

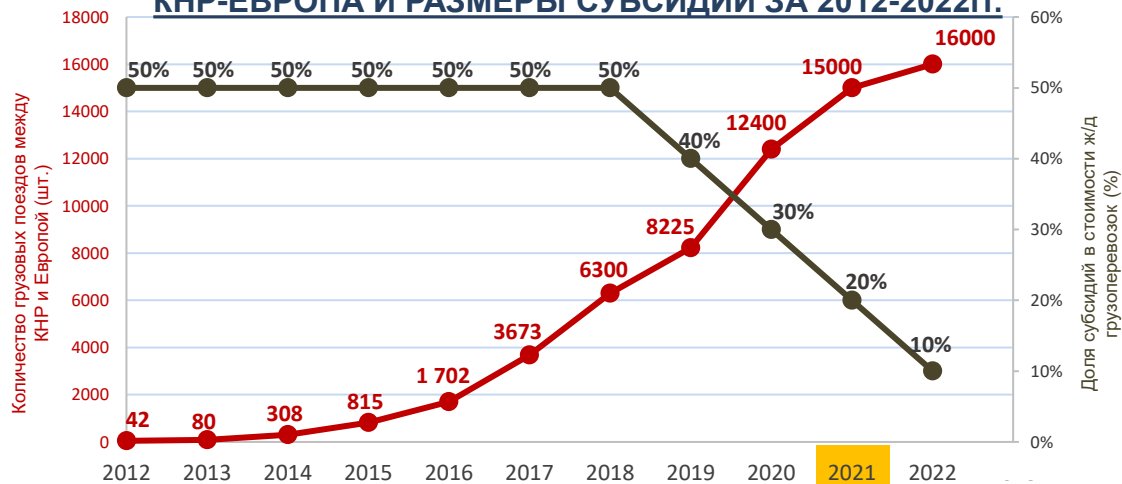
ОБСУЖДЕНИЕ ИНИЦИАТИВЫ: ПРОГРАММА СУБСИДИРОВАНИЯ ЭКСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ «DARA JOL»



Астана, 2023

Применение субсидий со стороны властей в Китае позволило ускорить становление ж/д трансевразийских перевозок — отладить механизмы сотрудничества, выстроить транспортно-логистические связи и масштабировать их, с тем чтобы создать конкурентную альтернативу морскому способу доставки.

ДИНАМИКА КОЛИЧЕСТВА ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ КНР-ЕВРОПА И РАЗМЕРЫ СУБСИДИЙ ЗА 2012-2022гг.



На конец 2021г. 5,5% годового товарооборота между КНР и Европой пришлось на евразийский транзитный ж/д маршрут КЗХ-РФ-БЖД

Сокращение субсидий со стороны властей Китая не привело к сокращению грузопотока. Более того, продолжается стабильный рост.

Развитие альтернативного морскому фрахту способа поставки товаров привело к социально-экономическому развитию западного Китая.

Преимущества железнодорожного транспорта перед морским (**надежность, скорость, стабильность**) обеспечивают дальнейшее развитие континентальных маршрутов в Европу.

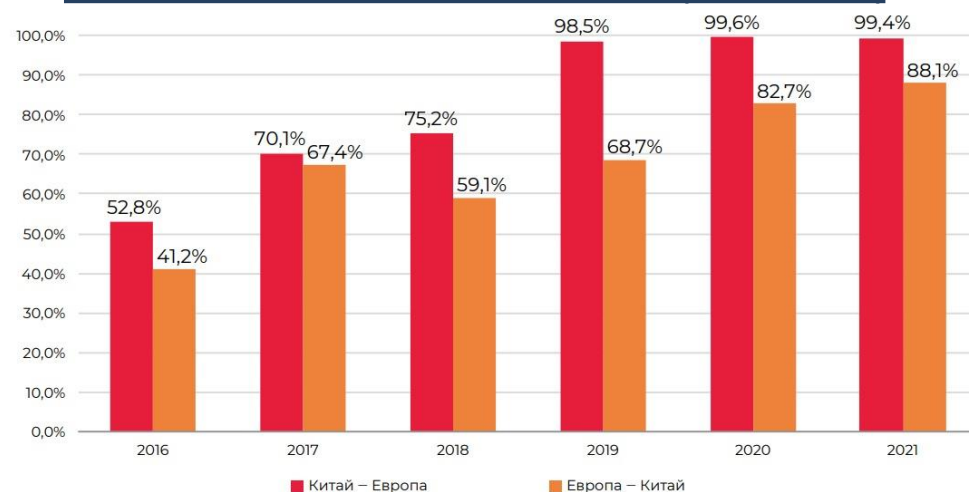
Становление маршрута, а также стремление к использованию рыночных механизмов развития контейнерных грузоперевозок обуславливают **постепенный отход КНР от практики субсидирования перевозок.**

ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК И ЗАГРУЗКА ПОЕЗДОВ КОНТЕЙНЕРАМИ КИТАЙ-ЕВРОПА-КИТАЙ (2016-2021гг.)



Средняя загрузка поезда также возросла, достигнув в 2021 году 117 ДФЭ, увеличившись с уровня 85 ДФЭ в 2016 году

ДОЛЯ ГРУЖЕННЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В ГРУЗОПОТОКЕ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ (2016-2021гг.)



Предлагается реализация инициативы «Dara jol» путем включения в контур действующей программы по возмещению части транспортных расходов отечественных производителей при экспорте

Программа нацелена на развитие новых экспортных рынков дальнего зарубежья за счет наработки логистического сервиса на маршруте регулярно обеспечивая движения полноразмерных контейнерных поездов либо автокараванов. Также возможна консолидация авиагрузов.

ОПЕРАТОР ПРОГРАММЫ:
АО «ЦРТП «QAZTRADE»

УСЛОВИЯ ОПЛАТЫ:
50% АО «ЦРТП «QAZTRADE»
50% ЭКСПОРТЕР
(участвуют товары с добавленной стоимостью)

I ЭТАП

ПАВЛОДАР – БЕНДЕР-АББАС (мес)
АЛМАТЫ – БУДАПЕШТ/ГАМБУРГ
КОСТАНАЙ – ЛЯНЬЮНГАН

II ЭТАП

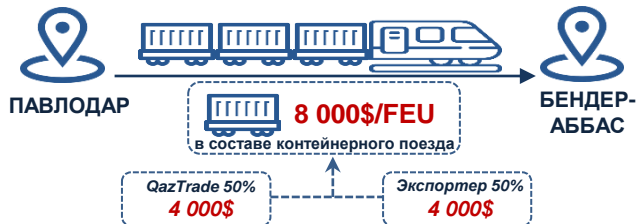
РАСШИРЕНИЕ МАРШРУТНОЙ СЕТИ
(ЕАЭС, ближнее зарубежье)

Субсидирование определенного маршрута несет временный характер (3-5 лет), после чего подлежит пересмотру в части прекращения и перехода к новым маршрутам либо пролонгации.

Участники Программы не смогут обратиться за возмещением части транспортных расходов.



ЭФФЕКТ



- расширение географии собственных поставок, **выход на новые рынки;**
- генерация (экономия) оборотных средств, которые можно направить на:
 - увеличение производительности, **закуп современного оборудования;**
 - обучение или найм квалифицированного **персонала;**
 - получение ценового преимущества за счет возможности **предоставления скидок** и др.

ИНДИКАТИВНЫЙ ПРОСЧЕТ БЮДЖЕТА ПРОГРАММЫ

Маршрут	Регулярность	Условная длина КП	Стоимость 1 FEU (\$)	Стоимость за КП (\$)	Размер субсидий КП (\$)	Размер субсидий (\$ в год)
Павлодар - Бендер-Аббас	1 раз в месяц	57 FEU	8 000	456 000	228 000	2 736 000
Костанай - Ляньюньган	1 раз в месяц	57 FEU	9 500	541 500	270 750	3 249 000
Алматы - Будапешт/Гамбург	1 раз в 3 месяца	57 FEU	11 000	627 000	313 500	1 254 000
ИТОГО (в год):						7 239 000\$
						3 420 427 500тг.