

**Statement by Deputy Chairman of the Committee for Transport,
Ministry of Industry and Infrastructure Development Republic of
Kazakhstan**

K. Nurkenov

(20-21 June 2019, Dushanbe)

14th Meeting of Heads of ECO Railway Authorities/

8th Railway Committee Meeting of TTC

(20-21 June 2019, Dushanbe)

Honorable Chairman

Esteemed participants

Allow me, on behalf of Ministry of Industry and Infrastructure of Republic of Kazakhstan, to welcome all participants of this Meeting and express gratitude to ECO Secretariat and Ministry of Transport of Tajikistan for organizing the event enabling the opportunity to consider the most acute issues with the view of furthering the regional railway connectivity.

I would like to mention about the activities performed in the transport sector of the Republic of Kazakhstan. Over the past period, more than **US\$30 billion** were invested for the country's transport development thereby enabling integration into the global transport-and- logistic supply chain. We succeeded in adopting the sector-focused programs, had the legal and normative base in place with the latter serving a solid frame for addressing all requirements of new socio-economic realities. Else,

competitive environment has been enabled for furthering variety of transport sector services.

The multimodal transport corridor connecting countries of South East Asia via Kazakhstan to Europe has been regularized. Thus, during 2018, the number of containers running in China-Europe-China direction recorded **310,800 containers** thereby indicating the 55% increase in quantity vs. 201,200 containers in 2017.

At the same time, transit on Transcaspian International Transport Corridor increased by more than **13 times** in 2018 recording **4,000 containers** vs. 300 containers in 2017.

Noteworthy is that, in April of the current year, we started container transit by using feeder ships on Aktau-Baku.

By 2020, the plans are for aggregate container transport on all routes to reach **2 million containers per annum**.

Of importance for us is the railway route from China via Kazakhstan and Turkmenistan to Iran. To develop this route, we have so far participated in meetings at level of railway authorities where most critical issues relating the routes' transit were discussed. In turn, the Railway Authority of Kazakhstan has offered favorable tariff rates on freight/cargo.

For information, all the comprehensive listing of the tariffs set for transit railway routes are available on the website of JSC Kazakhstan Temir Zholy (KTZ).

Further, during January-May of the current year, the total of 10 container trains were dispatched on KTI while, in the similar period in 2018,

only 4 container trains went through. Such work should be carried by all participating parties, not just randomly, and a combined effort should be exerted in resolving the outstanding issues on this route in an expeditious manner.

Following the Agenda of today's Meeting we need to discuss the Istanbul-Almaty railway route. Until present, the tariffs and timetable should be endorsed for this route. In this regard, **the following opportunities should not be missed:**

1. Endorsement of the time table.
2. Optimal tariff rate by all participants of the transport transit operations on the route should be set.
3. Defining by parties of loading volumes for full container train in the direction of final point of destination, which is Kazakhstan, should be done.
4. Document, specifying the responsibilities of the involved parties in utilizing the rolling stock owned by other railway authorities or private companies should be accorded.

It needs noting that the resolving of the latter issue will trigger an additional impulse in the development of the transport logistics and in materializing the transit potential of the ECO member countries.

Esteemed Delegates

Today, we are all aware of the importance of the development of the transport infrastructure where the **integration** is the core backbone.

The development of the multimodal corridors will enable to essentially expand the geography of the transit transport as well as widen the range of logistic services on the Eurasian continent.

I hope that the present dialoguing platform will result in the proximity of the interests of our countries and will enable finding the optimal ways in nourishing mutually beneficial cooperation.

Thank you for the attention.

*Доклад Заместителя председателя
Комитета транспорта
Министерства индустрии и
инфраструктурного развития
Республики Казахстан
К. Нуркенов
(20-21 июня 2019 года, г. Душанбе)*

**14-ое совещания Глав железнодорожных ведомств
ОЭС и 8-ое совещания Железнодорожного комитета ТТКС.**

**Уважаемый Председатель!
Уважаемые участники совещания!**

Позвольте от имени Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан приветствовать всех участников совещания и поблагодарить Секретариат ОЭС и Министерство транспорта Таджикистана за организацию и возможности рассмотрении актуальных вопросов в целях продвижения региональных транспортных связей.

Хотел бы отметить о проводимой работе в сфере транспортной отрасли Республики Казахстан. Так, за последние годы в развитие транспортной отрасли вложено более чем **30 млрд. долл. США**, что позволило интегрироваться в глобальные логистические цепочки поставок.

Нами приняты ряд отраслевых программ, сформирована правовая основа отрасли, отвечающая новым социально-экономическим условиям. Создана конкурентная среда оказания транспортных услуг.

В целях развития транзитных потоков и привлечения грузопотоков налажен регулярный мультимодальный транспортный коридор соединяющие страны Юго-Восточной Азии и Европы через Казахстан.

Также, на сегодняшний день успешно действует по территории Казахстана регулярная контейнерная линия между Китаем и Европой.

Так, за 2018 год перевозки контейнеров по направлению Китай-Европа-Китай составили **310,8 тыс. контейнеров**, что на **55%** больше показателя 2017 года (201,2 тыс. контейнеров).

Вместе с тем, транзитные перевозки по маршруту Транскаспийского международного транспортного маршрута по сравнению с 2017 годом выросли больше чем **в 13 раз** и составили порядка **4,0 тыс. контейнеров** (2017 год – 0,3 тыс. контейнеров).

Следует отметить, что в апреле текущего года через порт Актау начаты контейнерные перевозки фидерными судами на маршруте Актау-Баку.

До 2020 года объем контейнерных перевозок по всем транзитном маршрутам планируется довести **до 2 млн. контейнеров** в год.

Вместе с тем, для нас большое значение имеет маршрут, проходящий по территориям Китая, Казахстана, Туркменистана и Ирана.

Для развития данного маршрута с начала этого года проведены ряд встреч на уровне железнодорожных администраций, где обсуждены актуальные вопросы перевозок и согласованы благоприятные тарифные ставки.

В свою очередь железнодорожной администрацией Казахстана по данному маршруту предоставлены благоприятные тарифные условия на транзитные перевозки по видам грузов.

С полным перечнем установленных тарифных ставок можно ознакомиться на сайте КТЖ.

Можно констатировать, что по итогам проведенной работы за январь-май месяцы текущего года по маршруту Китай-Иран пропущено 10 контейнерных поездов, когда как за аналогичный период прошлого года по данному маршруту прошло всего 4 поезда.

Эту работу мы то есть все участники перевозочного процесса должны проводить на системной основе и оперативно решать имеющие проблемы.

Как уже отмечено в Повестке дня сегодняшнего совещания следует затронуть следующий важный вопрос по скорейшей эксплуатации контейнерного поезда «Стамбул – Алматы».

До настоящего времени вопрос организации контейнерного поезда «Стамбул – Алматы» остается

открытым, а именно не достигнуты моменты согласования графика движения поезда и вопросов тарифов.

В этой связи для положительного решения указанного вопроса необходимо достичь ключевых возможностей таких как:

1. Разработка согласованного графика движения.
2. Установление оптимальной ставки всеми участниками перевозочного процесса.
3. Определение объемов назначением на Казахстан (Алматы) в составе полноценного контейнерного поезда.
4. Разработка документа регламентирующего ответственность сторон при использовании контейнерного оборудования и подвижного состава принадлежности других железнодорожных администраций или частных компаний.

Следует отметить, что решение указанного вопроса придаст дополнительный импульс к развитию в сфере транспортной логистики и реализации транзитного потенциала стран Организации экономического сотрудничества.

Уважаемые участники совещания!

Сегодня все мы понимаем важность развития транспортной инфраструктуры **на основе интегрированности.**

Развитие коридоров, в том числе мультимодальных, позволит значительно расширить географию перевозок и логистического сервиса на Евразийском континенте.

Надеюсь данная диалоговая площадка сблизит интересы наших стран и позволит найти оптимальные пути построения взаимовыгодного сотрудничества.

Благодарю за внимание.