использоваться для выращивания овощей, дынь и зерновых культур для развития животноводства. Все это потребует восстановления ирригационной и дренажной инфраструктуры.

Так как регион дает половину импорта, используя участок железной дороги Кунград-Бейнеу, увеличивая региональный доход и производство, что в результате может привести к значительному увеличению перевозок на линии.

5. Пассажирское Движение на участке Кунград -Бейнеу

5.1 Существующие перевозки.

Существующие пассажирские перевозки состоят как из местных, так и международных перевозок. В середине 2005 года ситуация была следующей:

- Местные перевозки - Ежедневное обслуживание между Кунградом и Бейнеу в каждом направлении. Поезда отправляются утром и прибывают на станцию назначения вечером. На поездку уходит приблизительно 11 часов.

- Прямое сообщение - Семь поездов в неделю в каждом направлении
- Один узбекский поезд, связывающий Ташкент с Саратовом на Волге.
- Шесть таджикских поездов, проходящих между Таджикистаном (Душанбе, Куляб или Худжанд/Ленинабад) и Россия (Саратов в последнем случае, Астрахань во всех других). Большинство Таджикских поездов везет таджиков, работающих в России и их семейства. Узбекистан не позволяет забирать или высаживать пассажиров на станциях Узбекистана. В настоящее время поезда должны проходить по территории Туркменистана.

Это означает, что в среднем в день проходит два поезда в день в каждом направлении, местном и международном.

5.2 Прогноз перевозок

Для местных перевозок наиболее вероятно то, что частота прохода поездов будет сохранена - один поезд в день в каждом направлении. Имеет смысл пропускать два поезда в день, если скорость значительно увеличится. С другой стороны продолжающееся строительство современного шоссе между Казахстаном и Узбекистаном будет иметь тенденцию оттягивать перевозки от железной дороги.

Относительно международных перевозок кажется, что в настоящее время существует скрытый спрос в Таджикистане, который не может быть удовлетворен. Однако есть пределы, которые могут позволить Таджикские Железные дороги для удовлетворения спроса. Существующая точка зрения управленческого аппарата, что один международный поезд в день в каждом направлении является уже замечательным достижением для относительно маленькой железной дороги. Это сделано с высокой долей старых пассажирских вагонов, многие из которых были отремонтированы в Таджикских цехах за последние годы. При таких обстоятельствах приоритет отдается скорее замене подвижного состава вместо того, чтобы использовать тот, который имеется в наличии. Более новый подвижной состав учел бы лучшее обслуживание, включая движение далее в Россию, например, Саратов вместо того, чтобы останавливаться в Астрахани.

Вероятно что, если спрос останется на высоком уровне, Таджикская Железная дорога попытается удовлетворить этот спрос увеличением количества поездов. Однако в долгосрочной перспективе, когда доходы будут увеличиваться существенно, вероятно, что большая часть путешественников будет летать самолетами. Может все еще будет место для железнодорожного транспорта, хотя закупка новых пассажирских вагонов конечно привела бы к значительному увеличению железнодорожных тарифов. В настоящее время поезда перевозят 300 000 пассажиров в год в каждом направлении. Это больше, чем пять ежедневных рейсов с самыми большими самолетами, теперь принадлежащими Таджикской воздушной компании, так как на данный момент совершается два ежедневных рейса в европейскую часть России.

Прогноз на пассажирские перевозки приводится в Таблице 14.

Консервативная альтернатива могла соответствовать направлению таджикских поездов через Казахстан, который является на данный момент предпочтительным решением Таджикистана в большинстве случаев. Или поезда могли бы возможно проходить по территории Туркменистана, как только железнодорожная линия свяжет страну с Казахстаном. Кроме того, если обслуживание поезда ухудшается и если местные жители находят более удобным путешествовать автомобильным транспортом, не может быть больших пассажирских перевозок для участка железнодорожной линии Кунград - Бейнеу.

Таблица 14 - Прогноз перевозок для пассажирских поездов (количество пар поездов в день)

Тип поездов	2003	Консервативный сценарий			Оптимистический сценарий		
		2010	2015	2025	2010	2015	2025
Международные поезда	1.00	1.43	2.00	2.43	2.00	2.43	3.00
Местные поезда	1.00	1.00	1.00	1.00	2.00	2.00	2.00

6. Заключение о перспективах на участке Кунград-Бейнеу

Когда линия Чарджоу - Кунград – Бейнеу была введена в эксплуатацию в 1972 году, это была основная транспортная связь между Туркменистаном, югом Таджикистана и западом Узбекистана на одной стороне и западных регионов Советского Союза с другой стороны. После того как линия Кунград - Бейнеу была непосредственно связана с основной Узбекской железнодорожной сетью, открывая новую транспортную связь между Учкудук и Нукусом, в 2001 году линия играла более важную роль для Узбекистана. Часть перевозок северными регионами, которые традиционно отправлялись через границу с Казахстаном к северу от Ташкента, была отправлены в направлении Кунград.

Даже в этом случае Узбекская торговля представляла только немного более чем одну треть грузовых перевозок линии в 2003 году на том же самом уровне, как и Таджикская торговля. Доля Туркменистан составляла одну четверть от общего количества.

Будущее линии будет зависеть от перспектив развития внешней торговли между южными районами Центральной Азии и Российской Федерацией или Европой. Факт, что торговые потоки между Узбекистаном и северными регионами имели тенденцию уменьшаться в последние годы и вероятность только умеренного развития в ближайшем будущем, ведет, надо думать, что Узбекские грузовые перевозки не будут быстро расти.

Участок железнодорожной линии Кунград-Бейнеу не может играть главную роль для Туркменистана очень долго. Как только прямая железнодорожная связь с Казахстаном будет построена - вероятно в конце десятилетия - Туркменистан, может захотеть перенаправлять большинство своих перевозок в северные регионы через новую линию.

Перспективы являются более оптимистическими для Таджикской торговли. Она, вероятно, будет расти с использованием мощностей ГЭС, которая приведет к увеличению производства алюминия. Пока торговая ориентация для этого металла, хлопка и импорта не подвергаются радикальным переменам особенно из-за переориентации в сторону Китая, Таджикистан значительно внесет свой вклад в рост перевозок на участке Кунград - Бейнеу. По крайней мере в среднесрочном плане, потому что в более долгой перспективе Таджикистан может найти более выгодным использовать другие маршруты, если Узбекистан не продолжит использовать в своих интересах свое географическое положение, чтобы навязать маршруты.

Относительно пассажирских перевозок, местные перевозки будут всегда ограничены, принимая во внимание очень низкую плотность населения региона, пересеченного железнодорожной линией. Относительно международного движения шесть из семи еженедельных поездов из Таджикистана. Спрос на пассажирские перевозки между Россией и Таджикистаном вероятно останется высоким, пока доходы мигрирующих

рабочих слишком низки, чтобы позволить им лететь самолетом. Но Таджикские железные дороги не могут иметь возможности удовлетворить спрос при существующих тарифах.

Основанные на выше упомянутом соображении, были спрогнозированы перевозки в случае двух сценариев, которые кажутся наиболее вероятными. Результаты суммированы в Таблице 15.

Таблица 15 – Прогноз количества поездов в день

Тип поезда	2003г.	Консервативный сценарий			Оптимистический сценарий		
		2010г.	2015г.	2025г.	2010г.	2015г.	2025г.
Грузовые поезда (*)							
Северная граница	1.8	2.7	2.7	2.9	3.2	3.7	4.5
Южная граница	6.1	7.3	7.0	7.6	9.4	9.5	11.4
Общие грузовые перевозки (оба направления)	7.9	10.1	9.7	10.5	12.6	13.1	15.9
Пассажирские поезда							
Местные (одно направление)	1	1.0	1.0	1.0	2.0	2.0	2.0
Международные (одно направление)	1	1.3	1.6	2.0	2.0	2.4	3.0
Все виды пассажирские (оба направления)	2	2.3	2.6	3.0	4.0	4.4	5.0
Общее количество поездов (оба направления)	10	12	12	14	17	18	21

(*) на основе поездов, перевозящих 1700 тонн

Ни один из сценариев не ведет к рассмотрению главных изменений в характеристиках линии, такой как построения второй колеи даже в долгосрочной перспективе.

Возможность менее благоприятного развития не может быть исключена. Застой или даже уменьшение в уровне перевозок, могли бы быть как последствие главных изменений в геополитической ситуации. Туркменистан может отянуть на свою собственную сеть и попробовать привлечь Таджикских клиентов. Традиционная торговая система может также быть радикально изменена с Китаем и остальной частью Азии, становясь более важными торговыми партнерами за счет России и Западной Европы.

В любом случае участок железнодорожной линии Кунград-Бейнеу останется для Узбекистана главным компонентом его сети даже после того, как она будет изменена, принимая во внимание увеличивающую роль Афганистана и Восточной Азии для этой страны.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1 – Грузовые перевозки по типам товаров на участке железнодорожной линии Найманкул - Кунград - Бейнеу в 2000 и 2003 г.г.

Приложение 2 - Грузовые перевозки по типам товаров на участке Узбекистан- граница с Казахстаном в Акжигите в 2003 году согласно статистическим данным Узбекистана

Приложение 3 - Грузовые перевозки на участке Узбекистан- граница с Казахстаном в Оазисе согласно статистическим данным Казахстана

Приложение 4 - Грузовые перевозки по типам товаров на участке Узбекистан - граница с Казахстаном в Джилге в 2003 году товаром согласно статистическим данным Узбекистана

Приложение 5 - Грузовые перевозки по типам товаров на участке Узбекистан - граница с Казахстаном в Ченгельды согласно статистическим данным Казахстана

Приложение 6.a - Внешняя торговля Узбекистана со странами Организации Экономического сотрудничества и Развития (ОЭСР) и Китаем

Приложение 6.b - Внешняя торговля Узбекистана с шестью главными европейскими странами согласно статистическим данным Организации Экономического сотрудничества и Развития (ОЭСР)

Приложение 7.a - Внешняя торговля Таджикистана со странами Организации Экономического сотрудничества и Развития (ОЭСР) и Китаем

Приложение 7.b - Внешняя торговля Таджикистана с шестью главными европейскими странами согласно статистическим данным Организации Экономического сотрудничества и Развития (ОЭСР)

Приложение 8 - Внешняя торговля Казахстана со странами Организации Экономического сотрудничества и Развития (ОЭСР) и Китаем

Приложение 9.a - Экспорт из Узбекистана при возможном использовании коридора Кунград- Бейнеу в 2000 и 2003 годах

Приложение 9.b - Импорт Узбекистана при возможном использовании коридора Кунград- Бейнеу в 2000 и 2003 годах

Приложение 10 - Внешняя торговля Таджикистана, которая может помочь использовать коридор Кунград-Бейнеу по группам стран с 1997 до 2002 года

Приложение 11.a, - Прогноз перевозок на участке Узбекистан - граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис - Базисный год 2003 согласно Узбекской статистике

Приложение 11.b.1 – Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис в 2010 году - *Оптимистический сценарий*

Приложение 11.b.2 - Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис в 2015 году - *Оптимистический сценарий*

Приложение 11.b.3 - Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис в году - *Оптимистический сценарий*

Приложение 11.b.4 - Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис в 2025 году - *Оптимистический сценарий*

Приложение 11.c.1 - Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис в 2010 году - *Консервативный сценарий*

Приложение 11.c.2 - Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис в 2015 году – *Консервативный сценарий*

Приложение 11.c.3 - Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис в 2020 году – *Консервативный сценарий*

Приложение 11.c.4 - Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис в 2025 году - *Консервативный сценарий*

Приложение 12 - Движение грузов на пограничных станциях. Казахстан (2003 год)

Приложение 13 - Движение грузов на пограничных станциях. Узбекистан (2003 год)

**Приложение 1 - Грузовые перевозки по типам товаров на участке железнодорожной линии
Найманкул - Кунград - Бейнеу в 2000 и 2003 годах**

Commodity Group	2000 год (1)									2003 год								
	Найманкул – Кунград			Кунград – Жаслык			Жаслык – Бейнеу			Найманкул - Акжигит (2)			Пересечение границы (3)			Оазис- Бейнеу (4)		
	К Северу	К Югу	Оба Направ.	К Северу	К Югу	Оба Направ.	К Северу	К Югу	Оба Направ.	К Северу	К Югу	Оба Направ.	К Северу	К Югу	Оба Направ.	К Северу	К Югу	Оба Направ.
Уголь						0			0	1	2	3	0	2	2	0.00	0.00	0.00
Кокс		109	109		109	109		109	109	0	36	36	0	36	36	0.00	0.03	0.03
Руда		98	98		98	98		98	98	0	191	191	0	191	191	0.00	0.20	0.20
Нефтепродукты	179	73	252	122	60	182	122	60	182	138	138	276	126	133	259	0.13	0.14	0.27
Из них сырая нефть			0			0			0	0	0	0						
Зерно	2	62	64		35	35		35	35	2	4	7	1	44	45	0.00	0.04	0.04
Химпродукты	49	3	52	31	43	74	31	43	74	15	95	110	0	18	18	0.00	0.01	0.01
Из них удобрения	9		9		21	21		21	21	4	18	22						
Строиматериалы	314	24	338	56	26	82	56	26	82	673	22	694	3	21	24	0.00	0.04	0.04
Из них цемент		2	2	0	0	0	0	0	0	2	8	10						
Метал	7	96	103	2	95	97	2	95	97	168	225	393	168	208	376	0.00	0.07	0.07
Из них металлом		2	2		2	2		2	2	0	3	3						
Деревянные изд.	2	25	27		35	35		35	35	1	31	32	0	31	31	0.00	0.04	0.04
Из них лесоматериалы		13	13		18	18		18	18	0	0	0						
Прочие	611	554	1,165	956	555	1,511	956	555	1,511	439	784	1,223	411	693	1,104	0.27	1.88	2.15
Из них хлопок	344		344	349	0	349	349	0	349	255	0	255						
ВСЕГО	1,164	1,044	2,208	1,167	1,056	2,223	1,167	1,056	2,223	1,436	1,528	2,964	708	1,376	2,084	0.40	2.45	2.85

(1) Данные, собранные по Проекту ТРАСЕКА "Прогнозы перевозок и Техничко-экономические Обоснования"

(2) Данные, полученные после обработки статистических данных УТЙ

(3) Пересечение Узбекистан- граница с Казахстаном согласно статистическим данным УТЙ – Тысячи тонн

(4) Данные, полученные после обработки статистических данных КЖД – Миллионы тонн



Приложение 2 - Грузовые перевозки по типам товаров на участке Узбекистан-граница с Казахстаном в Акжигите в 2003 году согласно статистическим данным Узбекистана

Группа товаров	Пересечение границы Узбекистан – Казахстан в Акжигит												
	Север (Казахстан) – граница						Юг (Узбекистан) - граница						Всего
	Из Узбекистана (Экспорт)	Транзит из				Всего	В Узбекистан (Импорт)	Транзит в				Всего	
Туркменистан		Таджикистан	Афганистан	Кыргызстан	Туркменистан			Таджикистан	Афганистан	Кыргызстан			
Уголь									2.0			2.0	2.0
Кокс							3.1		32.4			35.5	35.5
Руда							0.1		190.6			190.7	190.7
Нефтепродукты	5.5	120.7				126.2	2.9	3.3	122.8	0.4	3.4	132.8	259.0
Зерно	0.6					0.6	6.1	3.2	34.7	0.2		44.2	44.8
Химпродукты							0.9	17.2				18.1	18.1
Строиматериалы	1.8	1.1				2.9	4.3	11.5	4.8			20.6	23.5
Метал	0.2	0.5	166.8			167.5	79.8	116.6	7.3	4.4	0.1	208.2	375.7
Лесоматериалы					0.1	0.1	3.7	23.8	1.3	2.3		31.1	31.2
Прочее	254.5	53.4	94.1	0.2	8.8	411.0	395.2	140.0	123.4	29.7	4.6	692.9	1103.9
ВСЕГО	262.6	175.7	260.9	0.2	8.9	708.3	496.1	315.6	519.3	37.0	8.1	1376.1	2084.4

Приложение 3 - Грузовые перевозки на участке Узбекистан- граница с Казахстаном в Оазисе согласно статистическим данным Казахстана

2003 год

Группа товаров	Пересечение границы Узбекистан-Казахстан в Оазисе										
	Север (Казахстан) - граница					Юг (Узбекистан) - граница					Всего
	В Каз	Транзит в			Всего	Из Каз	Транзит из			Всего	
Актау		Астрахань	Прочие Россия	Актау			Астрахань	Прочие Россия			
Уголь					0.00						0.00
Кокс					0.00			0.03		0.03	0.03
Руда					0.00			0.20		0.20	0.20
Нефтепродукты			0.13		0.13	0.04		0.10		0.14	0.27
Зерно					0.00			0.04		0.04	0.04
Химпродукты					0.00				0.01	0.01	0.01
Строиматериалы					0.00			0.03	0.01	0.04	0.04
Метал					0.00	0.02		0.04	0.01	0.07	0.07
Лесоматериалы					0.00			0.02	0.02	0.04	0.04
Прочие		0.01	0.09	0.17	0.27	0.01	0.02	0.32	1.53	1.88	2.15
ВСЕГО	0.00	0.01	0.22	0.17	0.40	0.07	0.02	0.78	1.58	2.45	2.85

2001 год

Группа товаров	Пересечение границы Узбекистан – Казахстан в Бейнеу (Оазис)										
	Север (Казахстан) - граница.					Юг (Узбекистан) - граница					Всего
	В Каз	Транзит в			Всего	Из Каз	Транзит из			Всего	
Актау		Астрахань	Прочие Россия	Актау			Астрахань	Прочие Россия			
Уголь										0.00	0.00
Кокс			0.04							0.00	0.00
Руда			0.15							0.00	0.00
Нефтепродукты			0.06	0.01	0.07	0.04		0.02		0.06	0.13
Зерно		0.09	0.09		0.18					0.00	0.18
Химпродукты				0.08	0.08					0.00	0.08
Строиматериалы			0.02	0.01	0.03	0.01				0.01	0.04
Метал			0.18	0.01	0.19					0.00	0.19
Лесоматериалы				0.01	0.01					0.00	0.01
Прочие	0.01	0.01	0.29	0.01	0.32	0.01		0.59	0.01	0.61	0.93
ВСЕГО	0.01	0.10	0.83	0.13	1.07	0.06	0.00	0.61	0.01	0.68	1.75

2000 год

Группа товаров	Пересечение границы Узбекистан – Казахстан в Бейнеу (Оазис)										
	Север (Казахстан) - граница					Юг (Узбекистан) - граница					Всего
	В Каз	Транзит в			Всего	Из Каз	Транзит из			Всего	
		Актау	Астрахань	Прочие Россия			Актау	Астрахань	Прочие Россия		
Уголь					0.0					0.0	0.0
Кокс					0.0					0.0	0.0
Руда					0.0			0.1		0.1	0.1
Нефтепродукты			0.1		0.1			0.1		0.1	0.2
Зерно					0.0					0.0	0.0
Химпродукты					0.0				0.1	0.1	0.1
Строиматериалы					0.0					0.0	0.0
Метал					0.0			0.2		0.2	0.2
Лесоматериалы					0.0					0.0	0.0
Прочие			0.6		0.6			0.5		0.5	1.1
ВСЕГО	0.0	0.0	0.7	0.00	0.7	0.0	0.0	0.9	0.1	1.0	1.7

Приложение 4 - Грузовые перевозки по типам товаров на участке Узбекистан - граница с Казахстаном в Джилге в 2003 году товаром согласно статистическим данным Узбекистана

Пересечение границы Узбекистан- Казахстан на станции Джилга (Узбекская граница к северу от Ташкента)													
Группа товаров	Север (Казахстан) – граница					Юг (Узбекистан) – граница					Total		
	Из Узб	Транзит из				Всего	В Узб	Транзит из				Всего	
		Туркменистан	Таджикистан	Афганистан	Кыргызстан			Туркменистан	Таджикистан	Афганистан			Кыргызстан
Уголь					0.0	0.1		5.0		3.6	8.7	8.7	
Кокс					0.0	42.1	30.0	7.2			79.3	79.3	
Руда		0.2	2.7		2.9	194.8		23.2			218.0	220.9	
Нефтепродукты	104.3	2.9	0.2		8.6	116.0	330.7	970.9	126.2	191.1	53.6	1672.5	1788.5
Зерно	1.1	0.3	0.3		1.7	99.8	183.9	365.3	53.4	45.8		748.2	749.9
Химпродукты	17.0	0.9			17.9	183.2	9.8	67.6	8.8	0.1		269.5	287.4
Строиматериалы	42.2	10.3	0.6		0.1	53.2	53.1	22.6	73.9	0.1	11.8	161.5	214.7
Метал	116.7	0.3	6.7		4.3	128.0	231.9	343.3	26.9	61.0		663.1	791.1
Лесоматериалы	0.8				0.1	0.9	381.3	11.1	135.9	62.8	4.3	595.4	596.3
Прочие	755.5	68.3	215.8		44.5	1084.1	810.1	125.9	173.7	23.8	9.4	1142.9	2227.0
ВСЕГО	1037.6	83.2	226.3	0.0	57.6	1404.7	2327.1	1697.5	1004.9	401.0	128.6	5559.1	6963.8

Приложение 5 - Грузовые перевозки по типам товаров на участке Узбекистан- граница с Казахстаном в Ченгельды товаром согласно статистическим данным Казахстана

2003 год

Группа товаров	Пересечение границы Узбекистан-Казахстан на станции Ченгельды (Казахская граница к северу от Ташкента)														
	Север (Казахстан) - граница							Юг (Узбекистан) – граница							
	В Каз	Транзит в					Всего	Из Каз	Транзит из					Всего	
		Актау (Каспийский)	Астрахань (Россия)	Прочие Россия	Луговая (Кыргызстан)	Достык (Китай)			Актау (Каспийский)	Астрахань (Россия)	Прочие Россия	Луговая (Кыргызстан)	Достык (Китай)		
Уголь						0.00	0.01							0.01	0.01
Кокс						0.00	0.01			0.08				0.09	0.09
Руда						0.00	0.20			0.07				0.27	0.27
Нефтепродукты	0.01			0.01		0.10	1.61			0.05				1.66	1.76
Зерно						0.00	0.52			0.07			0.02	0.61	0.61
Химпродукты	0.01					0.01	0.30			0.03				0.33	0.34
Строиматериалы	0.04					0.04	0.09			0.05	0.12			0.26	0.30
Метал	0.03			0.01	0.01	0.05	0.36			0.23				0.59	0.64
Лесоматериалы						0.00	0.21			0.61				0.82	0.82
Прочие	0.20					0.20	0.23	0.09	0.08	0.53				0.93	1.13
ВСЕГО	0.29	0.00	0.00	0.02	0.01	0.08	0.40	3.54	0.09	0.08	1.72	0.12	0.02	5.57	5.97

2001 год

Группа товаров	Пересечение границы Узбекистан- Казахстан на станции Ченгельды														
	Север(Казахстан) - граница							Юг (Узбекистан) -граница							Всего
	В Каз	Транзит в					Всего	Из Каз	Транзит из					Всего	
		Актау(Каспийское море)	Астрахань (Россия)	Другие границы Россия	Луговая (Кыргызстан)	Достык (Китай)			Актау (Каспийский)	Астрахань (Россия)	Прочие границы Россия	Луговая (Кыргызстан)	Достык (Китай)		
Уголь				0.01		0.01	0.02				0.03		0.05	0.06	
Кокс				0.08		0.08							0.00	0.08	
Руда	0.01		0.06	0.02		0.09	0.22						0.22	0.31	
Нефтепродукты	0.08			0.05		0.14	0.28		0.01	0.04	0.09	0.01	0.43	0.57	
Зерно				0.13		0.13	1.39						1.39	1.52	
Химпродукты				0.04		0.04	0.46						0.46	0.50	
Строиматериалы	0.01			0.07	0.07	0.15	0.14						0.14	0.29	
Метал	0.01			0.21		0.22	0.19						0.19	0.41	
Лесоматериалы				0.09		0.09	0.34						0.34	0.43	
Прочие	0.18			0.78	0.01	1.07	0.14		0.09	1.09	0.02	0.04	1.38	2.45	
ВСЕГО	0.29	0.00	0.06	1.48	0.08	2.02	3.18	0.00	0.10	1.13	0.14	0.05	4.60	6.62	

Приложение 6.а - Внешняя торговля Узбекистана со странами Организации Экономического Сотрудничества и Развития (ОЭСР) и Китаем

Единица изм.: Тысяча долларов США

Группа стран	1992г.	1993г.	1994г.	1995г.	1996г.	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.
Экспорт											
Европа (исключая Турцию)	163,074	592,172	769,184	842,980	845,702	830,076	696,626	521,917	528,437	607,382	411,341
Китай, Япония, Корея, Авст.	33,674	77,371	265,697	342,967	467,208	500,612	256,434	287,797	194,699	210,287	101,482
США, Канада, Мексика	769	7,461	14,046	23,934	178,801	47,788	43,531	32,420	53,552	80,713	5,164
Турция	21,019	31,934	78,625	61,529	58,054	94,773	96,207	47,477	85,795	36,045	75,197
ВСЕГО	218,537	708,938	1,127,552	1,271,411	1,549,765	1,473,248	1,092,798	889,611	862,483	934,427	593,185
<i>Индексы (1996г.=100)</i>	14	46	73	82	100	95	71	57	56	60	38
Европа (исключая Турцию)	74.6%	83.5%	68.2%	66.3%	54.6%	56.3%	63.7%	58.7%	61.3%	65.0%	69.3%
Китай, Япония, Корея, Авст.	15.4%	10.9%	23.6%	27.0%	30.1%	34.0%	23.5%	32.4%	22.6%	22.5%	17.1%
США, Канада, Мексика	0.4%	1.1%	1.2%	1.9%	11.5%	3.2%	4.0%	3.6%	6.2%	8.6%	
Турция	9.6%	4.5%	7.0%	4.8%	3.7%	6.4%	8.8%	5.3%	9.9%	3.9%	12.7%
ВСЕГО	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Импорт											
Европа (исключая Турцию)	166,135	331,139	580,669	658,217	966,027	1,017,936	740,490	599,828	512,968	542,262	443,752
Китай, Япония, Корея, Авст.	51,877	64,600	330,708	374,424	617,027	795,289	513,220	470,278	295,762	419,512	124,213
США, Канада, Мексика	50,719	115,772	100,595	63,727	355,998	239,834	150,947	340,651	159,152	156,549	2,494
Турция	54,492	213,508	64,531	138,542	230,492	210,588	156,181	99,139	82,647	89,725	93,473
ВСЕГО	323,223	725,020	1,076,503	1,234,911	2,169,543	2,263,647	1,560,839	1,509,897	1,050,530	1,208,048	663,931
<i>Индекс (1996г.=100)</i>	15	33	50	57	100	104	72	70	48	56	31
Европа (исключая Турцию)	51.4%	45.7%	53.9%	53.3%	44.5%	45.0%	47.4%	39.7%	48.8%	44.9%	66.8%
Китай, Япония, Корея, Авст.	16.0%	8.9%	30.7%	30.3%	28.4%	35.1%	32.9%	31.1%	28.2%	34.7%	18.7%
США, Канада, Мексика	15.7%	16.0%	9.3%	5.2%	16.4%	10.6%	9.7%	22.6%	15.1%	13.0%	0.4%
Турция	16.9%	29.4%	6.0%	11.2%	10.6%	9.3%	10.0%	6.6%	7.9%	7.4%	14.1%
ВСЕГО	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Приложение 6.б - Внешняя торговля Узбекистана с шестью главными европейскими странами согласно статистическим данным Организации Экономического Сотрудничества и Развития (ОЭСР)

Единица изм. : тонн

Группа товаров	1992г.	1993г.	1994г.	1995г.	1996г.	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.
Экспорт											
Пища и продукты животноводства	10	574	6,743	12,324	40,841	2,627	5,201	242	386	5,836	1,673
Напитки и табачные изделия	0	0	1	458	0	0	0	0	0	217	868
Полуфабрикаты, несъедобные продукты, кроме горючего	52,022	124,421	191,803	142,728	180,437	172,846	164,787	128,011	120,931	86,442	72,664
Минеральное топливо, смазочные и производные	32,839	64,907	77,499	93,380	100,997	78,587	82,099	53,906	63,346	88,176	43,924
Животное и растительное масло, жиры, воск	16,643	28,157	6,659	0	20	0	0	8,930	2,600	0	0
Химические и связанные продукты	0	2,470	376	1,413	117	154	294	5,442	6,658	5,859	7,454
Промышленные товары, классифицированные по материалам.	880	10,916	21,690	19,251	3,795	12,902	26,967	17,869	27,178	31,392	26,419
Машинное и транспортное оборудование	189	3,585	1,185	8,980	11,953	14,847	8,503	7,752	5,360	4,216	4,542
Разные промышленные изделия	66	48	26	4	14	85	7	122	130	1,149	528
Прочие	240	159	54	49	8	0	8	6	7	16	8
ВСЕГО	102,888	235,238	306,034	278,585	338,181	282,048	287,866	222,281	226,595	223,303	158,081
<i>Индекс (1996г. =100)</i>	<i>.30</i>	<i>70</i>	<i>90</i>	<i>82</i>	<i>100</i>	<i>83</i>	<i>85</i>	<i>66</i>	<i>67</i>	<i>66</i>	<i>47</i>

Рабочий Документ - Анализ и Прогноз Перевозок на участке Кунград – Бейнеу

	Импорт										
Пища and продукты животноводства	421,236	433,288	779,567	128,924	560,246	287,589	291,061	61,543	30,267	60,159	13,476
Напитки и табачные изделия	7	2,510	8,578	7,466	15,781	5,985	8,283	1,266	3,630	1,546	1,840
Полуфабрикаты, несъедобные продукты, кроме горючего	51	1,453	683	1,485	1,376	1,369	1,276	879	4,966	972	664
Минеральное топливо, смазочные и производные	17	452	446	3,163	850	1,931	1,603	1,102	926	2,098	2,151
Животное и растительное масло, жиры, воск	0	66	28	5	2,557	26,838	10,082	7,951	2,690	417	340
Химические и связанные продукты, Промышленные товары, классифицированные по материалам.	1,222	3,235	3,731	8,419	9,018	10,330	6,884	5,993	7,714	8,220	6,238
Машинное и транспортное оборудование	7,170	10,008	15,295	4,085	22,855	17,786	14,299	14,228	11,131	12,965	12,880
Разные промышленные изделия	1,826	6,865	8,309	13,498	16,715	20,786	19,305	16,891	12,741	13,167	12,609
Прочие	294	984	2,431	1,741	2,325	3,331	5,219	4,352	2,822	3,160	5,253
ВСЕГО	432,032	459,124	819,351	169,173	632,916	379,627	363,682	116,525	79,050	104,481	58,264
<i>Индекс (1996г. =100)</i>	68	73	129	27	100	60	57	18	12	17	9

Приложение 7.а - Внешняя торговля Таджикистана со странами Организации Экономического Сотрудничества и Развития (ОЭСР) и Китаем

Единица изм: Тысяча долларов США

Группа стран	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Экспорт											
Европа (исключая Турцию)	16,666	84,743	151,086	115,705	137,477	121,714	111,791	72,121	80,641	147,158	239,747
Китай, Япония, Корея, Австралия	14,291	19,043	21,419	31,311	12,922	11,637	11,340	11,489	20,567	12,808	7,709
США, Канада, Мексика	1,789	19,642	63,770	42,187	34,437	9,042	37,251	26,809	9,123	5,216	241
Турция	7,762	6,796	2,925	6,342	2,786	3,382	7,853	4,053	16,511	13,662	40,684
ИТОГО	40,508	130,224	239,200	195,545	187,621	145,775	168,235	114,471	126,842	178,843	288,381
<i>Индекс (1996г. =100)</i>	22	69	127	104	100	78	90	61	68	95	154
Европа (исключая Турцию)	41.1%	65.1%	63.2%	59.2%	73.3%	83.5%	66.4%	63.0%	63.6%	82.3%	83.1%
Китай, Япония, Корея, Австралия	35.3%	14.6%	9.0%	16.0%	6.9%	8.0%	6.7%	10.0%	16.2%	7.2%	2.7%
США, Канада, Мексика	4.4%	15.1%	26.7%	21.6%	18.4%	6.2%	22.1%	23.4%	7.2%	2.9%	0.1%
Турция	19.2%	5.2%	1.2%	3.2%	1.5%	2.3%	4.7%	3.5%	13.0%	7.6%	14.1%
ВСЕГО	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Импорт											
Европа (исключая Турцию)	42,174	85,733	44,080	69,583	54,242	44,234	57,345	48,499	31,166	35,325	34,326
Китай, Япония, Корея, Австралия	2,815	8,130	2,007	28,737	13,490	19,361	19,069	7,716	11,118	8,506	8,697
США, Канада, Мексика	8,794	11,652	15,279	17,789	16,959	18,645	12,166	13,984	12,297	29,244	492
Турция	706	4,805	14,580	6,086	4,444	7,200	9,838	5,250	4,468	15,553	10,893
ВСЕГО	54,489	110,321	75,946	122,194	89,135	89,440	98,418	75,450	59,048	88,628	54,408
<i>Индекс (1996г. =100)</i>	61	124	85	137	100	100	110	85	66	99	61
Европа (исключая Турция)	77.4%	77.7%	58.0%	56.9%	60.9%	49.5%	58.3%	64.3%	52.8%	39.9%	63.1%
Китай, Япония, Корея, Австралия	5.2%	7.4%	2.6%	23.5%	15.1%	21.6%	19.4%	10.2%	18.8%	9.6%	16.0%
США, Канада, Мексика	16.1%	10.6%	20.1%	14.6%	19.0%	20.8%	12.4%	18.5%	20.8%	33.0%	0.9%
Турция	1.3%	4.4%	19.2%	5.0%	5.0%	8.0%	10.0%	7.0%	7.6%	17.5%	20.0%
ВСЕГО	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Приложение 7.b - Внешняя торговля Таджикистана с шестью главными европейскими странами согласно статистическим данным Организации Экономического Сотрудничества И Развития (ОЭСР)

Единица изм: тонн

Группа товаров	1992г.	1993г.	1994г.	1995г.	1996г.	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.
Экспорт											
Пища and продукты животноводства	10	58	7	4	35	26	0	1	2	8	33
Напитки и табачные изделия	0	0	6	0	0	0	0	2	0	0	0
Полуфабрикаты, несъедобные продукты, кроме горячего	7,205	41,011	60,610	40,246	49,108	37,954	28,411	15,776	14,449	23,182	23,812
Минеральное топливо, смазочные и производные	0	19,261	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Животное и растительное масло, жиры, воск	0	0	0	81	0	0	0	0	0	0	0
Химические и связанные продукты.	115	86	13	0	0	21	0	7	0	0	2
Промышленные товары, классифицированные по материалам.	2,216	7,742	11,703	8,955	8,156	9,605	9,103	7,931	5,077	4,988	10,205
Машинное и транспортное оборудование	4	10	67	18	94	16	13	6	3	1,156	50
Разные промышленные изделия	3	8	2	0	11	455	531	536	677	656	765
Прочие	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ВСЕГО	9,552	68,175	72,407	49,304	57,403	48,076	38,058	24,259	20,208	29,990	34,867
<i>Индекс (1996г. =100)</i>	<i>17</i>	<i>119</i>	<i>126</i>	<i>86</i>	<i>100</i>	<i>84</i>	<i>66</i>	<i>42</i>	<i>35</i>	<i>52</i>	<i>61</i>

Рабочий Документ - Анализ и Прогноз Перевозок на участке Кунград – Бейнеу

Импорт											
Пища и продукты животноводства	164,673	281,148	101,633	45,043	36,709	10,596	7,367	19,944	14,363	38,512	8,926
Напитки и табачные изделия	66	1,006	4,461	6,934	21,641	27,052	19,737	8,720	4,906	146	100
Полуфабрикаты, несъедобные продукты, кроме горячего	15	40	11	77	0	72	457	253	71	12,611	7,398
Минеральное топливо, смазочные и производные	4	11	15	162	33	23	155	221	139	76	83
Животное и растительное масло, жиры, воск	20	679	1,918	249	1,636	1,120	2,605	1,464	1,460	2,638	664
Химические и связанные продукты.	339	1,536	1,663	2,337	1,427	2,414	1,231	1,030	401	449	570
Промышленные товары, классифицированные по материалам.	237	456	487	1,014	722	903	1,553	508	603	738	1,678
Машинное и транспортное оборудование	333	2,620	5,498	6,063	1,211	1,565	740	995	1,199	706	387
Разные промышленные изделия	32	241	81	92	111	268	593	181	254	512	422
Прочие	21	7	0	3	0	1	59	16	3	6	17
ВСЕГО	165,739	287,745	115,766	61,973	63,491	44,014	34,496	33,331	23,397	56,395	20,244
<i>Индекс (1996г.=100)</i>	<i>261</i>	<i>453</i>	<i>182</i>	<i>98</i>	<i>100</i>	<i>69</i>	<i>54</i>	<i>52</i>	<i>37</i>	<i>89</i>	<i>32</i>

Приложение 8 - Внешняя торговля Казахстана со странами Организации Экономического Сотрудничества и Развития (ОЭСР) и Китаем

Единица изм.: Тысяча долларов США

Группа стран	1992г.	1993г.	1994г.	1995г.	1996г.	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.
Экспорт											
Европа (исключая Турцию)	142,286	444,137	476,559	530,037	538,343	1,065,831	1,143,964	1,964,615	3,100,367	2,817,095	3,497,972
Китай, Япония, Корея, Авст.	157,819	308,922	303,800	437,999	627,506	718,434	601,414	792,754	1,103,370	1,128,638	1,456,035
США, Канада, Мексика	23,817	42,454	88,044	139,764	123,526	121,675	201,228	283,572	447,926	371,265	6,817
Турция	10,511	43,739	32,305	86,632	100,595	165,285	253,668	295,911	346,376	90,343	201,600
ВСЕГО	334,433	839,251	900,708	1,194,431	1,389,971	2,071,226	2,200,274	3,336,852	4,998,039	4,407,340	5,162,425
<i>Индекс (1996г. =100)</i>	24	60	65	86	100	149	158	240	360	317	371
Европа (исключая Турцию)	42.5%	52.9%	52.9%	44.4%	38.7%	51.5%	52.0%	58.9%	62.0%	63.9%	67.8%
Китай, Япония, Корея, Авст.	47.2%	36.8%	33.7%	36.7%	45.1%	34.7%	27.3%	23.8%	22.1%	25.6%	28.2%
США, Канада, Мексика	7.1%	5.1%	9.8%	11.7%	8.9%	5.9%	9.1%	8.5%	9.0%	8.4%	0.1%
Турция	3.1%	5.2%	3.6%	7.3%	7.2%	8.0%	11.5%	8.9%	6.9%	2.0%	3.9%
ВСЕГО	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Импорт											
Европа (исключая Турцию)	164,310	910,419	936,530	615,655	686,790	1,006,469	1,569,369	1,137,181	1,250,399	1,532,496	1,604,581
Китай, Япония, Корея, Авст.	254,892	236,105	172,026	160,781	237,226	221,826	365,637	614,313	754,582	531,623	705,931
США, Канада, Мексика	14,412	78,079	135,156	78,272	146,992	261,355	121,357	183,828	141,015	188,352	24,957
Турция	19,379	67,838	131,803	150,775	164,044	210,578	214,307	96,596	118,701	119,795	158,655
ВСЕГО	452,993	1,292,441	1,375,515	1,005,482	1,235,051	1,700,227	2,270,670	2,031,918	2,264,697	2,372,266	2,494,124
<i>Индекс (1996=100)</i>	37	105	111	81	100	138	184	165	183	192	202
Европа (исключая Турцию)	36.3%	70.4%	68.1%	61.2%	55.6%	59.2%	69.1%	56.0%	55.2%	64.6%	64.3%
Китай, Япония, Корея, Авст.	56.3%	18.3%	12.5%	16.0%	19.2%	13.0%	16.1%	30.2%	33.3%	22.4%	28.3%
США, Канада, Мексика	3.2%	6.0%	9.8%	7.8%	11.9%	15.4%	5.3%	9.0%	6.2%	7.9%	1.0%
Турция	4.3%	5.2%	9.6%	15.0%	13.3%	12.4%	9.4%	4.8%	5.2%	5.0%	6.4%
ВСЕГО	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Приложение 9.а - Экспорт из Узбекистана при возможном использовании коридора Кунград- Бейнеу в 2000 и 2003 годах

Единица изм: тонн

Страны	Все	Уголь + Руда	Нефтепродукты. + нефть	Химикаты	Стройматериалы	Метал	Лесоматериалы + Бумага	Хлопок	Текстиль	Машины	Сельхоз + Пищевые продукты	Прочие
Экспорт 2000 год												
Казахстан	1,197,210	0	1,056,518	5,678	63,469	28,690	946	77	1,475	2,661	37,362	334
Россия	845,247	70	127,060	11,783	3,994	18,381	718	187,758	53,034	17,439	422,233	2,777
Украина	937,961	0	912,189	1,821	198	9,114	70	8,808	956	352	4,440	13
Беларусь	20,590	0	0	10	0	100	0	5,010	467	65	14,831	107
Прибалтийские гос	132,401	0	42,178	300	60	390	5	66,602	1,295	51	21,510	10
Другие гос. Европы	548,909	305	16,774	22,286	74	77,046	176	415,382	613	61	16,105	87
ВСЕГО	3,682,318	375	2,154,719	41,878	67,795	133,721	1,915	683,637	57,840	20,629	516,481	3,328
Экспорт 2003 год												
Казахстан	1,085,956	0	15,845	16,638	10,205	39,361	3,534	25	1,061	5,640	32,123	961,524
Россия	1,051,696	0	856	0	1,042	4,216	240	50,751	46,281	0	242	948,068
Украина	47,376	0	5,463	0	57	11,892	1,158	18,269	2,766	0	4,774	2,997
Беларусь	6,122	0	0	0	0	0	0	646	327	0	4,650	499
Прибалтийские гос	84,186	0	5,511	0	0	200	246	76,679	0	432	956	162
Другие гос. Европы	523,424	0	3,092	102	5	11,070	1,423	256,066	229,512	291	18,396	3,467
ВСЕГО	2,798,760	0	30,767	16,740	11,309	66,739	6,601	402,436	279,947	6,363	61,141	1,916,717
Экспорт по железной дороге в 2003 году												
Казахстан	1,049,940	0	15,845	16,638	10,235	39,361	194	25	0	0	28,717	938,925
Россия	1,024,798	0	856	0	1,042	4,216	241	50,751	46,281	0	242	921,169
Украина	44,610	0	5,463	0	57	11,892	1,158	18,269	0	0	4,774	2,997
Беларусь	6,080	0	0	0	0	0	0	646	327	0	4,650	457
Прибалтийские гос	83,779	0	5,511	0	0	200	246	76,583	0	432	648	159
Другие гос. Европы	137,934	0	3,092	80	1	5,245	1,420	56,392	64,792	140	4,105	2,667
ВСЕГО	2,347,141	0	30,767	16,718	11,335	60,914	3,259	202,666	111,400	572	43,136	1,866,374
Источник: 2000 год - Проект ТРАСЕКА "Прогнозы перевозок и Технико-экономические обоснования"												

Приложение 9.б - Импорт Узбекистана при возможном использовании коридора Кунград- Бейнеу в 2000 и 2003 годах

Единица изм: тонн

Страны	Все	Уголь + Руда	Нефтепродукты. + нефть	Химикаты	Стройматериалы	Метал	Лесоматериалы + Бумага	Хлопок	Текстиль	Машины	Сельхоз + Пищевые продукты	Прочие
Импорт 2000 год												
Казахстан	1,698,522	204,499	1,996	5,445	500,102	33,097	307,881	0	18	2,072	643,353	59
Россия	563,866	1,747	40,427	120,401	55,496	95,574	166,357	643	3,292	36,873	41,371	1,685
Украина	191,903	263	106	8,940	10,560	148,977	4,314	0	25	11,867	5,232	1,619
Беларусь	28,093	0	67	672	483	704	3,776	0	237	3,007	18,956	191
Прибалтийские гос.	114,606	0	26	614	135	14,866	8,768	1	90	1,273	88,484	349
Другие гос. Европы	304,625	11,104	2,378	18,231	8,821	18,606	18,142	1	804	20,627	203,360	2,551
ВСЕГО	2,901,615	217,613	45,000	154,303	575,597	311,824	509,238	645	4,466	75,719	1,000,756	6,454
Импорт 2003 год												
Казахстан	1,089,043	169,928	299,713	0	2,755	52,330	12,936	0	81	2,133	257,657	291,510
Россия	885,045	42,979	3,882	7,648	9,002	121,687	438,479	421	4,034	23,620	27,502	205,791
Украина	50,499	400	0	833	353	14,021	4,364	0	64	6,037	844	23,583
Беларусь	15,913	0	0	252	0	17	7,305	0	170	2,154	4,790	1,225
Прибалтийские гос.	38,363	0	73	0	1,314	178	13,420	0	136	74	9,543	13,625
Другие госю Европы	198,420	0	17	2,724	324	6,462	21,812	0	476	4,354	135,206	27,045
ВСЕГО	2,277,283	213,307	303,685	11,457	13,748	194,695	498,316	421	4,961	38,372	435,542	562,779
Импорт по железной дороге в 2003 году												
Казахстан	1,049,940	0	15,845	16,638	10,235	39,361	194	25	0	0	28,717	938,925
Россия	865,208	42,979	3,882	7,648	9,002	121,687	438,479	421	4,034	23,620	7,665	205,791
Украина	48,392	400	460	833	353	14,021	1,797	0	64	6,037	844	23,583
Беларусь	13,759	0	0	252	0	17	7,305	0	170	0	4,790	1,225
Прибалтийские гос.	34,403	0	73	94	1,314	178	13,420	0	30	74	9,543	9,677
Другие гос. Европы	131,496	0	1,510	2,219	314	5,705	21,120	0	398	3,552	76,746	19,932
ВСЕГО	2,143,198	43,379	21,770	27,684	21,218	180,969	482,315	446	4,696	33,283	128,305	1,199,133

Источник: 2000 год - Проект ТРАСЕКА "Прогнозы перевозок и Техничко-экономические обоснования"

Приложение 10 – Внешняя торговля Таджикистана, которая могла использовать коридор Кунград-Бейнеу по группам стран с 1997 до 2002 года

Единица изм : Тысяча долларов США

Страны	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.	2001г.	2002гю	2002/1997г.г.
Экспорт							
Казахстан	10.0	10.0	3.6	5.7	3.1	3.5	-65%
Россия	63.5	47.9	115.1	258.8	104.7	87.5	38%
Украина	4.3	1.7	7.0	1.9	2.8	5.9	37%
Беларусь	2.9	2.6	3.1	1.7	1.4	1.5	-48%
Прибалтийские гос.	7.5	2.1	8.5	14.5	11.7	31.5	320%
Другие гос. Европы	191.2	131.0	115.5	174.1	213.2	277.4	45%
ВСЕГО	279.4	195.3	252.8	456.7	336.9	407.3	46%
Все страны	745.7	596.6	688.7	784.3	651.5	736.9	-1%
<i>% общего экспорта</i>	37%	33%	37%	58%	52%	55%	
Импорт							
Казахстан	42.1	51.9	78.8	82.4	89.1	72.2	71%
Россия	115.1	102.1	92.4	105.1	129.4	163.5	42%
Украина	20.7	16.6	37.7	84.3	63.6	80.5	289%
Беларусь	3.3	7.6	3.1	2.3	2.6	2.9	-12%
Прибалтийские гос.	3.5	6.1	4.8	6.5	5.4	5.3	51%
Другие гос. Европы	226.0	196.8	116.5	76.3	61.3	75.5	-67%
ВСЕГО	410.7	381.1	333.3	356.9	351.4	399.9	-3%
Все страны	750.3	711.0	663.1	675.0	687.5	720.5	-4%
<i>% общего импорта</i>	55%	54%	50%	53%	51%	56%	

Источник: Государственный Комитет по Статистике республики Таджикистан

Приложение 11.а Прогноз перевозок на участке Узбекистан - граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис- Базисный год 2003 согласно Узбекской статистике

Группа товаров	Объем перевозок при пересечении границы – Тысяча тонн													
	Север (Казахстан) - граница						Юг (Узбекистан) – граница						Всего	
	Экспорт	Транзит из				Всего	Импорт	Транзит из				Всего		
ТУРК		ТАДЖ	АФГ	КЫРГ	ТУРК			ТАДЖ	АФГ	КЫРГ				
Уголь									2.0				2.0	2.0
Кокс							3.1		32.4				35.5	35.5
Руда							0.1		190.6				190.7	190.7
Нефтепродукты	5.5	120.7			126.2	2.9	3.3	122.8	0.4	3.4			132.8	259.0
Зерно	0.6				0.6	6.1	3.2	34.7	0.2				44.2	44.8
Химпродукты						0.9	17.2						18.1	18.1
Строиматериалы	1.8	1.1			2.9	4.3	11.5	4.8					20.6	23.5
Метал	0.2	0.5	166.8		167.5	79.8	116.6	7.3	4.4	0.1			208.2	375.7
Лесоматериалы					0.1	0.1	3.7	23.8	1.3	2.3			31.1	31.2
Прочие	254.5	53.4	94.1	0.2	8.8	411.0	395.2	140.0	123.4	29.7	4.6		692.9	1103.9
ВСЕГО	262.6	175.7	260.9	0.2	8.9	708.3	496.1	315.6	519.3	37.0	8.1		1376.1	2084.4

**Приложение 11.b.1 - Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис в 2010 году
- ОПТИМИСТИЧЕСКИЙ СЦЕНАРИЙ**

2010г.	Узбеки- стан	Теркме- нистан	Таджи- кистан	Афга- нистан	Кыргыз- стан	Узбеки- стан	Теркме- нистан	Таджи- кистан	Афга- нистан	Кыргыз- стан	Но года	Эластичность внешней торговли / ВВП	Изменения в направлении торговли
Норма роста ВВП	5.5%	9.0%	8.0%	7.0%	5.5%	5.5%	9.0%	8.0%	7.0%	5.5%	7		
Использование маршрута Кунград		100%	100%	100%	100%		100%	100%	100%	100%			

Группа товаров	Объем перевозок при пересечении границы – Тысяча тонн													Эластичность внешней торговли / ВВП	Изменения в направлении торговли
	Север (Казахстан) - граница						Юг (Узбекистан) – граница						Всего		
	Экспорт	Транзит из				Всего	Импорт	Транзит из				Всего			
		ТУРК	ТАДЖ	АФГ	КЫРГ			ТУРК	ТАДЖ	АФГ	КЫРГ				
Уголь	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.4	0.0	0.0	3.4	3.4	1	1
Кокс	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.5	0.0	55.5	0.0	0.0	60.0	60.0	1	1
Руда	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	326.7	0.0	0.0	326.8	326.8	1	1
Нефтепродукты	9.6	292.9	0.0	0.0	0.0	302.5	5.1	8.0	271.5	0.8	3.4	288.7	591.2	1.5	1
Зерно	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	8.6	5.5	56.5	0.3	0.0	70.8	71.7	0.9	1
Химпродукты	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	31.4	0.0	0.0	0.0	32.8	32.8	1	1
Строиматериалы	2.8	2.3	0.0	0.0	0.0	5.1	6.7	23.6	9.1	0.0	0.0	39.4	44.5	1.2	1
Метал	0.3	1.0	316.9	0.0	0.0	318.2	124.8	239.0	13.9	7.7	0.1	385.6	703.8	1.2	1
Лесоматериалы	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	5.6	46.1	2.3	3.9	0.0	57.9	58.0	1.1	1
Прочие	383.9	103.4	169.8	0.3	13.3	670.8	596.2	271.1	222.7	49.9	4.6	1144.5	1815.3	1.1	1
ВСЕГО	397.5	399.6	486.7	0.3	13.4	1297.5	752.9	624.8	961.6	62.6	8.1	2410.0	3707.5		

Приложение 11.б.2 - Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис в 2015 году
- ОПТИМИСТИЧЕСКИЙ СЦЕНАРИЙ

2015г.	Узбеки- стан	Туркмен- и-стан	Таджи- кистан	Афга- стан	Кыргы- з- стан	Узбеки- стан	Туркмени- стан	Таджи- кистан	Афга- стан	Кыргы- з- стан	No года	Эласти- чность внешне- й Торгов- ли	Изме- нения в напр- авле- нии торго- вли
Норма роста ВВП	4.5%	8.0%	7.0%	6.0%	4.5%	4.5%	8.0%	7.0%	6.0%	4.5%	5	/ ВВП	
Использование маршрута Кунград		50%	100%	100%	100%		60%	100%	100%	100%			

Группа товаров	Объем перевозок при пересечении границы – Тысяча тонн												Всего	Всего		
	Север (Казахстан) – граница						Юг (Узбекистан) – граница									
	Экспорт	Транзит из				Всего	Импорт	Транзит из				Всего				
		ТУРК	ТАДЖ	АФГ	КЫРГ			ТУРК	ТАДЖ	АФГ	КЫРГ					
Уголь	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.9	0.0	0.0	3.9	3.9	0.7	0.5		
Кокс	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.4	0.0	72.9	0.0	0.0	78.3	78.3	0.8	1		
Руда	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	443.4	0.0	0.0	443.5	443.5	1	0.9		
Нефтепродукты	12.1	221.6	0.0	0.0	0.0	233.8	6.4	7.3	390.8	1.1	4.3	409.9	643.7	1.2	0.9	
Зерно	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	10.2	4.5	74.1	0.4	0.0	89.2	90.3	0.8	1	
Химпродукты	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6	27.7	0.0	0.0	0.0	29.4	29.4	1	1	
Строиматериалы	3.5	1.7	0.0	0.0	0.0	5.2	8.4	20.8	12.8	0.0	0.0	42.0	47.1	1	1	
Метал	0.4	0.7	430.1	0.0	0.0	431.2	152.2	203.0	18.8	10.1	0.1	384.3	815.5	1	0.9	
Лесоматериалы	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	7.0	40.6	3.3	5.2	0.0	56.0	56.2	1	1	
Прочие	468.2	73.2	230.5	0.4	16.2	788.6	727.1	230.3	302.3	64.9	5.6	1330.2	2118.7	1	0.9	
ВСЕГО	485.3	297.2	660.6	0.4	16.4	1459.9	918.5	534.2	1322.3	81.7	10.0	2866.7	4326.5			

Приложение 11.в.3 - Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис в году –
ОПТИМИСТИЧЕСКИЙ СЦЕНАРИЙ

2020г.	Узбекистан	Туркменистан	Таджи- кистан	Афга- стан	Кыргыз- стан	Узбекистан	Туркменистан	Таджи- кистан	Афга- стан	Кыргыз- стан	No года	Эластичнос- ть внешней торговли	Изме- нения в направ - лении торговли
Норма роста ВВП	4.0%	7.0%	6.0%	5.0 %	4.0%	4.0%	7.0%	6.0%	5.0 %	4.0%	5	/ ВВП	
Использование маршрута Кунград		30%	100 %	100 %	100%		40%	100 %	100 %	100%			

Группа товаров	Объем перевозок при пересечении границы – Тысяча тонн													Эластичнос- ть внешней торговли	Изме- нения в направ - лении торговли
	Север (Казахстан) - граница						Юг (Узбекистан) – граница						Всего		
	Экспорт	Транзит из				Всего	Импорт	Транзит из				Всего			
ТУРК		ТАДЖ	АФГ	КЫРГ	ТУРК			ТАДЖ	АФГ	КЫРГ					
Уголь	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.1	0.0	0.0	4.1	4.1	0.5	0.4
Кокс	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3	0.0	92.2	0.0	0.0	98.5	98.5	0.8	1
Руда	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	560.5	0.0	0.0	560.7	560.7	1	0.8
Нефтепродукты	14.4	149.4	0.0	0.0	0.0	163.8	7.6	6.5	505.5	1.4	5.1	526.1	690.0	1.1	0.8
Зерно	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	11.8	3.9	91.6	0.5	0.0	107.7	108.8	0.8	0.9
Химпродукты	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	25.1	0.0	0.0	0.0	27.0	27.0	0.9	1
Строиматериалы	4.0	1.1	0.0	0.0	0.0	5.1	9.6	17.6	15.7	0.0	0.0	42.9	48.0	0.7	1
Метал	0.4	0.5	543.7	0.0	0.0	544.6	178.2	177.8	23.8	12.2	0.1	392.1	936.7	1	0.8
Лесоматериалы	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	8.5	38.0	4.4	6.6	0.0	57.5	57.7	1	1
Прочие	531.3	45.6	278.3	0.5	18.4	874.1	825.1	191.1	364.9	76.0	6.4	1463.5	2337.6	0.8	0.8
ВСЕГО	551.4	196.5	822.0	0.5	18.6	1589.0	1,049.2	459.9	1662.7	96.7	11.6	3280.1	4869.1		

Приложение 11.b.4 - Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис в 2025 году - ОПТИМИСТИЧЕСКИЙ СЦЕНАРИЙ

2025г.	Узбекистан	Туркменистан	Таджи-кис-тан	Афга-стан	Кыргыз-стан	Узбекистан	Туркменистан	Таджи-кис-тан	Афга-стан	Кыргыз-стан	No года	Эластич-ность внешней торговли / ВВП	Измене-ния в направле-нии торговли
	Узбекистан	Туркменистан	Таджи-кис-тан	Афга-стан	Кыргыз-стан	Узбекистан	Туркменистан	Таджи-кис-тан	Афга-стан	Кыргыз-стан			
Норма роста ВВП	3.5%	5.5%	5.0%	4.0%	3.5%	3.5%	5.5%	5.0%	4.0%	3.5%	5		
Использование маршрута Кунград		24%	100%	100%	100%		35%	100%	100%	100%			

Группа товаров	Объем перевозок при пересечении границы – Тысяча тонн													Эластич-ность внешней торговли / ВВП	Измене-ния в направле-нии торговли
	Север (Казахстан) - граница						Юг (Узбекистан) – граница						Всего		
	Экспорт	Транзит из				Всего	Импорт	Транзит из				Всего			
		ТУРК	ТАДЖ	АФГ	КЫРГ			ТУРК	ТАДЖ	АФГ	КЫРГ				
Уголь	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3	0.0	0.0	4.3	4.3	0.5	0.4
Кокс	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.2	0.0	112.2	0.0	0.0	119.4	119.4	0.8	1
Руда	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	681.9	0.0	0.0	682.2	682.2	1	0.8
Нефтепродукты	16.6	148.2	0.0	0.0	0.0	164.8	8.7	7.1	615.0	1.6	5.9	638.3	803.1	1	0.8
Зерно	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	13.3	4.1	109.3	0.5	0.0	127.3	128.6	0.8	0.9
Химпродукты	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	27.9	0.0	0.0	0.0	30.2	30.2	0.9	1
Строиматериалы	4.5	1.0	0.0	0.0	0.0	5.5	10.7	18.1	18.2	0.0	0.0	47.0	52.5	0.6	1
Метал	0.5	0.5	648.8	0.0	0.0	649.8	201.8	188.9	28.4	14.1	0.2	433.4	1083.2	0.9	0.8
Лесоматериалы	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3	10.1	43.4	5.6	8.0	0.0	67.1	67.4	1	1
Прочее	593.6	43.3	325.7	0.6	20.5	983.7	921.7	198.8	427.2	86.2	7.1	1641.1	2624.8	0.8	0.8
ВСЕГО	616.4	193.0	974.6	0.6	20.8	1805.4	1176.1	488.4	2002.1	110.5	13.2	3790.2	5595.6		

Приложение 11.с.1 - Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Ажигит / Оазис в 2010 году
КОНСЕРВАТИВНЫЙ СЦЕНАРИЙ

2010г.	Узбекистан	Туркменистан	Таджи-кистан	Афга-стан	Кыргыз-стан	Узбекистан	Туркменистан	Таджи-кистан	Афга-стан	Кыргыз-стан	No года	Эластичн ость внешней торговли / ВВП	Изменения в направлении торговли
Норма роста ВВП	4.0%	8.0%	7.0%	6.0%	4.5%	4.0%	8.0%	7.0%	6.0%	4.5%	7		
Использование маршрута Кунград		100%	100%	100%	100%		100%	100%	100%	100%			

Группа товаров	Объем перевозок при пересечении границы – Тысяча тонн													Всего	Всего	Эластичн ость внешней торговли / ВВП	Изменения в направлении торговли
	Север (Казахстан) - граница						Юг (Узбекистан) – граница						Всего				
	Экспорт	Транзит из				Всего	Импорт	Транзит из				Всего					
		ТУРК	ТАДЖ	АФГ	КЫРГ			ТУРК	ТАДЖ	АФГ	КЫРГ						
Уголь	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	0.0	0.0	3.0	3.0	0.9	0.95		
Кокс	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.9	0.0	48.7	0.0	0.0	52.6	52.6	0.9	0.95		
Руда	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	287.5	0.0	0.0	287.6	287.6	0.9	0.96		
Нефтепродукты	7.8	239.1	0.0	0.0	0.0	246.9	4.1	6.5	224.2	0.7	5.0	240.5	487.5	1.35	0.95		
Зерно	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	7.5	4.9	50.1	0.3	0.0	62.8	63.5	0.81	0.95		
Химпродукты	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	27.3	0.0	0.0	0.0	28.5	28.5	0.9	0.95		
Строиматериалы	2.4	1.9	0.0	0.0	0.0	4.3	5.7	20.0	7.8	0.0	0.0	33.5	37.8	1.08	0.95		
Метал	0.3	0.9	271.0	0.0	0.0	272.2	105.7	202.5	11.9	6.7	0.1	327.0	599.2	1.08	0.95		
Лесоматериалы	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	4.8	39.5	2.0	3.4	0.0	49.7	49.9	0.99	0.95		
Прочие	322.0	84.9	141.4	0.3	11.5	560.0	500.1	222.5	185.4	42.2	6.0	956.1	1516.1	0.9	0.95		
ВСЕГО	333.2	326.8	412.4	0.3	11.6	1084.3	633.2	523.3	820.5	53.2	11.2	2041.3	3125.5				

Приложение 11.с.2 - Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис в 2015 году - КОНСЕРВАТИВНЫЙ СЦЕНАРИЙ

2015г.	Узбекистан	Туркменистан	Таджикистан	Афганистан	Кыргызстан	Узбекистан	Туркменистан	Таджикистан	Афганистан	Кыргызстан	No года	Эластичность внешней торговли / ВВП	Изменения в направлении торговли
	Узбекистан	Туркменистан	Таджикистан	Афганистан	Кыргызстан	Узбекистан	Туркменистан	Таджикистан	Афганистан	Кыргызстан			
Норма роста ВВП	3.8%	7.0%	6.0%	5.0%	4.0%	3.8%	7.0%	6.0%	5.0%	4.0%	5		
Использование маршрута Кунград		40%	100%	100%	100%		50%	100%	100%	100%			

Группа товаров	Объем перевозок при пересечении границы – Тысяча тонн													Эластичность внешней торговли / ВВП	Изменения в направлении торговли
	Север (Казахстан) - граница						Юг (Узбекистан) – граница						Всего		
	Экспорт	Транзит из				Всего	Импорт	Транзит из				Всего			
		ТУРК	ТАДЖ	АФГ	КЫРГ			ТУРК	ТАДЖ	АФГ	КЫРГ				
Уголь	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.3	0.0	0.0	3.3	3.3	0.63	0.48
Кокс	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.5	0.0	59.5	0.0	0.0	64.0	64.0	0.72	0.95
Руда	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	364.0	0.0	0.0	364.2	364.2	0.9	0.90
Нефтепродукты	9.3	130.8	0.0	0.0	0.0	140.1	4.9	4.5	293.5	0.8	6.0	309.8	449.9	1.08	0.86
Зерно	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	8.6	3.1	61.3	0.3	0.0	73.2	74.1	0.72	0.95
Химпродукты	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	18.3	0.0	0.0	0.0	19.6	19.6	0.9	0.95
Строиматериалы	2.8	1.0	0.0	0.0	0.0	3.8	6.7	13.4	10.0	0.0	0.0	30.1	33.9	0.9	0.95
Металлы	0.3	0.5	339.7	0.0	0.0	340.4	122.1	131.6	14.9	8.1	0.2	276.9	617.3	0.9	0.86
Лесоматериалы	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	5.6	26.4	2.6	4.2	0.0	38.8	39.0	0.9	0.95
Прочие	372.0	44.1	177.1	0.3	11.5	605.0	577.6	144.6	232.3	50.9	7.0	1012.4	1617.4	0.9	0.86
ВСЕГО	385.2	176.4	516.8	0.3	11.6	1090.3	731.5	341.9	1041.4	64.3	13.2	2192.2	3282.5		

Приложение 11.с.3 - Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Ажигит / Оазис в 2020 году – КОНСЕРВАТИВНЫЙ СЦЕНАРИЙ

2020г.	Узбекистан	Туркменистан	Таджикистан	Афганистан	Кыргызстан	Узбекистан	Туркменистан	Таджикистан	Афганистан	Кыргызстан	№ года	Эластичность внешней торговли и / ВВП	Изменения в Направлении торговли
Норма роста ВВП	3%	5%	5%	4%	3%	3%	5%	5%	4%	3%	5		
Использование маршрута Кунград		20%	90%	100%	100%		15%	85%	100%	100%			

Группа товаров	Объем перевозок при пересечении границы – Тысяча тонн												0.9	0.95	
	Север (Казахстан) - граница						Юг (Узбекистан) – граница								Всего
	Экспорт	Транзит из				Всего	Импорт	Транзит из				Всего			
ТУРКМ		ТАДЖ	АФГ	КЫРГ	ТУРКМ			ТАДЖ	АФГ	КЫРГ					
Уголь	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	0.0	0.0	2.9	2.9	0.45	0.38
Кокс	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.9	0.0	59.8	0.0	0.0	64.8	64.8	0.72	0.95
Руда	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	369.3	0.0	0.0	369.4	369.4	0.9	0.8
Нефтепродукты	10.4	78.7	0.0	0.0	0.0	89.1	5.5	1.6	300.1	1.0	6.7	314.9	404.0	0.99	0.76
Зерно	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	9.4	1.1	60.6	0.4	0.0	71.4	72.4	0.72	0.86
Химпродукты	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	6.6	0.0	0.0	0.0	8.1	8.1	0.81	0.95
Строиматериалы	3.1	0.6	0.0	0.0	0.0	3.7	7.3	4.6	9.9	0.0	0.0	21.8	25.5	0.63	0.95
Метал	0.3	0.3	361.7	0.0	0.0	362.3	135.2	46.7	14.9	9.2	0.2	206.3	568.6	0.9	0.76
Лесоматериалы	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	6.4	9.8	2.7	4.9	0.0	23.8	24.0	0.9	0.95
Прочие	403.5	25.2	237.4	0.3	12.4	678.9	626.6	49.6	226.0	56.7	7.6	966.5	1645.5	0.72	0.76
ВСЕГО	418.2	104.8	599.1	0.3	12.6	1,135.0	797.0	120.1	1,046.2	72.2	14.5	2050.0	3185.0		

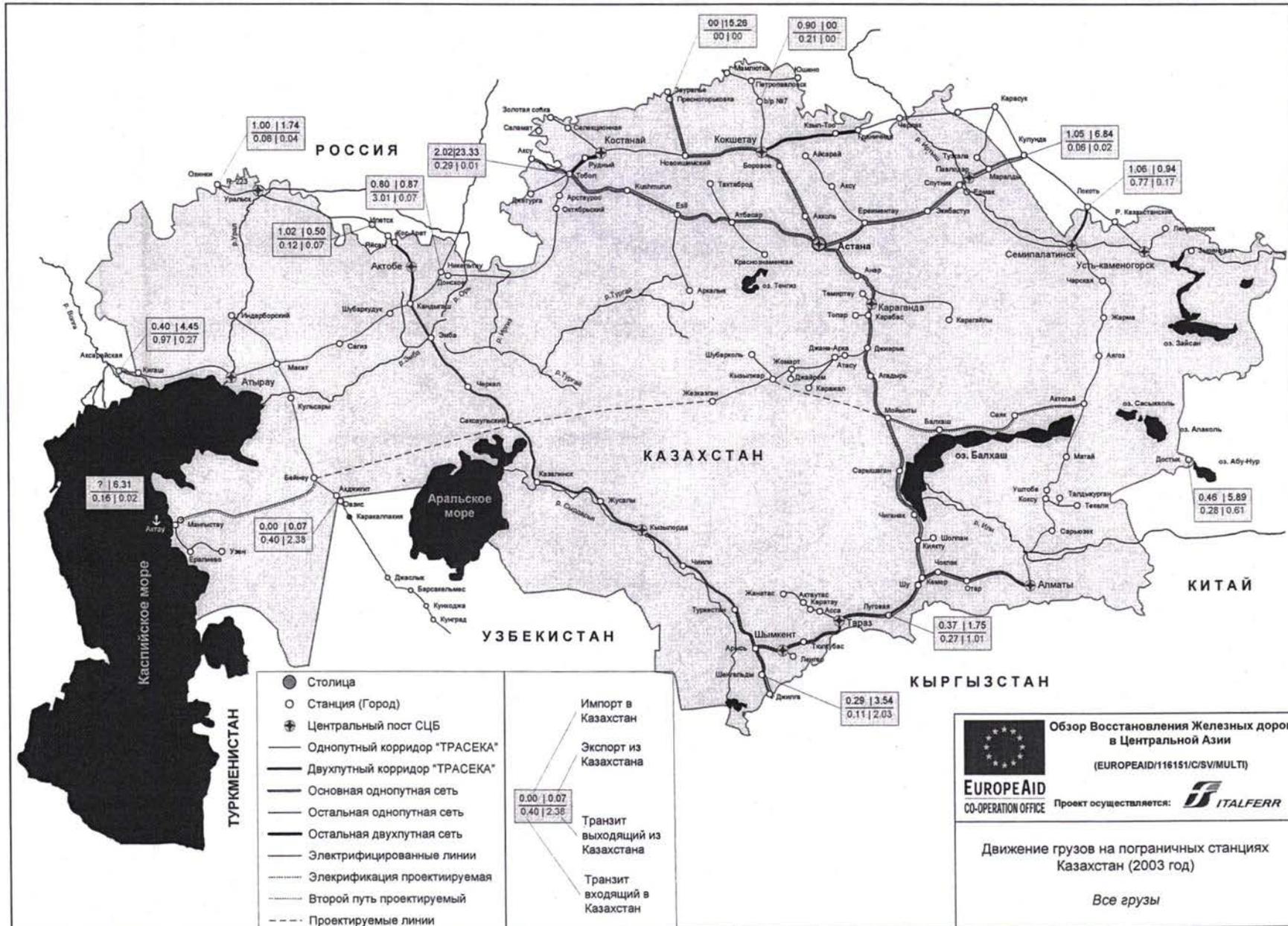
Приложение 11.с.4 - Прогноз перевозок на участке Узбекистан – граница с Казахстаном в Акжигит / Оазис в 2025 году
- КОНСЕРВАТИВНЫЙ СЦЕНАРИЙ

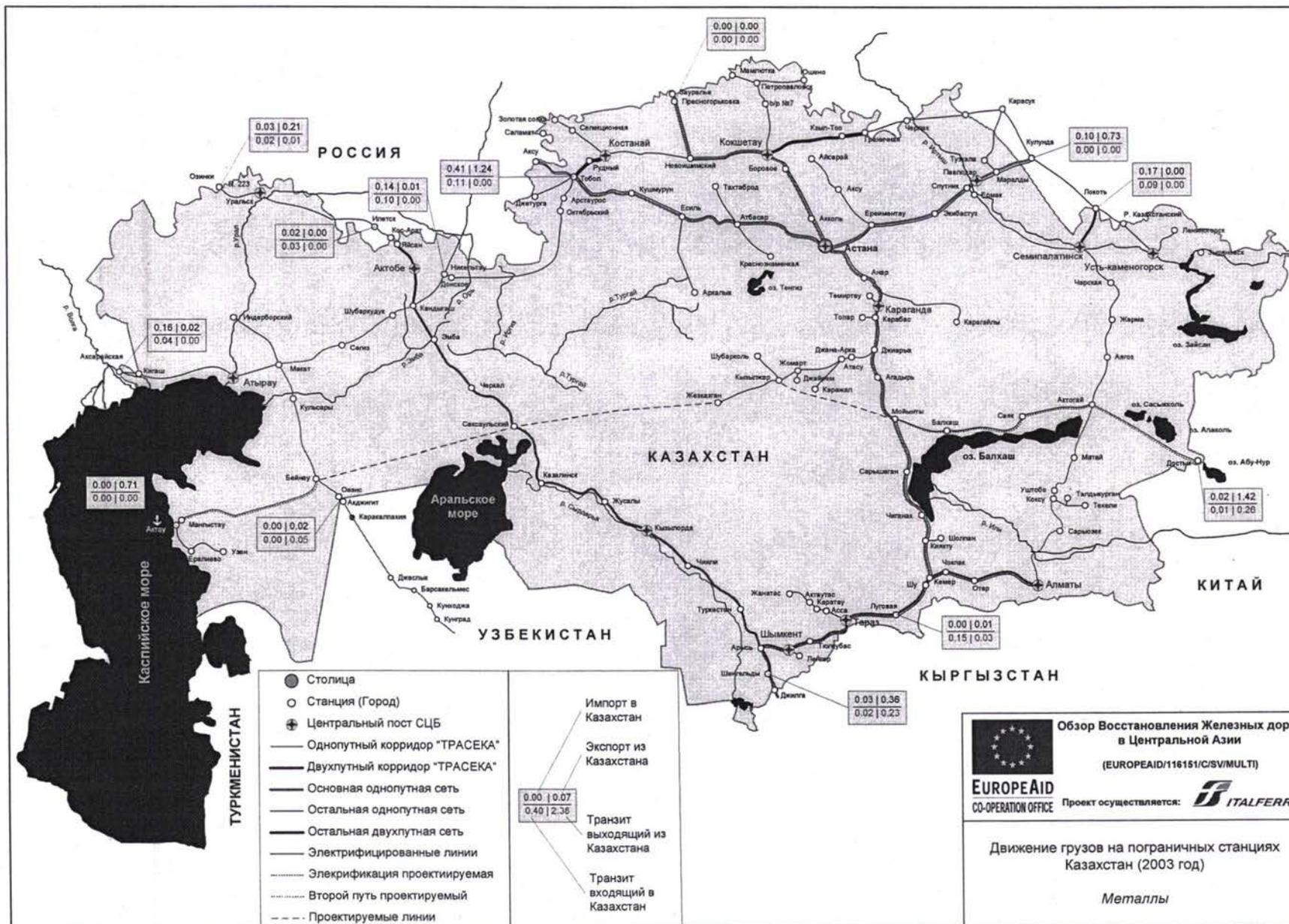
2025г.	Узбекистан	Туркменистан	Таджи-кистан	Афга-стан	Кыргыз-стан	Узбекистан	Туркменистан	Таджи-кистан	Афга-стан	Кыргыз-стан	Но года	Эластичность внешней торговли / ВВП	Изменения в направлении торговли
Норма роста ВВП	3.0%	5.0%	4.5%	3.5%	3.0%	3.0%	5.0%	4.5%	3.5%	3.0%	5		
Использование маршрута Кунград		15%	80%	100%	100%		10%	75%	100%	100%			

Группа товаров	Объем перевозок при пересечении границы – Тысяча тонн													0.9	0.95
	Север(Казахстан) – граница						Юг (Узбекистан) – граница						Всего		
	Экспорт	Транзит из				Всего	Импорт	Транзит из				Всего			
		ТУРКМ	ТАДЖ	АФГ	КЫРГ			ТУРКМ	ТАДЖ	АФГ	КЫРГ				
Уголь	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7	0.0	0.0	2.7	2.7	0.45	0.38
Кокс	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.5	0.0	61.4	0.0	0.0	66.9	66.9	0.72	0.95
Руда	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	379.2	0.0	0.0	379.3	379.3	0.9	0.76
Нефтепродукты	11.5	69.8	0.0	0.0	0.0	81.3	6.1	1.3	308.1	1.1	7.5	324.0	405.3	0.9	0.76
Зерно	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	10.3	0.8	61.3	0.4	0.0	72.8	73.8	0.72	0.86
Химпродукты	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7	5.3	0.0	0.0	0.0	7.0	7.0	0.81	0.95
Строиматериалы	3.3	0.5	0.0	0.0	0.0	3.8	7.9	3.5	9.8	0.0	0.0	21.2	25.0	0.54	0.95
Метал	0.4	0.2	368.6	0.0	0.0	369.2	148.2	36.2	15.1	10.3	0.2	210.0	579.2	0.81	0.76
Лесоматериалы	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	7.2	8.0	2.9	5.7	0.0	23.9	24.1	0.9	0.95
Прочие	437.7	21.7	238.3	0.3	13.5	711.6	679.7	37.9	225.2	62.4	8.2	1013.4	1725.0	0.72	0.76
ВСЕГО	453.9	92.2	606.9	0.3	13.7	1167.0	866.7	93.1	1065.7	79.9	15.9	2121.2	3288.3		

Приложение 12

Движение грузов на пограничных станциях Казахстан (2003 год)





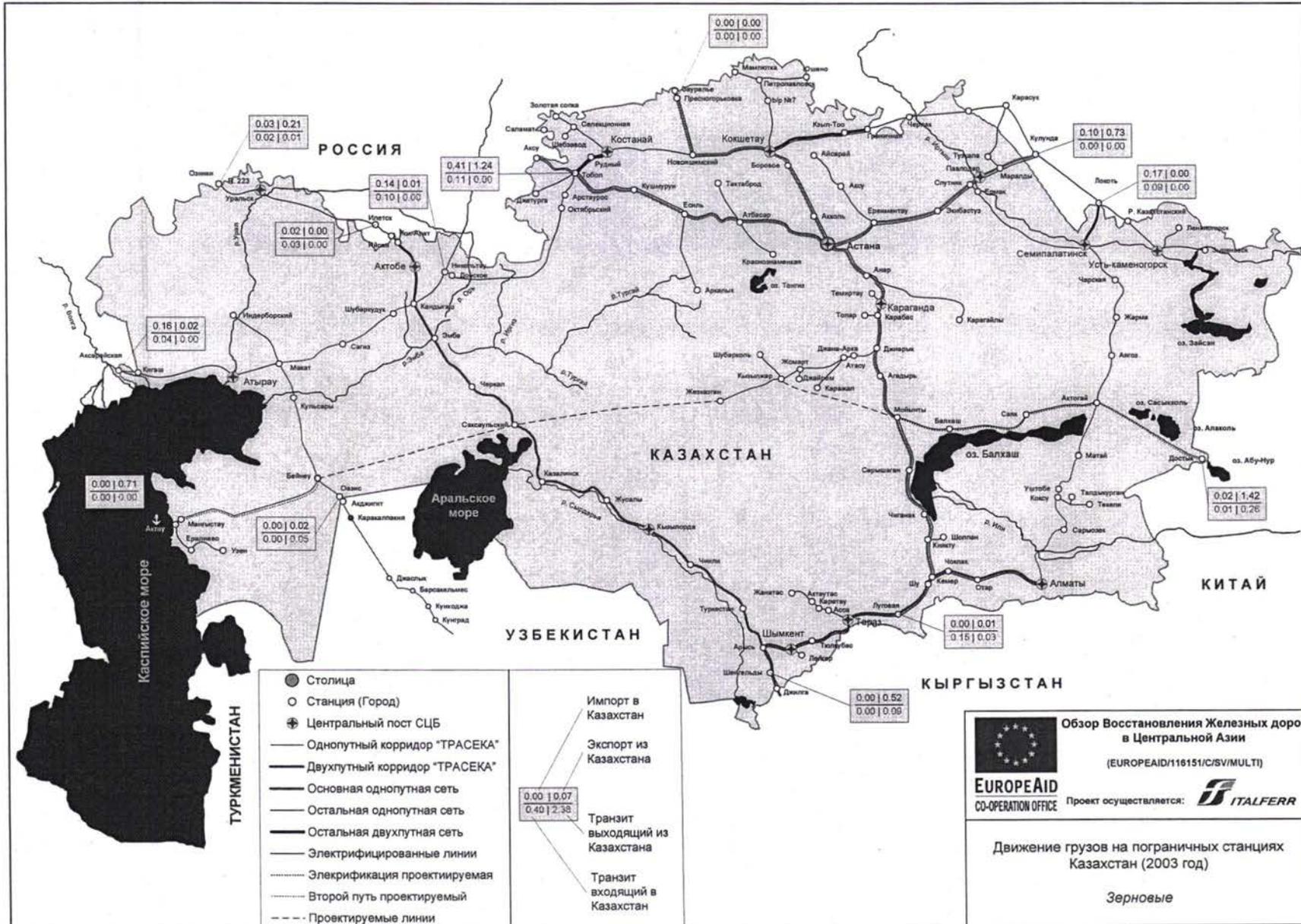
Обзор Восстановления Железных дорог в Центральной Азии
 (EUROPEAID/116151/C/SV/MULTI)

EUROPEAID
 CO-OPERATION OFFICE

Проект осуществляется: **ITALFERR**

Движение грузов на пограничных станциях Казахстана (2003 год)

Металлы



Приложение 13

Движение грузов на пограничных станциях Узбекистан (2003 год)

