

Infraestructuras de transportes en Kazajstán

Infraestructuras de transportes en Kazajstán

Esta nota ha sido elaborada por Adolfo Romero de Marcelo bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Almaty.

Febrero 2011

ÍNDICE

CONCLUSIONES	5
I. INTRODUCCIÓN	7
1. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN KAZAJSTÁN	7
2. SITUACIÓN ECONÓMICA EN KAZAJSTÁN	10
II. INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS	11
1. INTRODUCCIÓN	11
2. MARCO INSTITUCIONAL	12
3. INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS ACTUALES	14
4. PROYECTOS Y OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN	16
5. PROBLEMAS DE LA RED DE CARRETERAS EN KAZAJSTÁN	25
III. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	29
1. INTRODUCCIÓN	29
2. MARCO INSTITUCIONAL	36
3. INFRAESTRUCTURAS ACTUALES DE FERROCARRIL	37
4. PROYETOS Y OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN	40
5. TENDENCIAS DEL SECTOR FERROVIARIO EN MATERIA DE INVERSIÓN	43
IV. INFRAESTRUCTURAS AÉREAS	46
1. INTRODUCCIÓN	46
2. OPERADORA NACIONAL “AIR ASTANA”	47
3. OTROS OPERADORES	49
4. TRÁNSITO DE MERCANCÍAS	49
5. PROYECTOS	50
V. INFRAESTRUCTURAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES	52
1. INTRODUCCIÓN	52
2. EL PUERTO DE AKTAU – PROYECTO DE AMPLIACIÓN	53
3. COMPAÑÍA ESTATAL KAZMORTRANSFLOT	55
4. PROYECTOS	56
VI. CAREC CORRIDORS	57

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

VII. PERCEPCIÓN DEL MADE IN SPAIN	60
VIII. EMPRESAS INVOLUCRADAS EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS EN KAZAJSTÁN	61
IX. ANEXOS	64
1. FERIAS	64
2. PUBLICACIONES DEL SECTOR	65
3. ASOCIACIONES	65
4. OTROS PROYECTOS PUBLICADOS	67
5. OTRAS DIRECCIONES DE INTERÉS	72



ICEX

CONCLUSIONES

Kazajstán se perfila como punta de lanza de la economía centro asiática. Su capacidad energética, le ha llevado a una situación de privilegio con respecto a los demás países de la zona.

Sin embargo, esta fuente de riqueza necesita ser gestionada de forma eficiente. De aquí la necesidad de infraestructuras que permitan la correcta distribución del flujo de materiales y riquezas de este gran país, dentro y fuera de sus fronteras. De nada sirven estas fuentes de ingresos derivados del petróleo, el gas o los minerales, si el país es incapaz de darle una salida adecuada a su output.

Del mismo modo, el país necesitaba diversificar su economía y de este modo reducir la alta dependencia de los recursos energéticos.

El comercio y el tránsito de mercancías se perfilaron entonces, a principios del 2000, como una solución dada la posición geoestratégica del país, el cual sostiene fronteras a lo largo de su extenso territorio con países tan importantes como China o Rusia, convirtiéndose así en posible llave de acceso a la tan buscada unión entre China y Europa. Sin embargo, las rutas de tránsito siguen siendo deficientes entre continentes a lo que hay que añadir el aislamiento del país con respecto a las vías marítimas.

Así, durante la última década se han llevado a cabo grandes esfuerzos por parte del gobierno de Kazajstán y de las diferentes IFI, persiguiendo este deseo de unión Europa-China, el cual comienza a dar sus frutos, gracias a diferentes proyectos como “el Corredor Europa Occidental – China Occidental” o los proyectos de construcción y reconstrucción de vías de ferrocarril, que forman parte de los corredores internacionales más importantes de la región.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Como consecuencia de ello, Kazajstán es objeto de atención de inversores internacionales dado los diferentes proyectos que se darán lugar durante los próximos diez años en materia de infraestructura, los cuales se desarrollarán a lo largo del siguiente estudio.

A día de hoy son muchas las cosas por hacer en este joven país. Por ello, consideramos que es una gran oportunidad para las empresas españolas entrar en el mercado de Kazajstán en este momento. La estabilidad de Kazajstán es incierta, ya que es difícil predecir como se desarrollarán los acontecimientos políticos tras el mandato del actual presidente Nazarbayev, sin embargo, es un riesgo que puede llegar a ofrecer grandes beneficios a los inversores españoles que decidan afrontar este mercado.



ICEX

I ■ INTRODUCCIÓN

1. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN KAZAJSTÁN

Las infraestructuras de transportes son para Kazajstán, objetivo estratégico y prioritario en sus planes de desarrollo. En la actualidad, las comunicaciones e interconexiones entre países son una fuente de ingresos indiscutible, más aun, si se da el hecho de ser uno de los países fronterizos con el país comerciante por excelencia, China. Por este motivo y por los que se citan a continuación es necesario que Kazajstán lleve a cabo un esfuerzo extra para impulsar el desarrollo de este sector:

- Kazajstán es el país más extenso del mundo sin acceso al mar.
- Existe una gran dispersión de las riquezas naturales en el país.
- Las regiones dentro del país se encuentran separadas por largas distancias.
- Su situación geoestratégica es muy ventajosa para el comercio, siendo fronterizo con Rusia (entrada a Europa), con Asia Central (TANES y acceso a Oriente medio) y China.

No hay que olvidar que Kazajstán es un país altamente dependiente de sus recursos naturales (petróleo, gas y minería). Por ello, a fin de diversificar su economía urge la necesidad de que Kazajstán amplíe sus corredores de transporte internacional, para así integrar las rutas intercontinentales de Europa y Asia. Dada la situación geográfica del país este se convertiría en una nación que soportaría un enorme flujo comercial a través de sus fronteras.

Según informes gubernamentales, antes de la crisis Kazajstán recibía unos ingresos anuales de mil millones de dólares (1% del PIB), debido al tráfico comercial Europa-Asia. Como es de

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

suponer, tras la crisis estas cifras se han reducido, pero en la actualidad la economía kazaja y mundial se recupera poco a poco, y no cabe duda de que en el presente año o en los próximos se alcanzarán de nuevo estas cantidades, o incluso más si se llevan a cabo y se concluyen ciertos proyectos de desarrollo de infraestructuras que se detallarán a lo largo del documento.

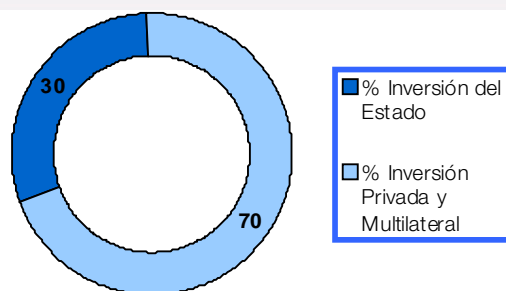
En la actualidad, encuadrado en el “**Plan de Implantación de la Estrategia Nacional de Transportes 2015**”, el gobierno de Kazajstán y su Ministerio de Transportes y Comunicaciones arrojan cifras positivas en materia de inversión. Concretamente, se construirán 1.600km de vías de tren y se electrificarán 2.700km; se reconstruirán alrededor de 50.000km de carreteras; se reconstruirán y modernizarán las infraestructuras de los aeropuertos; y se desarrollarán las infraestructuras de los puertos marítimos del caspio. El volumen total de la inversión se estima que alcance los 30.000 M\$.

La tabla siguiente muestra cómo se ha repartido hasta este momento la inversión en infraestructura, y como se pretende continuar llevando a cabo la asignación de fondos de inversión:

Volumen de Inversión en Millones de dólares				
Años	Carreteras	Ferrocarril	Aéreo	Marítimo-Fluvial
2006-2010	3.552	4.580	953	404
2011-2015	5.465	4.992	3.106	68

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Del mismo modo, en el siguiente gráfico se puede observar la procedencia de los fondos destinados a las infraestructuras:



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

A día de hoy, el 98% del tránsito entre Asia Pacífico y Europa se lleva a cabo por vía marítima, por motivos de seguridad e infraestructuras, sin embargo, se estima que el tiempo de duración del transporte se vería reducido prácticamente a la mitad en caso de existir infraestructuras (ferroviarias o viales) adecuadas, que conectaran de forma directa China con el resto de Europa.

Por este motivo, Kazajstán se encuentra inmerso en diferentes proyectos como **El Corredor Europa Occidental – China Occidental**, el cual se desarrolla en el apartado de infraestructuras de carreteras, y que ofrecerá la posibilidad de que exista un medio de transporte terrestre desde China a Europa, y viceversa, cruzando solo dos fronteras, la rusa y la kazaja.

Según los cálculos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Kazajstán, en 2015 el volumen de carga realizada por transporte terrestre debería aumentar de los actuales 4 mil millones de toneladas aproximadamente a 33 mil millones de toneladas, en caso de que los planes de desarrollo se cumplieran.

En los últimos años se ha visto una dinámica creciente del volumen de tráfico de mercancías en Kazajstán. De promedio, aumentan un 12-13% anual. Principalmente esto se debe a la mejora del transporte de productos tradicionales como madera, aceite, verduras y frutas, azúcar y otros productos alimenticios realizados entre Rusia y Asia Central, y a la creación de la nueva Unión Aduanera entre Rusia, Bielorusia y Kazajstán.

2. SITUACIÓN ECONÓMICA EN KAZAJSTÁN

Kazajstán se vio especialmente afectado por la crisis financiera sobrevenida en agosto de 2007, que vino a poner fin a una etapa de gran crecimiento que se basó en los ingresos por exportaciones de petróleo, gas y otras materias primas, así como en la inversión extranjera entrante para su explotación, y la prudencia ejercida en política monetaria y fiscal y en la reforma del sistema financiero efectuada hace unos años –alabados por los organismos internacionales-.

La crisis se gestó durante la época de crecimiento en forma de un endeudamiento de los bancos locales en los mercados internacionales de forma insostenible. Con la crisis internacional aumentó el riesgo asociado a Kazajstán, cesó la financiación al país, y ello agravado por la caída de los precios de las materias primas de las que el país es exportador, llevó a una abultada devaluación. Posteriormente surgió la suspensión de pagos de algunos de los principales bancos, el fin del crédito externo, la congelación del crédito interno y del crecimiento.

Todo ello ha requerido de la recapitalización de los principales bancos por parte de las autoridades y una intervención masiva del sector público, que ha evitado el colapso financiero, merced al uso de las reservas externas y del fondo nacional del petróleo, acumulados en los años de bonanza.

A mediados de 2010, la reestructuración de la deuda externa de los bancos ha sido encauzada, aliviando por tanto la particular crisis financiera, aunque la acumulación de créditos dudosos sigue siendo un lastre para la recuperación.

Como resultado de estas medidas, de acuerdo con las cifras oficiales ofrecidas por el gobierno de Kazajstán, el crecimiento en 2010 ha sido en torno al 7%, y se prevé que para el 2011 el país siga creciendo, en este caso a unas cifras que rondan el 5%, según el FMI.

II. INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS

1. INTRODUCCIÓN

Como se ha citado anteriormente, la situación geográfica de Kazajstán y su aislamiento del medio marítimo, hace que el transporte terrestre por carretera sea vital para el flujo comercial en el país.

En la actualidad, Kazajstán se encuentra en un punto de inflexión tras haber superado la crisis financiera. La mejora de la economía y los diversos planes de apoyo a la mejora de las infraestructuras del país provenientes del propio gobierno de Kazajstán y de las diferentes IFI, hacen de este momento una ocasión para inversores extranjeros y empresas de ingeniería que tengan experiencia en el sector, de introducirse en grandes proyectos que tendrán lugar durante la década 2010-20. Varios de estos proyectos ya están diseñados y aprobados, e incluso algunos en proceso de realización.

Entre los proyectos más importantes que se están llevando a cabo, se encuentra **El Corredor Europa Occidental-China Occidental**, en el que participan, entre otras IFI, el Banco Mundial, el BAD y el BERD, junto con el Gobierno de Kazajstán.

A la vez que el Estado se beneficia del apoyo financiero que le brindan las IFI, el gobierno de Kazajstán esta llevando a cabo sus propios planes de ayuda, como el denominado **“Plan de desarrollo de carreteras 2006-2012”**, aprobado según decreto del Gobierno de la República de Kazajstán, con fecha 9 de diciembre 2005 nº1227. Mediante el cual, está previsto cubrir 42.000km de vía pública, con una financiación de 1,3 trillones de tenges (más de 10 mil millones de dólares). Del mismo modo, surge el **Programa Estatal para la aceleración del la**

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Industria y la Innovación de la República de Kazajstán 2010-14, el cual incluye mejoras en las infraestructuras nacionales para mejorar la competitividad de las empresas locales.

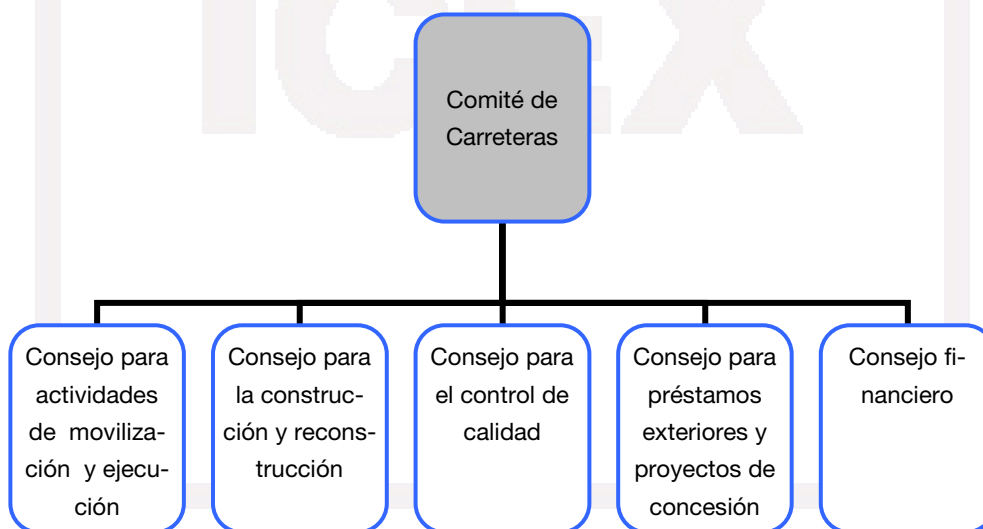
A continuación, se hará hincapié en la situación actual de las infraestructuras de carreteras, los problemas que soporta y las oportunidades derivadas de los mismos.

2. MARCO INSTITUCIONAL

La red de carreteras del país se encuentra bajo la gestión y supervisión del [Ministerio de Transportes y Comunicaciones](#) de la República de Kazajstán. Dentro del cual, actúa su [Comité de Control de Transportes y Comunicaciones de Kazajstán](#), y el [Comité de Carreteras de Kazajstán](#), según el decreto del 24 de diciembre de 2007 n°272, donde se ratifican las funciones de ambos en el ámbito del transporte y el desarrollo de este.

Dichos organismos ejercen su autoridad y actúan bajo el marco legal de la [Ley sobre carreteras](#) de la República de Kazajstán del 17 de julio de 2001 n°245

Estructura del [Comité de Carreteras](#):



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones RK¹

Por otra parte, Se ha introducido la posibilidad de crear autopistas con peajes en régimen de concesión en Kazajstán, desde que se aprobó el 5 de julio de 2008, las modificaciones y

¹ RK: acrónimo de República de Kazajstán.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

adiciones a la “**Ley Sobre Concesiones de la República de Kazajstán**”. La cual, elimina obstáculos y mejora el apoyo público a los concesionarios. La introducción de este tipo de concesiones reduce significativamente el coste de los proyectos de carreteras.

Es necesario citar el “**Plan de desarrollo de carreteras 2006-2012**”. A finales de 2012 se espera que haya mejorado el estado del 86% de las carreteras de importancia nacional y cerca del 70% de la red local. A finales del año 2008 se estimaba que estaban en buen estado el 64% de las carreteras de importancia nacional y el 56% de la red de carreteras local.

Más de la mitad de los fondos asignados para la reconstrucción, fueron a parar a la región de Akmola – “Astana” (56%), para Almaty (13%), Atyrau (9%), Kazajstán Occidental (5%), Mangystau (5%), Kazajstán Oriental (5%), Pavlodar (4%) y Aktobe (3%).

*A modo de apunte¹, el coste medio de construcción y reconstrucción de 1 kilómetro de carretera de categoría técnica 3 es de 120 millones de tenges, el de reparación general de 80 millones de tenges, el de reparación media cuesta 5,0 - 7,0 millones de tenges, el coste de mantenimiento periódico de 1km son más de 300.000 tenges. Para las carreteras de 2ª y 1ª categoría técnica, estas cifras se multiplican 1,5 y 2 veces respectivamente.

Finalmente, “**El Programa Estatal para la Aceleración de la Industria y de la Innovación de la República de Kazajstán**”², adoptado en el pasado 2010, se considera una pieza clave para el desarrollo de las infraestructuras en el país, bajo la cual se planean 59 grandes proyectos, de los cuales 6 han sido incluidos en el **Mapa de Industrialización Básico**, por una cantidad de 7.300M\$ (el gobierno planea doblar el número de proyectos del Mapa para 2011).

Según las declaraciones oficiales efectuadas en diciembre de 2010³, durante el año se asignaron 219,4 mil millones KZT⁴ y se desembolsaron 140,3 mil millones KZT, para el desarrollo de carreteras: 149,9 mil millones KZT en reparaciones de 1.427km de autopista y 69,5 mil millones KZT en 3.545km de carreteras locales.

¹ Categorías de carreteras: <http://www.adb.org/Documents/Reports/Consultant/38023-VIE/Appendix3-C-1.pdf>

² Descripción del programa de Industrialización: <http://www.invest.gov.kz/>

³ Diario *Pravda*: <http://www.kazpravda.kz/c/1292927514>

⁴ KZT: moneda local “Tengue”. Tipo de cambio a 2 Marzo del 2011: 1\$ = 146 KZT

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Por otra parte, el cargo de mercancías sobre ruedas de enero a noviembre de 2010, fue del 17,6% mas respecto al año anterior (1.740,9 Mills de toneladas), y el número de pasajeros total creció alrededor del 11,8%. Del total 11.851.700 personas, 11.750.000 son por carretera. En la siguiente tabla se concentran los datos referentes al tránsito de mercancías por la red de carreteras de Kazajstán:

Denominación	Unidades	Periodo				
		2005	2006	2007	2008	2009
Transporte de mercancías por carretera	Millones de Toneladas	1.511,10	1.582,60	1.667,00	1.720,00	1.687,00
	Millones de Toneladas-Km.	47.100,00	53.800,00	62.573,70	63.476,80	66.235,50

Fuente: Agencia Nacional de Estadística de Kazajstan

3. INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS ACTUALES

Las principales vías de flujo de mercancías Europa-Asia se llevan a cabo mediante tres rutas principales: la ruta norte (azul), la ruta sur (rojo) y la ruta central, de ellas las dos primeras



atraviesan territorio de Kazajstán.

NELTI: New Eurasian Land Transport Initiative (http://www.iru-nelti.org/index/cms-filesystem-action?file=nelti/final_report_en.pdf)

- **La Ruta Norte** (tiene 2 vías): la primera comienza en Khorgos, para continuar por Almaty, Taraz, Balhash, Astana, Petropavlovsk, Chelyabinsk, Kazan y Moscú. Y la se-

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

gunda, también comienza en Khorgos, seguidamente atraviesa Almaty, Taraz, Tashkent, Bukhara, Nukus, Atyrau, Astrakhan, Volgograd y Moscú (6.500km de largo).

- **La Ruta Sur:** comienza en Almaty y seguidamente atraviesa Taraz, Tashkent, Bukhara, Serakhs, Meshhed, Tehran, Tebriz, Erzurum y Estambul (4.000km de largo).

Las infraestructuras viales de Kazajstán se encuentran en fase de reconstrucción y mejora, dado el mal estado del 80% de estas a lo largo del extenso territorio del país. La situación de estas carreteras es muy deficiente, tanto en pavimentación como en servicios de carreteras, los cuales son casi inexistentes (en términos de calidad), y los que se pueden encontrar han surgido en su mayoría de forma espontánea.

En la actualidad Kazajstán cuenta con una longitud de carreteras total de 128.000km, de los cuales más de 93.000km de carreteras son de uso general. Dentro de esta categoría, **23.500km son de importancia nacional¹ (AH5, AH6, AH7, AH60-64, AH67, AH68, AH70, E011-016, E38, E40, E121, E123, E125, E127)** y 69.500 pertenecen a la red local.

Mapa de Carreteras de Kazajstán julio 2010²:



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Kazajstán

Kazajstán está desarrollando desde el año 2001 planes de desarrollo para sus carreteras, para dotar al país de vías que cumplan los estándares internacionales. De este modo, me-

¹ Carreteras de EATL (*conexiones euro-asiáticas de transporte consolidadas*) N.U. Foto en anexo de la AH5.

² Para más información sobre el estado de las carreteras (*INTERNATIONAL LOGISTICS CENTRES/NODES NETWORK IN CENTRAL ASIA*): http://www.logisticsec.kz/images/file/Task_A_Report_Revised_final_version.pdf

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

diante su plan 2006-2015, se han llevado a cabo mejoras en sus corredores viales internacionales:

- Autovía *Tashkent - Shymkent - Taraz - Bishkek - Almaty - Khorgos* (paso fronterizo con China) (Ruta de la Seda)
- Autovía *Shymkent - Kyzyl-Orda - Aktobe - Uralsk - Samara*
- Autovía *Almaty - Karaganda - Astana - Petropavlovsk*
- Autovía *Astracán - Atyrau - Aktau - frontera de Turkmenistán*
- Autovía *Omsk - Pavlodar - Semey - Maikapshagai* (frontera con China)
- Autovía *Astana - Kostanai - Chelyabinsk*

En el caso de que estos proyectos lleguen a buen fin, el porcentaje de carreteras, clasificadas internacionalmente como de 1ª y 2ª categoría¹ técnica, sobre el total de carreteras de la República, pasaría del 18% al 65%.

Las expectativas del gobierno de Kazajstán son muy optimistas en sus previsiones, ya que consideran que al término del plan de desarrollo de carreteras, 2012 -2013, el estado de las carreteras de importancia nacional habrá mejorado en un 86%, mientras que las carreteras de red local habrán mejorado en un 70%.

4. PROYECTOS Y OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN

En estos momentos Kazajstán recibe la atención de muchos gobiernos e instituciones financieras multilaterales, ya que existe la expectativa de que este país se convierta en la vía de tránsito terrestre hacia Asia. Por ello, son muchos los proyectos que se están llevando a cabo desde hace cinco años en Kazajstán, con el objeto de dotar a este país de las infraestructuras necesarias para lograr un objetivo claro, la conexión Europa-Asia.

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones publicó en 2010 los siguientes proyectos de interés:

Proyectos incluidos en el CAREC Transport y Estrategia para las facilidades al comercio 2008-2018			
Nombre del proyecto	Proyecto Corredor CAREC	Coste del proyecto en millones \$	Periodo de implantación

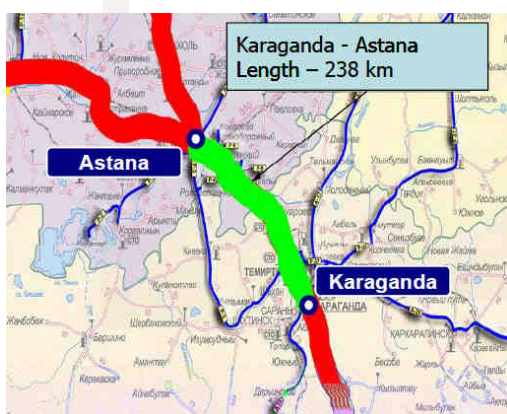
¹ <http://www.adb.org/Documents/Reports/Consultant/38023-VIE/Appendix3-C-1.pdf>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Rehabilitación de la carretera Astana - Karaganda	1-a, c	895	2009-2012
Rehabilitación de la carretera Almaty – Kapshagai	1-b,3	429.3	2010-2011
Rehabilitación de la carretera Aktau - Beineu	2-a	500	2010-2014
Rehabilitación del Corredor Europa – China ¹	1-b, 6-b, c	5.500	2009-2013

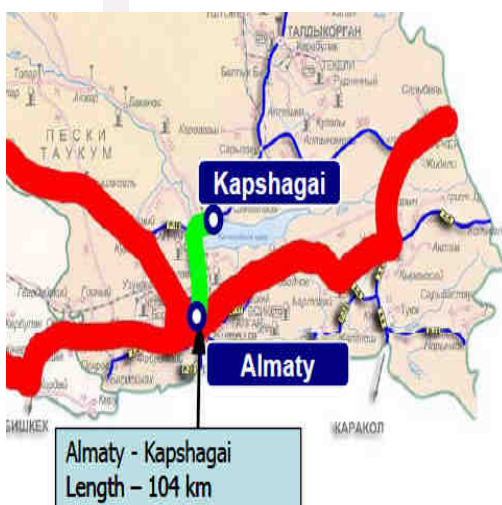
Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

- **Rehabilitación de la carretera Astana – Karaganda:**



- La carretera tiene una afluencia diaria (2009) de 10.291 vehículos al día.
- **Concesión** de 25 años (las tarifas máximas por tipo de vehículo lo establece el gobierno de Kazajstán)
- Periodo de construcción estimado de 3 años.
- Estudio de viabilidad completado.
- Se estima un crecimiento anual del 6-8% de volumen de vehículos y su presupuesto en 895M\$.

- **Rehabilitación de la carretera Almaty – Kapshagai:**



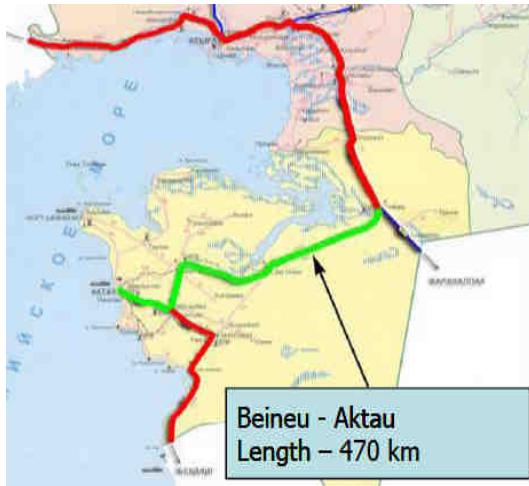
- Se espera que crezca el volumen de vehículos en torno al 7% anual.
- **Concesión** de 25 años.
- Periodo estimado de construcción 3 años.
- Estudio de viabilidad completado.
- Presupuestado en 429M\$

¹ Proceso de licitación abierto para este proyecto por el BM:

<http://search.worldbank.org/wprocnotices/procdetails/OP00006716>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

- **Rehabilitación de la carretera Beineu - Aktau :**



- Autovía de categoría II.
- Se estima que transitarán en torno a 5.000 vehículos diarios tras la reconstrucción.
- Periodo de construcción 5 años.
- Forma parte del Corredor Internacional TRACECA¹.
- Estudio de viabilidad realizado.
- Se estima el proyecto en 300M\$



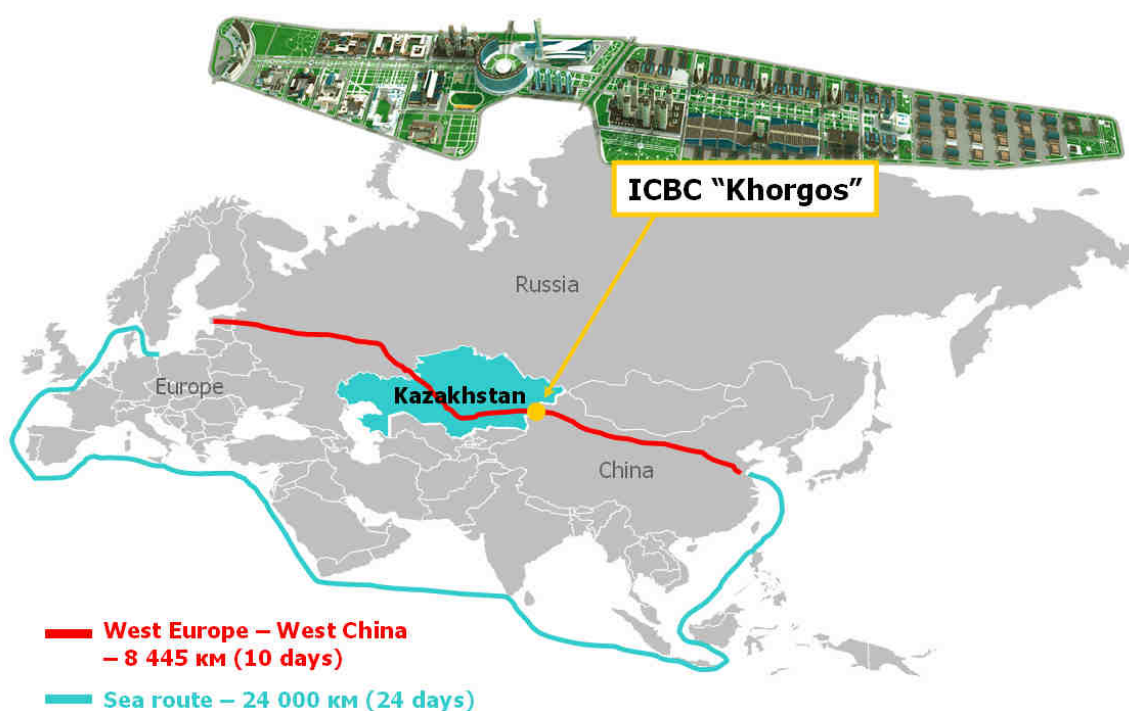
- **Rehabilitación tramo Omsk-Maikapshagai (2015) (tramo en rojo):**

- La longitud de este tramo es de 1.094Km, de los cuales han sido reconstruidos 93Km (en color verde). El tramo en color azul se está siendo objeto de realización.
- Será objeto de reconstrucción el tramo en rojo, de 1.001 Km.
-

¹ TRACECA: corredor de transporte Europa-Cáucaso-Asia, iniciado por la Unión Europea en 1993

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Sin duda el proyecto con más peso es **El Corredor Transcontinental Europa Occidental – China Occidental**¹, que reducirá el tiempo del trayecto Europa-China de 24 días (vía marítima) a tan solo 10 días por carretera (línea roja de la imagen).



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Descripción del proyecto

El ambicioso proyecto de tránsito por Kazajistán tiene su punto de partida en **Khorgos**, centro fronterizo establecido en 2006 por el presidente del Consejo de Estado de China, Hu Jintao, y el presidente kazajo, Nursultan Nazarbayev.

El objetivo prioritario de este corredor es satisfacer una necesidad manifiesta de infraestructuras por carreteras, para abastecer el flujo comercial creciente entre Asia y Europa. De este

¹ <http://europe-china.kz/en/links>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

modo, el nuevo corredor, contará con la ventaja de ofrecer el camino más corto posible China-Europa, y a su vez atravesando el número mínimo de fronteras-países, Kazajstán y Rusia.

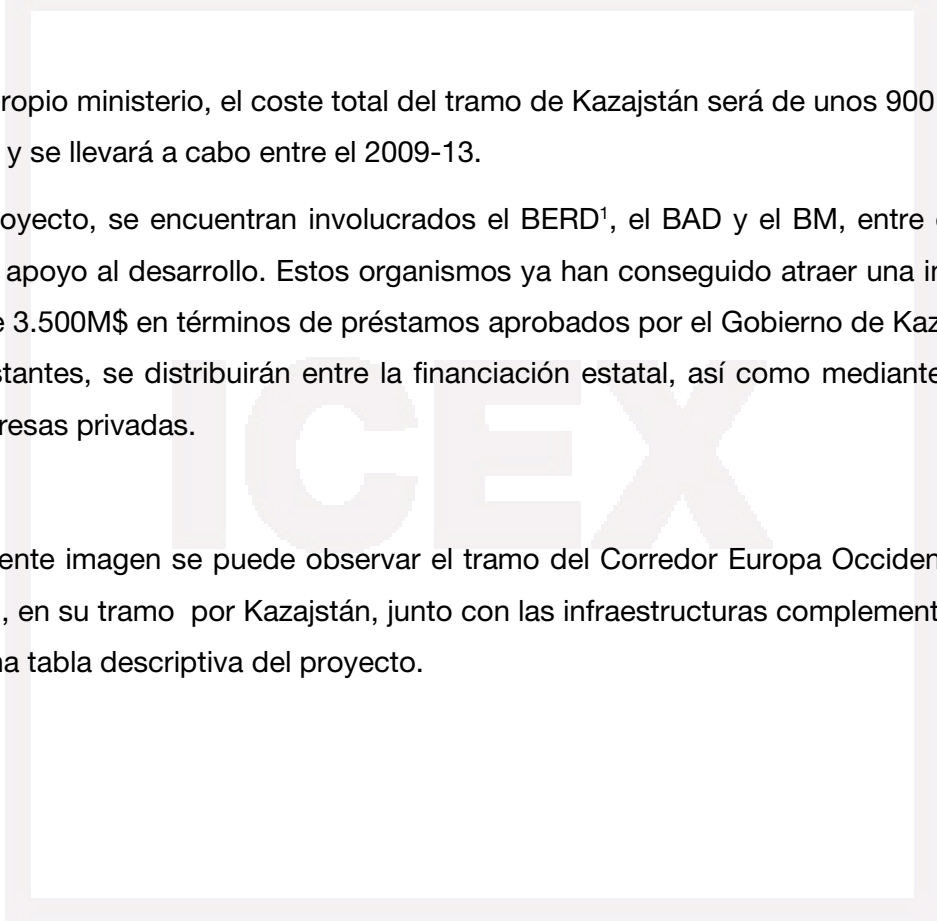
El proyecto comenzó en 2007 y fue en 2009 cuando Kazajstán empezó a trabajar en el gran tramo de corredor que atravesará su extenso territorio. La longitud total del Corredor es de 8.445km (2.787km cruzan Kazajstán).

Dicho corredor, comenzará en el Mar Oriental de China (puerto de Lyunyungan), llegará a Almaty, Taraz, Shymkent, Kyzylorda y salida a la frontera rusa de Kazajstán, cerca de la aldea de Ouzinkie, y luego a Orenburgo y Moscú. El destino final será el puerto de San Petersburgo.

Según el propio ministerio, el coste total del tramo de Kazajstán será de unos 900 Billion KZT (7.000 M\$) y se llevará a cabo entre el 2009-13.

En este proyecto, se encuentran involucrados el BERD¹, el BAD y el BM, entre otros organismos de apoyo al desarrollo. Estos organismos ya han conseguido atraer una inversión alrededor de 3.500M\$ en términos de préstamos aprobados por el Gobierno de Kazajstán. Los fondos restantes, se distribuirán entre la financiación estatal, así como mediante concesiones a empresas privadas.

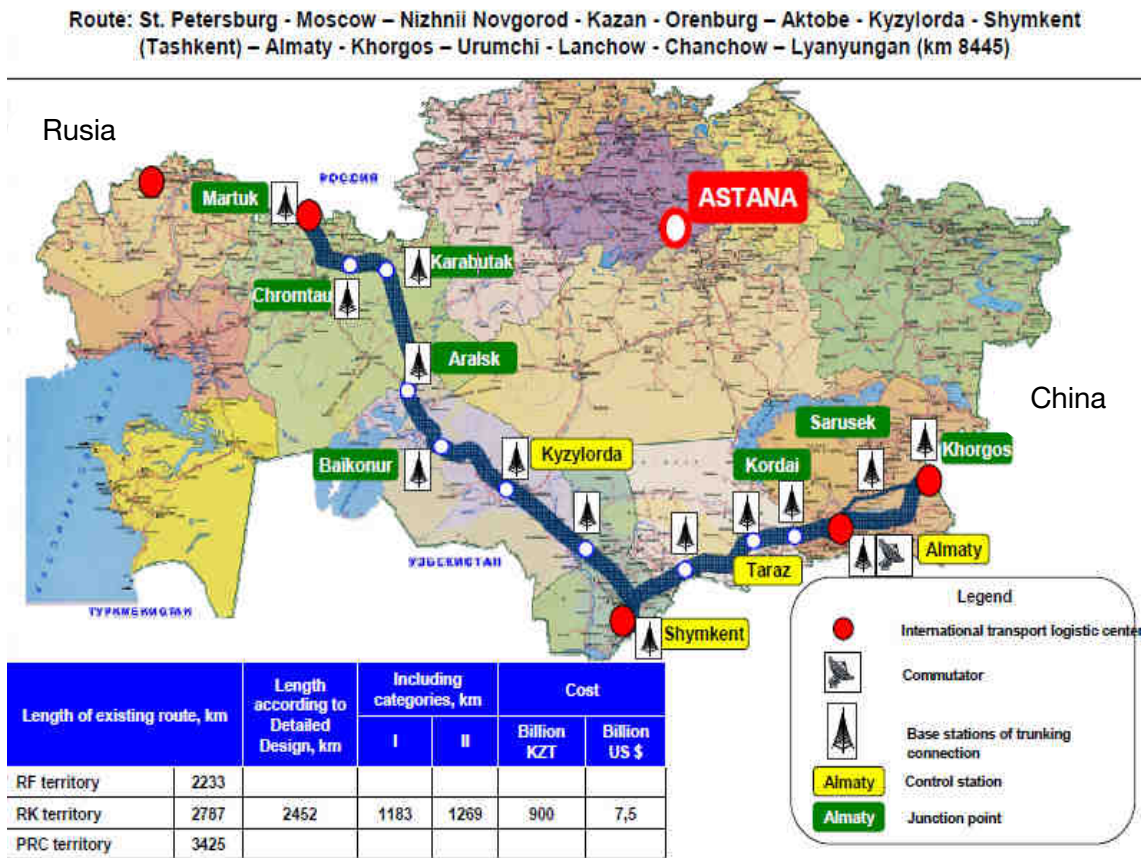
En la siguiente imagen se puede observar el tramo del Corredor Europa Occidental – China Occidental, en su tramo por Kazajstán, junto con las infraestructuras complementarias al corredor y una tabla descriptiva del proyecto.



¹ Proceso de licitación del BERD abierto hasta el 7 de marzo de 2011:

<http://www.ebrd.com/english/pages/workingwithus/procurement/notices/project/110121a.shtml>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

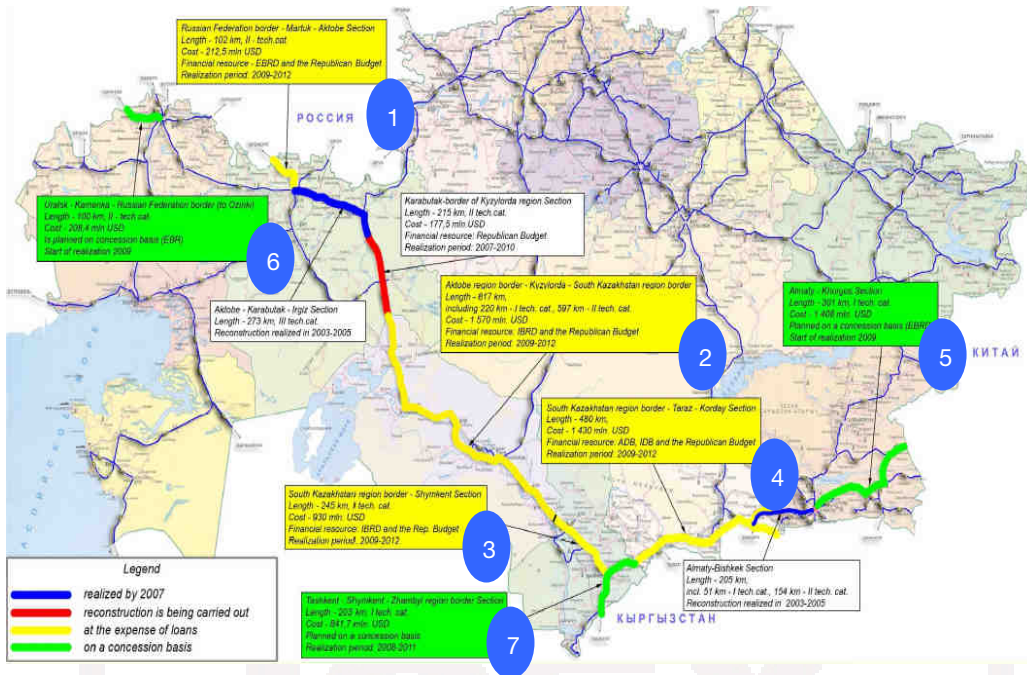
El proyecto se llevará a cabo en tres secciones. Del mismo modo, los mecanismos de PPP se realizarán de forma separada para cada una de estas etapas.



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

En la siguiente imagen, observamos que se utilizarán fondos nacionales, multilaterales y privados. Cada color lleva consigo diferentes medios de financiación y plazos de desarrollo (ver versión ampliada en anexos).



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

A continuación se describen cada uno de los proyectos del mapa de financiación del **Corredor Internacional Europa – China (1-7)**:

- Proyectos a la espera de financiación dentro del Corredor Europa - China.
- Proyectos en régimen de concesión dentro del Corredor Europa - China.

	Sección	Tramo	Coste	Financiación	Periodo de comienzo de realización
1	Sección Frontera ¹ Rusia – Aktobe	102km	212,5 M\$	BERD – RK	2009-2012
2	Sección Aktobe – Kyzyl-Orda ²	817km	1570 M\$	BM-BIRF – RK	2009-2012

¹ Invitación a licitación del BERD enero 2011: <http://www.mtk.gov.kz/documents/invitation220111.doc>

² Participación del BM: <http://search.worldbank.org/wprocnotices/procdetails/OP00006716>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

3	Sección Shymkent ¹	245km	930 M\$	BIRF - RK	2009-2012
4	Sección Taraz – Korday ²	480km	1430 M\$	BAD – BID -RK	2009-2012
5	Sección Almaty – Khor-gos ³	301km	1408 M\$	Régimen de Concesión del BERD 30 años	2010-2013
6	Sección Frontera Rusia – Uralsk	100km	208,4 M\$	Régimen de Concesión del BERD	2009
7	Sección Zhambyl Oblast ⁴ – Tashkent –Shymkent –	203km	841,7 M\$	BAD - Planeado para Concesión 30 años	2009-2011

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Concesiones

Desde la publicación de la enmienda en 2008 de la Ley de Concesiones de Kazajstán, y la fundación del “Kazakhstan PPP Centre” (KPPPC)⁵, cuyo objeto es el apoyo y asesoramiento a la realización de proyectos de concesión y el aseguramiento de la calidad de evaluación de los mismos, se están llevando a cabo alrededor de diez proyectos concesionales por un total de 1.200 millones de tengues (los periodos de concesión varían entre 15-30 años). Cabe destacar que aunque los procesos de participación público-privadas (PPP) son más transparentes, aún están poco desarrollados y son muy difíciles de conseguir para las empresas extranjeras.

La tabla anterior recoge las concesiones que formarán parte del proyecto del nuevo Corredor Internacional Europa-China que recibirán la ayuda multilateral de las IFI.

El siguiente gráfico a modo de resumen, se reúnen todos los proyectos en concesión hasta el pasado año, según el propio Ministerio de Transporte. Tres de ellos, ITs Astana – Tschchinsk, Karagandy – Balkhash – Kapshagai y el Big Almaty Beltway, no habían sido descrito hasta ahora en el documento:

¹ Comunicado del PPP centre de Kazajstán: http://ppp-center.kz/uploads/files/5_Tashkent-Shymkent_eng.pdf

² Participación del BAD: http://www.adb.org/Documents/ADBBO/Other_Notices/kaz/carec-transport1.asp

³ Comunicado del PPP centre Kazajstán(12/2010): http://ppp-center.kz/uploads/files/1_Almaly-Khorgos_eng.pdf (

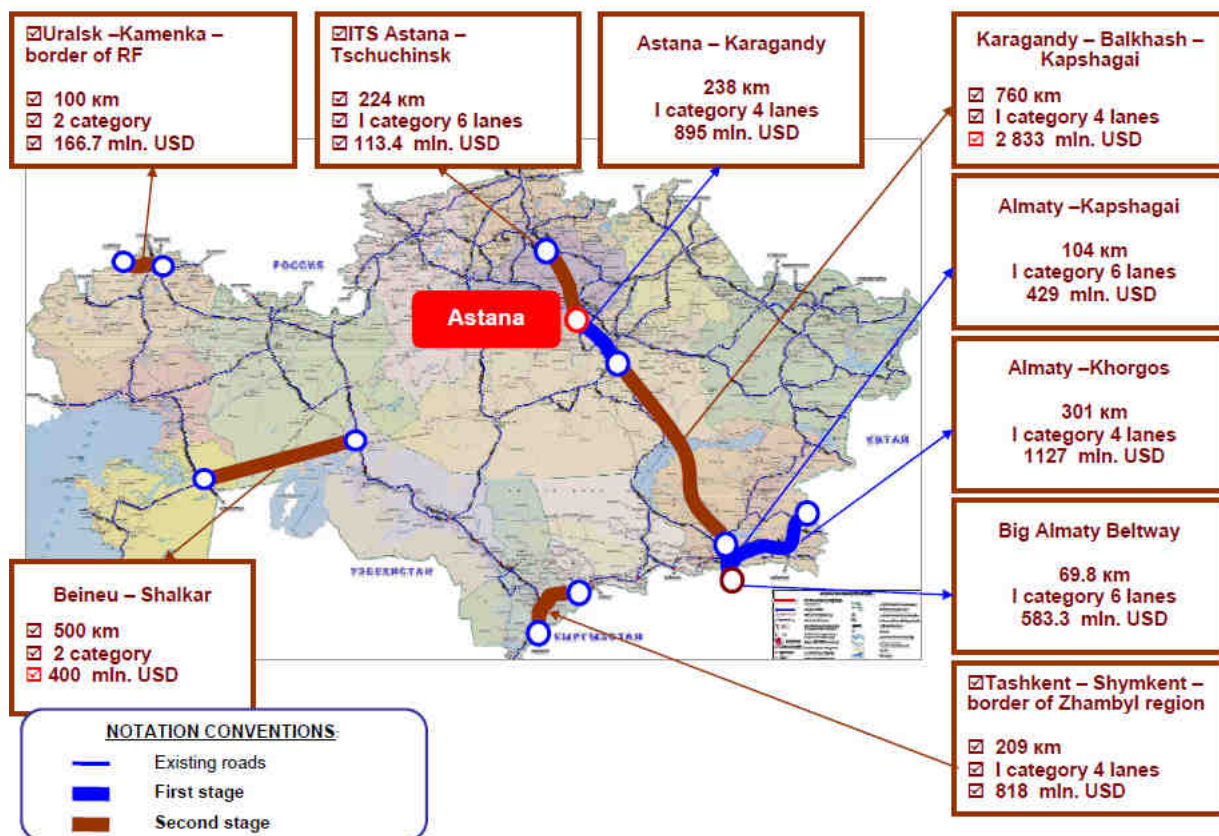
⁴ Investment program ADB octubre 2010: <http://www.adb.org/Projects/project.asp?id=41121> – Noticia relacionada a 29/4/2011:

http://caspionet.kz/eng/business/Senate_ratifies_agreements_on_transport_corridor_1303445161.html

⁵ Para más información sobre los PPP: http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADN511.pdf

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Proyectos en concesión:



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Proyectos de concesión no citados hasta el momento			
Nombre del proyecto	Proyecto Corredor CAREC	Coste del proyecto en millones \$	Periodo de Implantación
ITs Astana – Tschuchinsk	Categoría I – 224km	113,4 M\$	En proceso de construcción desde 2007
Karagandy – Balkhash – Kaps-hagai	Categoría I – 760km	2.833M\$	En proceso de construcción desde 2008
Big Almaty Beltway	Categoría I - 68,8 - 104 km	430-580M\$	2010-2012

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

5. PROBLEMAS DE LA RED DE CARRETERAS EN KAZAJSTÁN

Tiempo en frontera

Uno de los principales obstáculos al comercio es el tiempo que se pierde en las fronteras. Según expertos del **NELTI**¹, el tiempo medio de espera en el cruce de los principales puntos de la frontera ruso-kazaja es de cinco o seis horas. Sin embargo, en el puesto de control fronterizo más activo situado en el paso **Petukhovo – Zhana Zhol**, el tiempo de espera oscila entre 4 y 60 horas con un promedio de 21 horas, aunque esta información es anterior a la Unión Aduanera que se instauró el 1 de julio de 2010 que ha reducido el tiempo de espera en frontera entre Kazakhstan y Rusia, y que prevé eliminarlas en 2011.

Por otro lado, en las rutas que circulan por el sur de Asia Central los tiempos de espera en frontera son mucho mayores. En concreto, el tiempo de espera en la frontera entre Uzbekistán y Kirguistán puede llegar a ser desde 1 hora hasta 96 horas, en la frontera entre Tayikistán y Uzbekistán de 3 a 41 horas, en la de Turkmenistán y Uzbekistán de 3 a 14 horas, en la de Irán y Turkmenistán de 2 a 122 horas, y en la de Turquía e Irán son de 14 a 32 horas.

Los camioneros están perdiendo al menos un día en cada una de las fronteras de la ruta sur entre Irán y Turquía, Irán y Turkmenistán, Turkmenistán y Uzbekistán. En general, esto conduce a un aumento del tiempo de viaje en un 20%.

Además, se debe tener en cuenta que el tiempo en cada una de las fronteras va aumentando el costo de las mercancías transportadas al aumentar los costes de los transportistas, y en última instancia reduce la competitividad de los productos exportados.

El tiempo de espera en las fronteras de las rutas del sur (Asia Central) es superior a la del Norte (Rusia). Se estima que el conductor pierde más de 80 horas en los cruces fronterizos, lo que equivale a 3,5 días de tiempo perdido en el camino.

¹ NELTI: New Eurasian Land Transport Initiative (http://www.iru-nelti.org/index/cms-filesystem-action?file=nelti/final_report_en.pdf)

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Velocidad

En los casos en que se transporten productos caros y productos perecederos, la velocidad de los vehículos es crucial. Sin embargo, el transporte en Kazajstán se caracteriza por su lentitud, fruto además del tiempo de espera en frontera, por los límites a la velocidad y las condiciones climatológicas.

El tiempo necesario para recorrer el trayecto Estambul – Almaty con una longitud total de 6.200 Km. y cuatro fronteras pasa de 17 días, mientras que circulando a la velocidad media europea se podría superar en sólo 10 días. Otro ejemplo sería el trayecto Estambul – Atyrau, cuya longitud total es de 5.200 Km. y 4 fronteras, para lo que se necesitan 14 días. A la velocidad media europea se podría cruzar en tan sólo 8 días.

Todo ello lleva a que la velocidad media en las carreteras en los países Centro Asiáticos sea sólo 37,5 Km. / h, mientras que en la UE sea de 70 Km. / h. La distancia promedio que los conductores cruzan a diario en la rutas que atraviesan Rusia es de 490 Km., y las que van por el sur 250 Km. Esta diferencia puede explicarse por una mejor infraestructura en la ruta del norte y una situación mejor en los cruces fronterizos.

Por ejemplo, un conductor viajando dentro de Kazajstán necesitará cerca de tres días para recorrer 1.300 Km., mientras que en Rusia en ese periodo de tiempo se podrían recorrer 1.800 Km.

En las rutas que cruzan el Norte de Kazajstán se sabe que dependiendo del lugar de origen de la carga y del destino deseado los conductores tardan entre 10 y 18 días en recorrer la ruta de ida.

Por ejemplo, en la ruta Bishkek-Varsovia cuya longitud es de 5.900 kilómetros, con cuatro cruces de fronteras un conductor tarda 10 días, mientras que si circulase a la velocidad media europea se podría cubrir en 7,5 días. En el tramo Almaty-Minsk con una longitud total de 6.000 kilómetros con 2 cruces de frontera un conductor tarda en atravesarla 12 días, mientras que a la velocidad media europea podría tomar 8,5 días.

En cuanto a las rutas del Sur, teóricamente podrían ser superadas entre 12 y 14 días. A pesar de que están situadas a lo largo regiones menos estables esta ruta se utiliza ampliamente debido a la infraestructura vial relativamente fiable de Irán. Valoraciones de expertos confirman que la mitad de los 8.000 viajes que se realizan desde Turquía hasta Kazajstán se hacen por esta ruta. Sin embargo, las empresas de transporte de Kazajstán en la dirección opuesta realizan sólo 300 viajes. La mayor parte de los recorridos se realizan a través de Rusia. De

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

acuerdo con los expertos, este hecho se asocia principalmente con las políticas proteccionistas de las autoridades turcas, que hacen que las compañías turcas paguen tres veces menos que otras nacionalidades por un transporte en ferry. Esto da a las empresas turcas una clara ventaja competitiva, que obliga al resto de empresas a circular por Rusia.

Gastos adicionales

La corrupción en las fronteras, sigue siendo un problema a pesar de que desde el gobierno se realizan verdaderos esfuerzos para evitarlo. Según el Doing Business 2011 es uno de los mayores problemas del país, concretamente Kazajstán ocupa el puesto 181 de 183 naciones en la clasificación de “comercio a través de fronteras” del documento¹. Es probable que los vehículos sean sometidos a controles de cualquier tipo, con el objetivo final de obtener ciertas cantidades de dinero, para que así el transportista pueda continuar o agilizar el proceso.

El coste total del trayecto en las **rutas del norte**² que atraviesan Rusia oscila entre \$ 500 y \$ 3.000 (la mayor partida de gastos son los costes del combustible); a ellos les siguen los pagos en los pasos fronterizos que representan hasta el 30% de todos los gastos (en algunos casos); de esta cantidad el **70%** de todos los pagos fronterizos son informales, y en algunos casos pueden llegar al 97%.

Los pagos en los cruces fronterizos en las **rutas del sur** son aún más altos en comparación con las demás. Por ejemplo, el 40% de los costes del trayecto son pagos de los pasos fronterizos, el 59% - para el combustible y el 1% - para gastos imprevistos. Los gastos totales en el cruce de fronteras aquí pueden llegar hasta 3.000 \$ para un viaje de ida.

Como promedio, el dinero que se abona en el paso de fronteras para las rutas que cruzan Rusia es alrededor de **520 \$** y para la ruta del Sur **2.000 \$**.

¹ Perfil de Kazajstán del Doing Business:

<http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/kazakhstan/#trading-across-borders>

² Información recogida en artículo del diario investkz: <http://www.investkz.com/journals/61/628.html>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

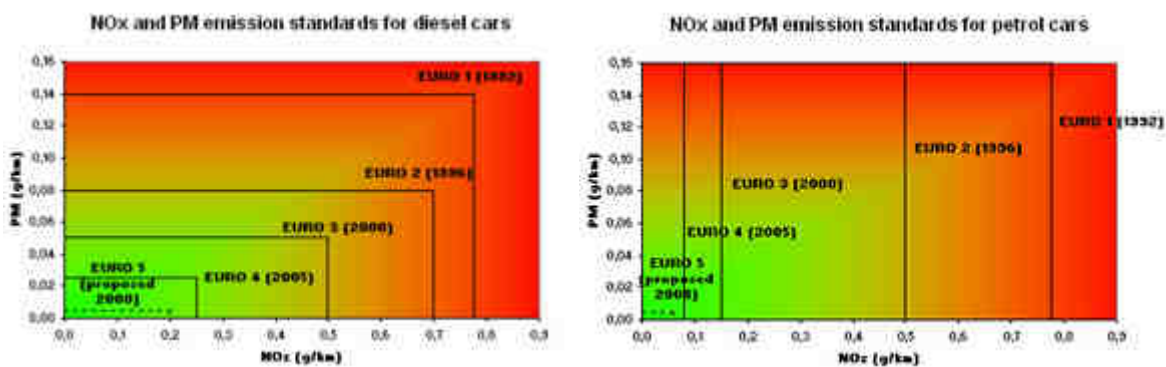
Homologación de la flota de vehículos

A día de hoy, la mayoría de los vehículos de transporte en Kazajstán no cumplen las especificaciones de la norma Euro-2, necesaria para el transporte de mercancías a Europa, donde se dirigen la mayoría de los flujos comerciales, lo que representa un gran cuello de botella.

En la actualidad, la legislación en la UE para fabricantes de vehículos va mucho más allá, esta se rige desde el 2009 por la norma Euro-5 y se estima que en 2014, entrará en vigor la Euro-6.

En este contexto, las compañías nacionales se ven en la obligación de renovar su flota de vehículos. Sin embargo, sin la ayuda del Estado mediante créditos o leyes para mejorar las condiciones de importación de estos vehículos, este problema será difícil de resolver.

En los siguientes gráficos se aprecian las emisiones permitidas para vehículos diésel y de gasolina, desde la Euro-1 hasta la Euro-5:



Fuente: Euronorms.

III. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

1. INTRODUCCIÓN



En 1997 el gobierno de Kazajstán comenzó a reformar el sector ferroviario dada la tendencia decreciente de los volúmenes de transporte de aquella época en el país. Tras ello, se han desarrollado diferentes planes de apoyo a este sector.

Así, en la actualidad, el sector ferroviario kazajo se postula como uno de los más importantes dentro del Plan Estratégico de Desarrollo de Kazajstán 2020, del Programa Estatal para la

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Aceleración del Desarrollo Industrial y de la Innovación 2010-2014 y el Programa de Desarrollo de las Infraestructuras de Transporte para 2010-2014.

Lo que motiva al gobierno de Kazajstán a apostar por el sector ferroviario se resume en los siguientes puntos:

- Tránsito de mercancías entre Asia y Europa.
- Gran extensión de territorio y zonas aisladas.
- Altos volúmenes de exportación de recursos naturales.
- Dispersión de los centros poblacionales y de importancia económica.

Y todo ello, contando con que el sistema de ferrocarril de Kazajstán forma parte de cinco corredores internacionales que son transfronterizos y cooperan con las redes de **Rusia**, Uzbekistán, Kirguistán, Azerbaijan y **China**, lo cual lo hace particularmente atractivo a la inversión.

Los cinco corredores a los que se hace referencia son:

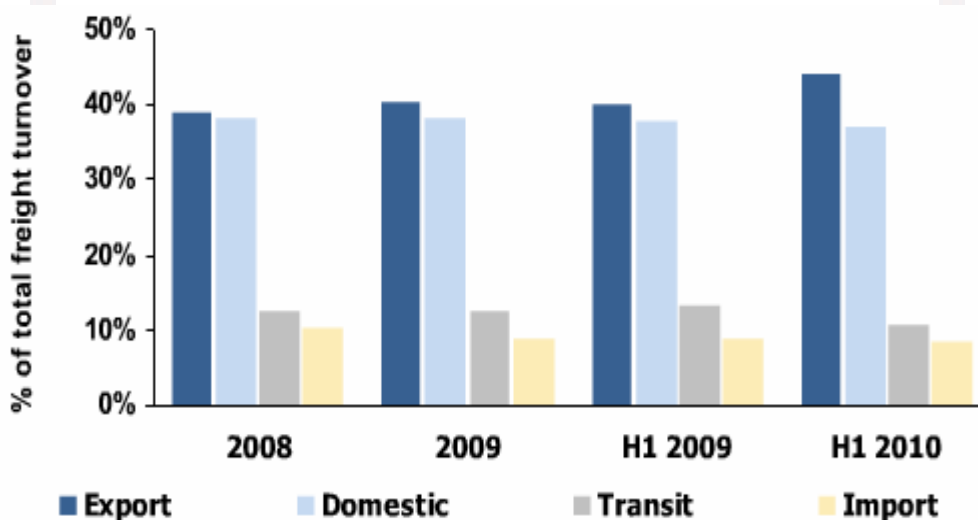
- **Corredor Norte “Trans-Asian Railway” (TAR):** desde el este de Europa a China, Corea y Japón, vía Rusia y Kazajstán.
- **Corredor Sur del TAR:** Sureste de Europa – China y Sureste de Asia, vía Turquía, Irán, países de central Asia y Kazajstán.
- **Corredor de transporte Europa-Cáucaso-Asia (TRACECA):** este de Europa-Asia Central, vía Mar Negro y Caspio.
- **Norte-Sur:** norte de Europa-Estados del golfo, vía Rusia e Irán, con participación de Kazajstán.
- **Corredor de Asia Central del TAR:** importante para el comercio regional.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

En Kazajstán la única empresa que explota y gestiona la red ferroviaria y de su gestión es **JSC “NC “Kazakhstan Temir Zholy”** (a partir de ahora “NC “KTZ”). Esta compañía de capital público, perteneciente íntegramente al Holding Estatal Zamruk-Kazuna, fue creada en 1997 por decreto del Gobierno de la República con el objetivo de reavivar financiera y económicamente el sector ferroviario.

En 2003 tomó su actual nombre, JSC “NC “KTZ”, y a día de hoy sigue ejerciendo la gestión en solitario. JSC “NC” “KTZ” desarrolla la actividad de operador principal de la red ferroviaria de pasajeros y mercancías.

En términos de **transporte ferroviario de mercancías totales** destaca la importancia de las **exportaciones** del total de facturación de fletado, llegando a superar estas a los movimientos domésticos, como se puede apreciar en el siguiente gráfico:

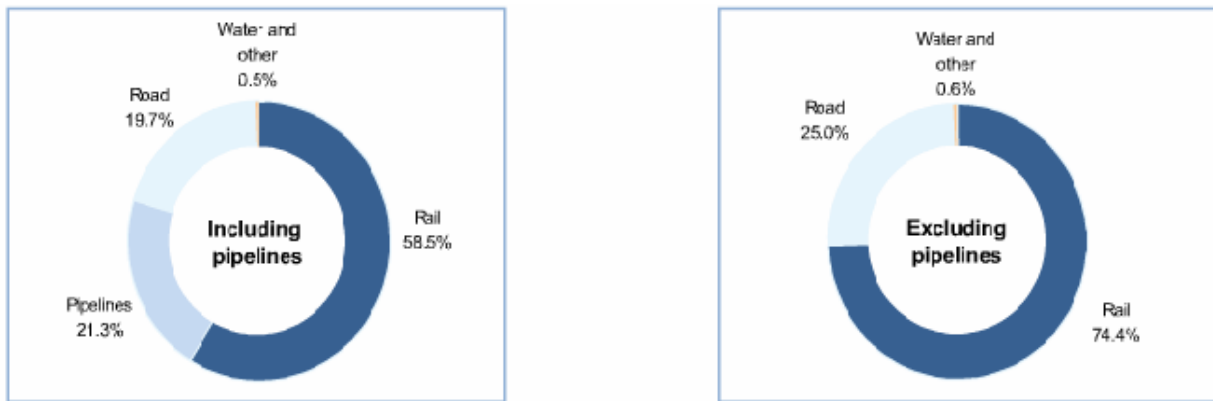


Fuente: KTZ¹

¹ KTZ: JSC “NC “Kazakhstan Temir Zholy”, compañía estatal que pertenece al Holding Samruk-Kazyna.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Dentro de estas cifras, el transporte por vía ferroviaria goza de mayor relevancia que el resto. La diferencia entre tipos de transporte se ve claramente en el siguiente gráfico (% fletes según tipo de transporte):



Fuente: KZT 2010

Así, si se incluyeran los oleoductos/gasoductos en el transporte de mercancías, el sector ferroviario gozaría del 58,5% del total de los fletes, sin embargo si sacáramos de la clasificación a estos el resultado sería de un 74,4%, vía ferrocarril.

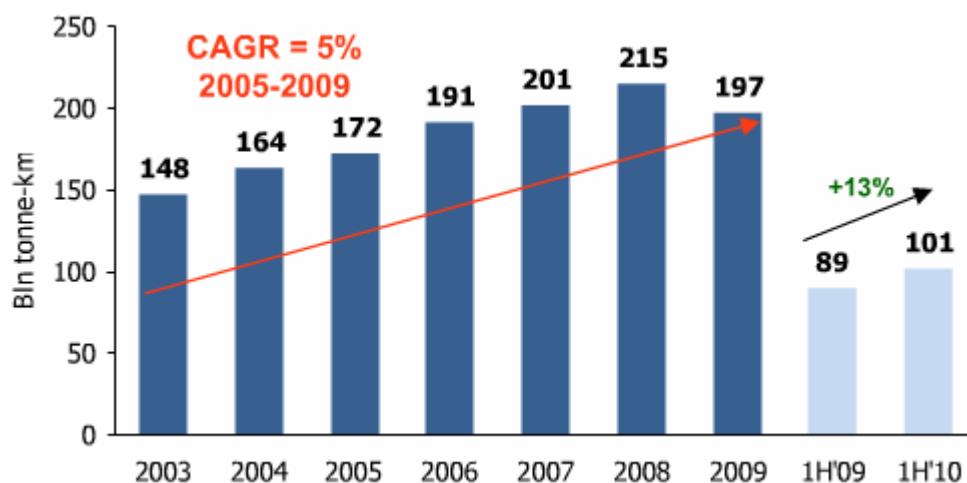
En este contexto la compañía estatal JSC “NC” “KTZ”, sostiene las siguientes cifras de flete de mercancías en millones Toneladas – Km. en 2009, en comparación con las diferentes compañías que operan en la región:



Fuente: NSA y Worldwide Association of Cooperation of Railways Companies

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

En el siguiente gráfico se puede apreciar la evolución del volumen de mercancías transportadas desde el 2003 en millones toneladas - Km. El pico del 2008 justo antes de la crisis rompió la tendencia alcista, la cual parece recuperarse en el presente, dada la mejora de la situación económica y de las infraestructuras.



Fuente: NSA y Worldwide Association of Cooperation of Railways Companies

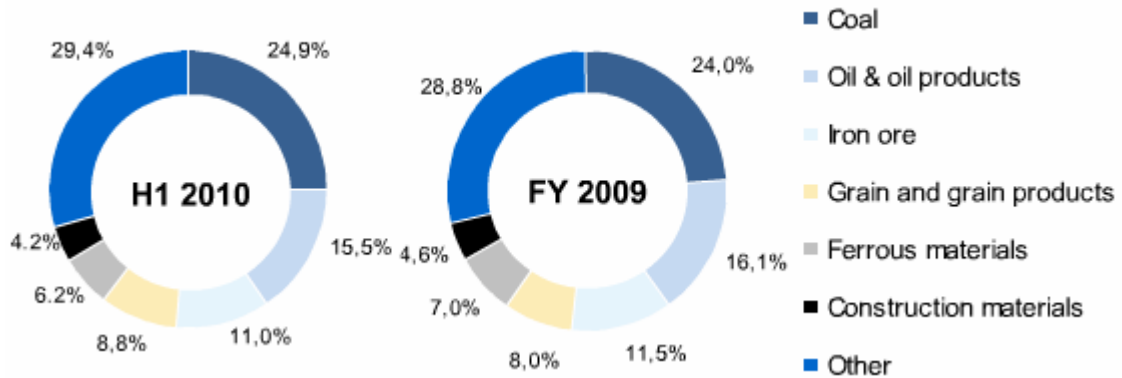
Por otra parte, la Agencia Nacional de Estadística de Kazajstán ofrece los siguientes datos hasta 2009:

Denominación	Unidades	Periodo				
		2005	2006	2007	2008	2009
Transporte de mercancías por ferrocarril	Millones de toneladas	222,6	246,8	260,5	271,54	247,41
	Millones de Toneladas-Km	171.900	191.200	200.558,2	215.110,6	194.918,6

Fuente: ANE RK

Las cifras publicadas por KTZ, sostienen que el 85,5% de los ingresos de la compañía provienen del tránsito de mercancías. En los anteriores periodos 2008 y 2009, el 80% de estas mercancías eran recursos naturales, materiales de construcción y grano.

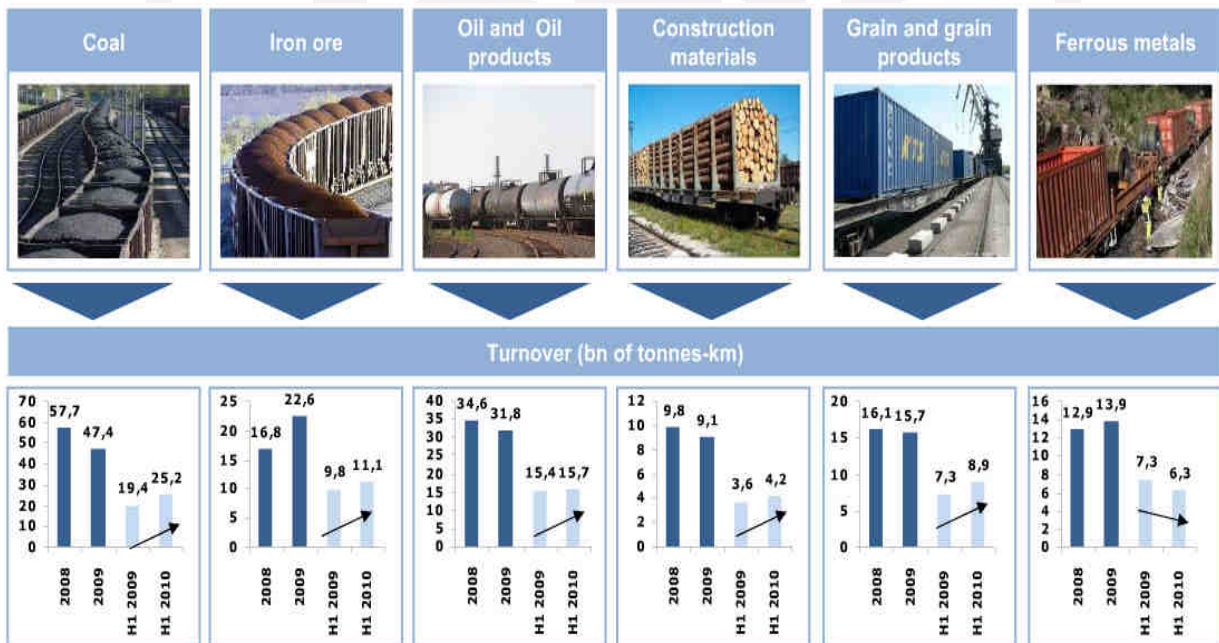
LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN



Fuente: KTZ

Concretamente, en la primera mitad de 2010 (H1 2010), el carbón (24.9%), petróleo y derivados (15.5%), y mineral de hierro (11%), seguido del grano (8.8%).

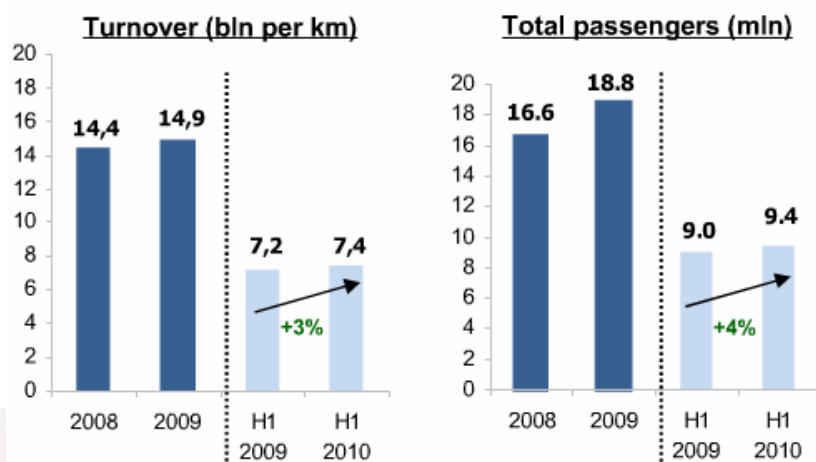
A continuación se detalla la evolución del volumen de mercancías, en millones de toneladas – Km., por ferrocarril de los distintos materiales, más transportados:



Fuente: KTZ

En términos de **transporte de pasajeros**, el ferrocarril es el medio de transporte más utilizado (KTZ operó el 92% de las rutas de pasajeros). La evolución del número de pasajeros es positiva en Kazajstán, como se puede observar en la siguiente gráfica:

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN



Fuente: KTZ

El volumen total de pasajeros subió en 2010, con respecto al mismo periodo en un 4%. En 2009 se alcanzó la cifra de 18,8 millones de pasajeros.

En el año 2009, el transporte de pasajeros en Kazajstán se dividió de la siguiente manera: 46,2% ferrocarril, 37,4% automóvil, y 16,4% aéreo¹.

Por otra parte, de estos traslados, el 75% son interregionales, el 23% internacionales, y el 2% en dentro de la ciudad.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

2. MARCO INSTITUCIONAL

Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Gobierno de Kazajstán

<http://www.mtk.gov.kz/?mod=chapter&lng=rus&opt=viewdoc&id=123>

De acuerdo con el decreto de la República de Kazajstán “sobre transporte ferroviario” nº266 -II, con fecha 8 de diciembre de 2001, es el cuerpo encargado de implementar las políticas públicas, y de coordinar, regular y controlar las funciones del sector del transporte ferroviario en Kazajstán.

Comité de Transporte y Ferrocarriles

<http://www.ktps.gov.kz/?lng=eng>

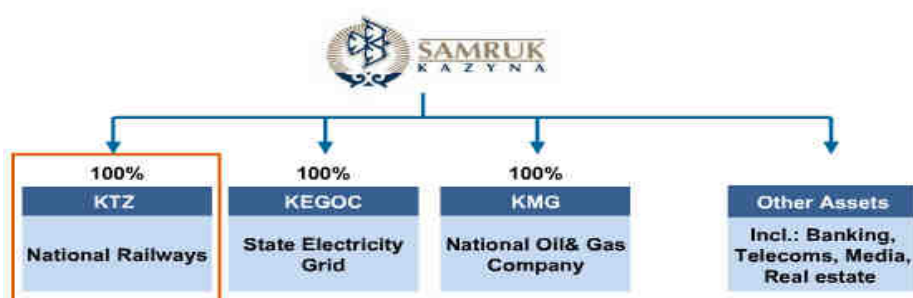
Este Comité perteneciente al Ministerio de Transporte y comunicaciones, es el departamento donde delega el Ministerio, para llevar a cabo funciones asignadas por este en la esfera del ferrocarril, transporte marítimo o fluvial y el de motor.

JSC NC KTZ

<http://www.railways.kz/en>

Como se dijo con anterioridad, JSC NC KTZ pertenece al holding Samruk-Kazyna con una participación del 100%. Con esta conexión esta compañía recibe un gran apoyo público, a la vez que autogestiona de forma independiente el curso de la compañía.

Estructura de KTZ:

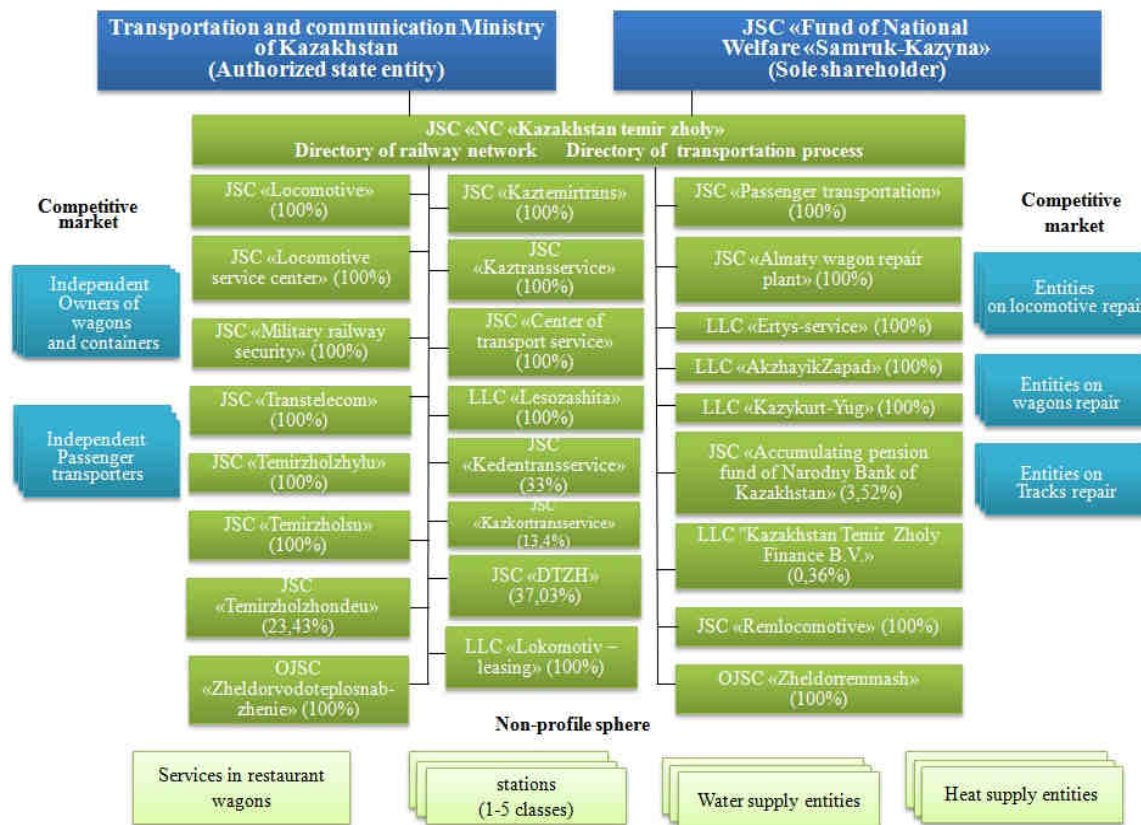


Fuente: KTZ

¹ Fuente: KTZ

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Estructura Interna de KZT:



Fuente: KTZ

3. INFRAESTRUCTURAS ACTUALES DE FERROCARRIL

La longitud total de vías de ferrocarril a finales del 2008 ascendía a 14.205,4 kilómetros¹. De ellas en torno a los 5.000km son de doble vía y unos 4.200km electrificadas (29,6%).

Por otra parte, las vías principales cuentan con 9.100 Km. y las secundarias más de 5.000Km. Del total, 10 547Km están equipados con bloqueo automático, y 8 816Km con control de tráfico centralizado. En la red ferroviaria trabajan más de 56.000 personas.

La velocidad media de la circulación de ferrocarriles en Kazajstán es tan solo de 40km/h. Sin embargo, en el sector de transporte de pasajeros, existen líneas como Shimkent-Almaty y

¹ Fuente: UE

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Almaty-Astana, que disponen de trenes **TALGO** pendulares, que circulan a una media de 110km/h (dada las limitaciones de las vías).

*Actualidad: “Cosmic Project”. El pasado 21-23 de Febrero durante la visita del presidente de Kazajstán, Nursultan Nazarbayev, a China se llegó a un acuerdo muy relevante entre los dos países en materia de transporte de pasajeros.

Concretamente, ambos dirigentes pactaron la creación de una línea de alta velocidad que unirá a las dos ciudades más importantes del país, Almaty y Astana. Dicha línea, de 1.200 kilómetros de largo, podría hacer sombra a la manera actual de viajar en ferrocarril mediante la línea nocturna de **TALGO**, la cual recorre el trayecto en 12 horas, mientras que el nuevo tren lo haría en menos de 4.

Ambas naciones, Kazajstán y China, se beneficiarán de la realización del proyecto, Kazajstán mejorará sus conexiones entre sus principales ciudades y China mejorará su vía de acceso a Europa. Se estima que la nueva conexión podría estar lista para el año 2015 y tendrá una capacidad para 5 millones de pasajeros anuales.

A día de hoy sólo existe una línea que une a Kazajstán con China, “Dostyk-Alashankou” (a 900km de Almaty). Una nueva línea comenzará a operar este año en el paso fronterizo de Khorgos, el cual se encuentra a 360km de Almaty.

En la actualidad Kazajstán cuenta con **cinco corredores internacionales** que atraviesan su territorio:

El corredor de Asia Central. Su longitud es de 2147 kilómetros. El tiempo de entrega de las mercancías en el territorio de Kazajstán es de 11 días. Atraviesa las regiones del oeste de Kazajstán, de norte a sur en la dirección de Sary Agach – Aris – Kandyagash - Ozinki. Como parte de esta ruta, uno de los proyectos más grandes y más prometedores, es la construcción de nueva línea ferroviaria Beyneu – Zhezkazgan, ya comenzada en 2009, cuyo largo es de 988 kilómetros. El coste es de \$ 2,300 millones y proviene del presupuesto del Estado. Este proyecto acortará la longitud de la ruta de los trenes entre los países de Occidente y de Asia a través del puerto de Aktau en unos 600 kilómetros.

Corredor Oeste. La longitud es de 832 km. El periodo de entrega de mercancías dentro del territorio de Kazajstán son cuatro días. La ruta principal, Aksaraiskaya II - Makat - Beineu –

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Aktau, presta servicios a la principal región productora de petróleo del país. El 12 de abril de 2009 comenzó la construcción de la estación de tren Yeraliyev - Kuryk, cuyo objetivo es el desarrollo de la infraestructura costera del Mar Caspio. El coste del proyecto es 53 millones de dólares.

Corredor Central. La longitud es de 1831 km. El tiempo de entrega de las mercancías dentro del territorio de Kazajstán es de nueve días. La ruta principal es Dostyk - Aktogai - Almaty - Aris - Sary Agach. En la frontera oriental con China, se están tomando medidas para aumentar la capacidad de la estación de Dostyk y del tramo Aktogai - Dostyk, con lo que su capacidad pasará en el año 2011, de 15 millones de toneladas en 2008 a 25 millones de toneladas de carga al año. Se ha previsto la ejecución de proyectos en régimen de concesión para la electrificación de las estaciones con un mayor flujo de carga de ferrocarril: Almaty - Aktogai (558 km), Dostyk - Aktogai (312 km), Aktogai - Mointy (521 km). De este modo se podrían utilizar locomotoras eléctricas, más funcionales y económicas, y aumentará la velocidad media en un 15% y reducirá los costos de transporte.

Corredor del Norte. La longitud es de 1910 km. El tiempo del trayecto de las mercancías atravesando la ruta dentro del territorio de Kazajstán se realiza en 10 días. Las principales rutas aquí son: Europa occidental - China, Corea y Japón, a través de Rusia, y Kazajstán (a través de Dostyk - Aktogai - Sayak - Mointy - Astana - Petropavlovsk).

TRACECA (corredor de transporte Europa-Cáucaso-Asia). Iniciado por la Unión Europea en 1993. Proporciona la organización y desarrollo de vínculos de transporte entre Europa y Asia Central a través del Cáucaso. Recorrido de la línea TRACECA: Constanta - Varna - Ilyichevsk - Poti - Batumi - Baku - Tashkent - Almaty - Aktogai - Dostyk - Alashankou - Lianyungang.

*Actualidad: Recientemente se ha publicado información sobre un posible proyecto de construcción de una línea que atravesará y unirá por tanto Irán, Turkmenistán y Kazajstán¹

¹ Ver noticia completa: <http://en.trend.az/capital/business/1866264.html>

4. PROYECTOS Y OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN

El gobierno de Kazajstán ha marcado varias líneas de actuación para el desarrollo del sector ferroviario incluidas en los planes citados con anterioridad. Estas líneas buscan objetivos concretos a largo plazo en este sector, concretamente, se pueden resumir en los siguientes puntos:

- Diseñar un entorno de infraestructuras que favorezca la competitividad de los productos kazajos internacionalmente.
- Atraer a las empresas e inversores extranjeros para llevar a cabo los planes de desarrollo de infraestructuras los cuales son muy costosos y necesitan de know-how.
- Crear un marco regulatorio y tarifario, transparente y atractivo para la inversión extranjera.
- Garantizar la igualdad de acceso al transporte ferroviario en el vasto territorio de Kazajstán.

A continuación, se describen los proyectos de mayor interés para los inversores extranjeros:

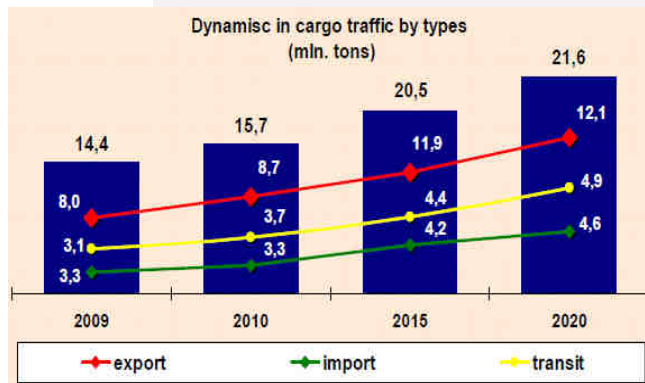
1. Electrificación de la línea Almaty - Aktogai (Concesión)-CAREC Corridor 1-a:



El coste de este proyecto se estima en 997 millones de \$, y se cree que se implementará entre los años 2015-2018. El tramo cuenta con 541Km.

Se estima que este tramo contará con un tráfico de mercancías de 21 millones de toneladas anuales.

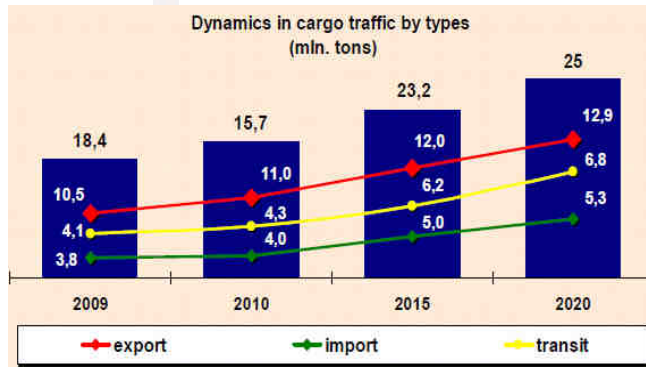
En el siguiente gráfico se puede apreciar la evolución del tránsito de mercancías según tipo de envío, en millones de toneladas. Destaca el protagonismo de la exportación.



Fuente: KTZ, NSA.

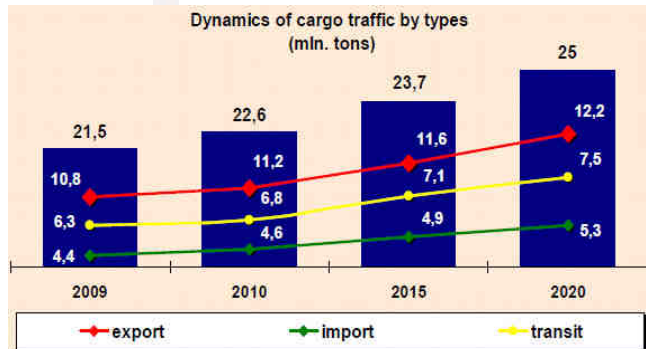
LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

2. Electrificación del trayecto Dostyk-Aktogai (Concesión)-CAREC Corridor 1-a:



El coste estimado de este proyecto es de 513,5 millones de \$ y su periodo de implantación será entre 2015-2018. El tramo cuenta con una longitud de 309Km. El volumen de tráfico de mercancías estimado alcanza los 25 millones de toneladas. Este tramo ha sido incluido Corredor Norte, en el Central de la vía de ferrocarril Trans-Asian y el Internacional TRACECA. En el siguiente gráfico se puede apreciar la evolución del tránsito de mercancías según tipo de envío, en millones de toneladas.

3. Electrificación del trayecto Aktogai-Mointy (Concesión)-CAREC Corridor 1-a:



El coste estimado del proyecto es de 745,9 millones de \$ y el periodo de realización entre los años 2015 y 2018.

El tramo consta de 522Km.

Mointy-Aktogai ha sido incluido en el Corredor Norte de la vía de ferrocarril Trans-Asian.

El volumen estimado de tránsito de mercancías asciende a 25 millones de toneladas, como se puede ver en el gráfico.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

4. Construcción del tramo de vía de ferrocarril Jetygen (o Zhetygen)-Korgas (bases de concesión)- CAREC Corridor 1-b:



El objetivo de este proyecto es dotar al país de una nueva unión con China y que reducirá en el futuro la distancia entre Almaty y Urumqi (capital comercial de la región).

Este proyecto está en marcha desde 2009 y se estima que concluya en 2013. El coste del mismo se estima en 153 bln KZT (en torno a los 1.000 millones de \$). La longitud del tramo es de 293Km. Se espera que el servicio comience en Diciembre de 2011.

En el primer año de servicio se estima que albergará unas 6 millones de toneladas. Aunque la previsión para 2015 es de 25 millones de toneladas.

*Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones de RK.

5. Construcción de la línea de ferrocarril Aktau-Turkmenistán:

Esta línea comunicará directamente los mercados de Rusia, a través de Kazajstán, con Turkmenistán, Irán, los países del Golfo Pérsico e India.

La longitud del tramo a construir es de 146Km y el valor aproximado del proyecto es de 150 M\$.

6. Sistemas de transporte público/ tren ligero en las ciudades de Almaty y Astana:

Aun es un proyecto que no está cerrado, se estima que costará en torno a 2.300M\$. Los estudios de viabilidad están siendo realizados por el BERD. Del mismo modo el BERD está considerando conceder un préstamo de 170 M€ para financiar la construcción del tren ligero en Almaty bajo un proceso PPP o garantía del gobierno de Kazajstán. El coste del proyecto se establece en 340M€¹.

7. Línea ferroviaria Uzen (Kazajstán) - Kyzylkaya - Bereket - Etrek (Turkmenistán) - Gorgan (Irán): El Ministerio de Transportes también puso en marcha este proyecto, que se con-

¹ Para más información: nº de proyecto 41324 – email de contacto: procurement@ebrd.com

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

vertirá en una alternativa a la antigua línea de ferrocarril a Irán a través de Uzbekistán y Turkmenistán, y lo hará sin tránsito por territorio uzbeko. La nueva vía acortará el tiempo de viaje en dos días y dará acceso directo a los puertos iraníes que no se congelan en invierno. La longitud total de la línea será de 677 kilómetros, incluidos 137km - en Kazajstán, 470km - en Turkmenistán, y 70km en Irán.

El inicio de la construcción del área de Kazajstán fue en el segundo semestre de 2009, y la finalización está prevista para 2011-2012. El coste del proyecto es de 60,8 mil millones de tenges. El volumen previsto de tráfico de mercancías en el primer año es de 9,6 millones de toneladas.

5. TENDENCIAS DEL SECTOR FERROVIARIO EN MATERIA DE INVERSIÓN

El primer punto de referencia a tener en cuenta por el inversor en el futuro es la necesidad de **adaptación de la red de ferrocarril de Kazajstán**, a los estándares internacionales, para así aumentar la demanda y el tránsito de mercancías.

Por otra parte, es clave llevar a cabo una **renovación y rehabilitación de las infraestructuras** ferroviarias existentes en el país.

Del mismo modo, para satisfacer un futuro crecimiento de la demanda, será necesario **aumentar y modernizar la flota** de locomotoras (presupuestado en unos 41.147 millones de KZT¹ – 76 unidades²), vagones de carga (presupuestado en unos 65.982 millones de KZT – 6.070 unidades), vagones de pasajeros (presupuestado en unos 9.392 millones de KZT – 70 unidades), trenes eléctricos y containers.

Siguiendo la misma senda de crecimiento, será necesario **aumentar la capacidad** con un mayor desarrollo de la estación fronteriza de Dostyk y mejorando la sección Aktogai-Dostyk.

Por último, lógicamente será imprescindible la **construcción de nuevas líneas de ferrocarril**. En este momento, los dos proyectos más desarrollados son Zhetygen-Korgas, el cual

¹ No confundir los acrónimos KZT (Tengues Kazajos en inglés) y KTZ (compañía estatal JSC “NC “KTZ”)

² Las siguientes cantidades presupuestadas, formaron parte de las estimaciones realizadas por la compañía estatal KTZ, en 2010.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

abrirá un nuevo paso en la frontera con China, y en segundo lugar, la línea Uzen (Kazajstán) - Turkmenistán – Irán (descritas anteriormente).

En esta tendencia se encuadra el proyecto de la planta de producción de vagones de pasajeros “**TALGO**” en Astana y la construcción de una segunda planta que producirá locomotoras eléctricas modernas.

Según los planes de inversión publicados por JSC “NC “KTZ”, en 2011 se invertirán 317.813 millones KZT (en torno a 2.177M\$), lo que aumenta esta cantidad con respecto al año anterior en un 56%.

JSC “NC “KTZ” (Kazakhstan Temir Zholy) y la atracción de inversiones:

El buen rating internacional y la buena imagen de la compañía, hacen de KTZ un prestamista de confianza en el mercado doméstico y extranjero dentro del entramado institucional de Kazajstán (tener en cuenta que es 100% propiedad de Estado).

En la actualidad KTZ colabora con instituciones internacionales y bancos extranjeros, para desarrollar las infraestructuras de transporte por ferrocarril (OECD, Japón); mejora del transporte de pasajeros (FAD, España); modernización de las locomotoras (plan “Purchase of General Electric locomotive modernization kits”, financiación del Export-Import Bank of the United States, y ABN AMRO Bank NV); proyectos “Construction of fiber-optical communication line” y “Acquisition of the wagons” financiado por el **BERD**.

*Actualidad: El pasado 13 de diciembre se firmó un acuerdo entre el BERD y la subsidiaria de KTZ, JSC Kaztemirtrans (KTT), por la provisión de 200M\$ para la compra de nuevos vagones de carga (todo ello se desarrolla dentro del plan de la compañía de modernización de la flota y dentro del marco del plan para el desarrollo de las infraestructuras de la RK 2010-2014).

El papel de la empresa española TALGO en Kazajstán:

Talgo realiza el mantenimiento integral de los trenes Talgo propiedad de las administración ferroviaria kazaja KTZ desde el año 2002 en la ciudad de Almaty. En el año 2004 Talgo crea un establecimiento permanente llamado “Talgo Kazajstán” donde su actividad principal es:

- mantenimiento integral del parque rodante Talgo.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

- mantenimiento y reparación de equipos de mantenimiento.
- mantenimiento de las instalaciones.

En la actualidad, el parque rodante de Talgo en Kazajstán se compone de:

- 2 trenes hoteles serie 6 de 22 coches cada una y diseñadas para temperaturas de -45°C a +45°C.
- 1 tren hotel serie 6 de 10 coches diseñado para temperaturas de -20°C a +45°C
- 2 furgones generadores serie 6 de repuesto

En diciembre 2004, Talgo firmó un contrato de mantenimiento integral a 5 años con los Ffcc. kazajos. Este contrato entró en vigor en enero 2005 y tras 5 años de servicios de calidad ha sido renovado en el pasado mes de noviembre.

De este modo Talgo se consolida en el mercado kazajo mediante el acuerdo de sustitución de los 3.000 coches de pasajeros que circulan en Kazajstán, por modernos coches Talgo Intercity durante los próximos años.

El acuerdo entró en vigor, fijando el primer lote de coches de pasajeros en 420, a entregar en los próximos 3 años, por un importe de 300 millones de € más el mantenimiento.

Bajo esta línea de actuación, Talgo dio un gran paso para la implantación definitiva en Kazajstán en enero del presente año, con la constitución de la Joint venture Tulpar Talgo LLP para la construcción de una planta de fabricación de vagones en Astana en el 2011. Dicha planta producirá una media de 150 vagones al año, de un total de 420 hasta 2013. Se estima que el primer tren Talgo ensamblado en Astana, entrará en funcionamiento en este año.

Actualmente, los trenes de Talgo unen Astana-Almaty, Astana-Shimkent, y Kokshetau-Almaty.

IV. INFRAESTRUCTURAS AÉREAS

1. INTRODUCCIÓN



Las infraestructuras aéreas en Kazajstán se desarrollan día a día en un afán de conseguir estándares europeos y dotar al país de una red de transporte aéreo significativa.

A día de hoy, Kazajstán cuenta con 21 aeropuertos en todo su territorio, de los cuales 15 poseen los requisitos para ser denominados internacionales (Astana, Almaty, Aktau, Oral, Akto-be, Kostanay, Petropavlovsk, Zhezkazgan, Pavlodar, Semey, Karaganda, Taraz, Shymkent, Oskemen), aunque solo tres reciben vuelos de esta categoría: Almaty, Astana y Aktau. De todos ellos, el país solo cuenta con nueve aeropuertos con pista de más de 3.000 metros.

Por otra parte, en el país operan 66 compañías aéreas, de ellas 41 aerolíneas de pasajeros y transporte de mercancías, 7 de las cuales tienen tráfico regular.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

En el siguiente mapa se pueden observar las diferentes rutas e infraestructuras aéreas del país:



Fuente: Gobierno de Kazajstán

El sector es controlado en primera instancia por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Kazajstán, junto con el Comité Civil de Aviación¹, según el decreto del 24 de diciembre de 2007 n°272.

2. OPERADORA NACIONAL “AIR ASTANA”

La compañía estatal de Kazajstán es Air Astana, la cual fue creada en 2001 e hizo su primer vuelo en 2002 Almaty-Astana.

La compañía pertenece al holding Samruk-Kazuna en un 51% y a la compañía inglesa BAE Systems PLC en un 49%.

Air Astana es la única compañía de Kazajstán que cumple con la normativa europea y puede realizar vuelos a su territorio¹. En la actualidad cuenta con una flota de 22 aviones con una

¹Comité Civil de Aviación: <http://www.caa.gov.kz/?lng=eng>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

media de 7 años, aunque el plan de desarrollo de la compañía contempla el crecimiento de la flota a 34 Aircraft en 2014 y 63 en 2022.

Recientemente, la compañía ha encargado nuevos Airbus 320, a la vez que cuenta con Embraer 190, Boeing 757-200 y Boeing 767-300ER.

Dado el potencial español en materia aeronáutica, esta compañía joven y en crecimiento constante supone una gran oportunidad para el futuro. Air Astana se perfila como una líder en la zona CIS por lo tanto ofrecerá amplias posibilidades de inversión a medida que su crecimiento consecuentemente demande tecnología avanzada, mantenimiento, proveedores especializados de equipamiento, y servicios.

Rutas llevadas a cabo por la compañía en estos momentos:



59
Fuente: Air Astana

¹ Certificados de Air Astana: audited EU EASA 145 standards, admitted to the register of the IATA Operational Safety Audit (IOSA).

3. OTROS OPERADORES

A parte de la compañía estatal Air Astana, operan en Kazajstán las siguientes compañías: Lufthansa, British Airways, KLM, Korean Air, Turkish Airlines, China Xinjiang Airlines, Iran Air, Transaero, Volga-Dnepr, Air France, airlines EL AL Israel Airlines and Air Freight Express LTD, FedEx Express.

4. TRÁNSITO DE MERCANCÍAS

El flete aéreo mueve en torno a 30.000 toneladas al año y su utilización crece con rapidez. Sin embargo, no se podría hablar aun de madurez de este mercado. El motivo es la carencia de aviones de carga especializados por parte de la compañía estatal Air Astana, la cual según sus cifras del 2009 situaba sus ingresos provenientes del transporte de pasajeros en 533.261.000\$, mientras que los provenientes de carga de mercancías se situaban en 15.332.000\$¹. Como se puede observar, la diferencia es muy significativa, por lo que se abre una puerta a la futura inversión en este campo.

En el siguiente cuadro se ofrecen las cantidades transportadas en miles de toneladas por aire, según los datos de la Agencia Nacional de Estadística de las RK:

Denominación	Unidades	Periodo				
		2006	2007	2008	2009	2010
Transporte de Mercancías por aire	Miles de Toneladas	16,5	25,7	22,7	21,3	29,167
	Millones de Toneladas-Km	69,9	88,1	69,4	68,0	93,99

Fuente: ANE RK

Por otra parte, la longitud de las rutas aéreas, es actualmente de casi 70 mil kilómetros. La República de Kazajstán está rodeada por seis estados con importantes corredores aéreos: Rusia con 27 corredores, Uzbekistán con 27, Kirguistán con 6, China con 4, Azerbaiyán 3 y Turkmenistán 2.

¹ Fuente: annual report 2009

http://www.airastana.com/uploadedFiles/About_Air_Astana_Content/Corporate_profile/Annual_reports/Annual_Report_2009_English.pdf

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Las direcciones más prometedoras de tránsito que fluyen a través de Kazajstán son los vuelos intercontinentales desde los EE.UU. y Canadá, a la India, Emiratos Árabes Unidos, Pakistán, Tailandia y Singapur. Estas rutas se realizan a través del polo, y ahora operan vuelos de forma regular de las líneas aéreas EE.UU. (American Airlines, Continental Airlines, Delta) a la India, Pakistán y Singapur.

5. PROYECTOS

Los planes de desarrollo de Kazajstán se encuentran volcados en las infraestructuras de carreteras y ferroviarias, dado su importancia en materia comercial y económica puesto que es pieza indispensable en el mapa de desarrollo de un país. Por este motivo, las infraestructuras aéreas juegan un papel secundario, sin embargo en la actualidad existen proyectos interesantes a tener en cuenta¹:

1. **Construcción de la terminal de pasajeros del aeropuerto de Shymkent:** este proyecto se encuadra en los corredores CAREC 1-b, 6-b y 3-a². Concretamente se llevará a cabo:

- Pista de aterrizaje: largo 2.547 metros y 45 de ancho (*combined coating*).
- Terminal: capacidad para 400 pasajeros/hora

El coste del proyecto será de 51,3 millones\$ y su periodo de implantación de estima entre 2013-2014.

2. **Reconstrucción de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Semey:** este aeropuerto se sitúa en el corredor CAREC 3. El proyecto se compone de:

- Pista de aterrizaje: largo 3.097m y 45 de ancho (*combined coating*).
- Terminal: con capacidad para 200 pasajeros/hora. Área total de la terminal – 3.500sq.m

El proyecto está presupuestado en 60,3 millones de dólares y se llevará a cabo entre 2012 y 2013.

3. **Reconstrucción de la pista de aterrizaje y de la terminal del aeropuerto de Kokshtau:** pertenece al corredor CAREC 1-a, c.

¹ Publicados por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones en noviembre de 2010.

² Ver corredores en el punto VI CAREC corridors.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

El proyecto consta de dos partes:

- Pista de aterrizaje: largo de 2.850m y ancho de 45 (*combined coating*).
- Terminal: capacidad de 200 pasajeros/hora. Área total de 5.291sq.m

El coste del proyecto es de 56,14 millones de dólares y se implementará entre 2010-2012.

4. Proyecto de reconstrucción de la pista de aterrizaje y mejora de servicios y equipos aeroportuarios del aeródromo Korkyt Ata en la ciudad de Kyzylorda:

El coste del proyecto será de 47,3 millones USD. Para más información: Smagulov Bayanbek Zharylgapovich - Presidente de la Representación del Comité de la aviación civil del Ministerio de Transportes de la República de Kazajstán. Tel. +7 7172243160.

5. Proyecto de Reconstrucción de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Aktau:

El objetivo es el aumento de la capacidad de carga del pavimento del aeropuerto para recibir aviones de clase moderna y llevar los parámetros de los elementos del aeropuerto a las normas internacionales existentes según la clasificación de la OACI. El coste se estima en torno a los 46 millones de USD.

ICEX

V ■ INFRAESTRUCTURAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES

1. INTRODUCCIÓN

Al igual que el transporte aéreo, en la actualidad el transporte marítimo ocupa un papel secundario. El motivo en este caso es geográfico, puesto que Kazajstán sólo tiene acceso al mar Cáspio al oeste del país. Dicho mar es de dimensiones reducidas y no tiene salida a importantes rutas marítimas y transoceánicas.



Kazajstán solo cuenta con un puerto internacional en su vasto territorio, **el puerto de Aktau**. Puesto que este puerto se sitúa en una zona muy rica en materia de extracción petrolera y recursos naturales, los principales movimientos de mercancías que maneja son: petróleo, metales y grano.

Por otra parte, existen otros puertos secundarios:

- Bautino (Tupkaragan - Cáspio): usado como apoyo a las operaciones de off-Shore, proporciona cargas necesarias para las actividades de las empresas petroleras. Su capacidad es de 2,5 millones de toneladas anuales.
- Kuryk: desempeña principalmente actividades de carga de petróleo. Con este propósito está planeada la construcción de un almacén de petróleo con una capacidad de entre 23-32 millones de toneladas anuales.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

En cuanto a las vías fluviales navegables, decir que en la actualidad no existe ninguna que pueda acoger una embarcación de grandes dimensiones destinada al transporte de mercancías o pasajeros. Sí existen, sin embargo, grandes lagos navegables pero no tienen interés a nivel de transporte ya que están aislados y no permiten comunicar regiones del país.

Además conviene señalar que durante prácticamente la mitad del año, los ríos no son navegables debido a las condiciones meteorológicas.

Existe un puerto fluvial, el puerto fluvial Atyrau: localizado en el río Ural y utilizado para transporte de carga seca y suministro de materiales a empresas petroleras.

2. EL PUERTO DE AKTAU – PROYECTO DE AMPLIACIÓN



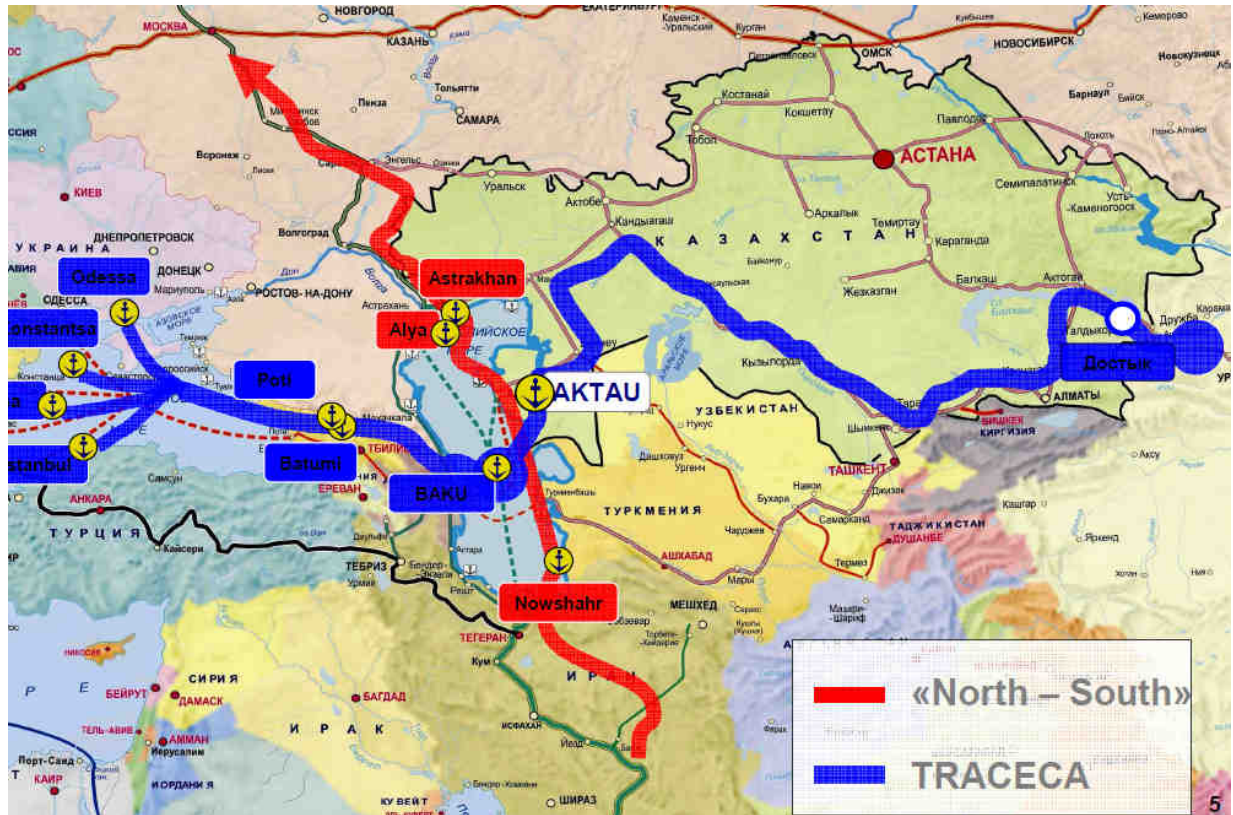
El Puerto de Aktau¹ es el único puerto marítimo internacional en Kazajstán. En 2007, el volumen de transporte de mercancías a través del puerto de Aktau ascendió a 11,5 millones de toneladas, el cual ha ido creciendo progresivamente debido a las mejoras y la ampliación de sus instalaciones.

Desde 2006, Kazajstán tiene un proyecto para ampliar la capacidad del puerto de Aktau hacia el norte. Cuando se finalice, se doblará la capacidad del único puerto internacional en el país pasando de 11,5 millones de toneladas a 23 millones de toneladas por año.

El puerto es una parte integral de corredores de transporte internacionales TRACECA y Norte - Sur. Por lo tanto, a través de él se pueden alcanzar por mar todos los estados litorales y los países del Mar Negro. Hoy en día la proporción del puerto de Aktau es de alrededor del 33% del volumen total de carga transportada en el Mar Caspio.

¹ Visitar Web del puerto de Aktau para más detalles de infraestructuras: <http://www.portaktau.kz/eng/AktauPort/Infrastructure/>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Las cifras ofrecidas por la Agencia Nacional de Estadística son las siguientes:

Denominación	Unidades	Periodo				
		2007	2008	2009	2010	2011
Transporte de mercancías por río (cerrado entre diciembre y abril)	Miles de Toneladas	1.287,6	1.214,2	900,9	1.119,2	-
	Millones de Toneladas-Km	52,3	55,3	56,9	79,4	-
Transporte de mercancías por mar	Miles de Toneladas	1.074,0	1.715,4	3.554,6	4.655,0	-
	Millones de Toneladas-Km	300,4	820,3	1.402,9	3.055,7	-

Fuente. Agencia Nacional de Estadística

3. COMPAÑÍA ESTATAL KAZMORTRANSFLOT

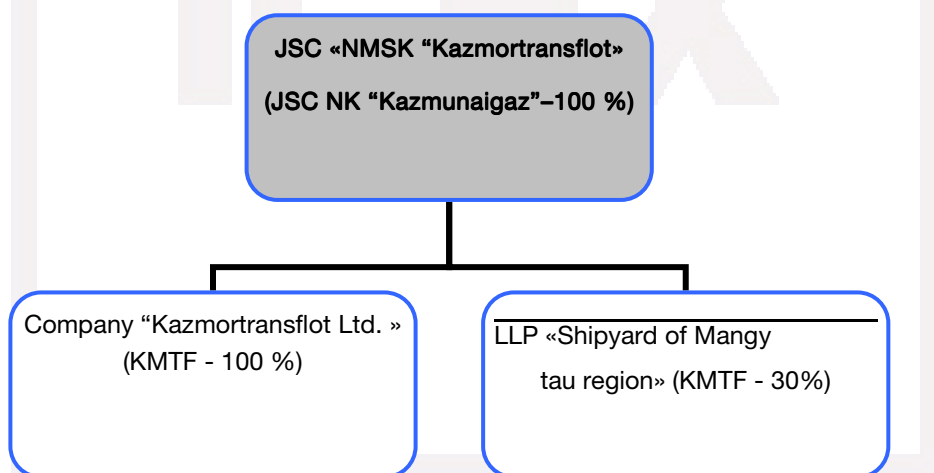
<http://www.kmtf.kz/articles/view/17>

“NMSC Kazmortransflot” JSC (KMTF) fue fundada en 1998. En la actualidad, es el operador marítimo nacional, regula el tráfico marítimo y representa los intereses de Kazajstán en el mar Caspio. KMTF forma parte del holding Samruk-Kazyna.

Del mismo modo, KMTF desarrolla las siguientes actividades:

- Transporte de petróleo.
- Transporte de tierra y sólidos.
- Operaciones marítimas en Bautino.
- Servicios.

Estructura de la compañía:



Fuente: KMTF

4. PROYECTOS

El proyecto de inversión más importante¹ del sector en este momento, es la **ampliación del puerto de Aktau** dirección norte. Dicho proyecto se incluye en el mapa CAREC Corridor sección 2-a. Se estima que el precio del proyecto rondará los 347,5 millones de dólares.

El principal objetivo es, el aseguramiento del crecimiento requerido de fletes de mercancías de petróleo y materias primas orientadas a la exportación, reforzando a su vez la presencia de Kazajstán en el Caspio.

Dicho proyecto comenzó su desarrollo en 2006 y se estima que finalice en 2014.

ICEX

¹ Para conocer más proyectos relacionados con la industria naval (de menor trascendencia) consultar la Web de KMTF pestaña “investment projects”: <http://www.kmtf.kz/articles/view/17>

VI. CAREC CORRIDORS

Con objeto de entender mejor la terminología del estudio de Mercado, y que el lector se sitúe geográficamente en el extenso territorio de Kazajstán, se ofrece a continuación los mapas de los 3 corredores CAREC que atraviesan el territorio de Kazajstán. Del mismo modo, en ellos se reflejan todos los proyectos que se encuentran en el marco de esta organización “CAREC” (Central Asia Regional Economic Cooperation):

Corredor CAREC 1: Europe to East Asia:



LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

El Corredor CAREC 1, es el más activo de los corredores que unen Europa y Asia. La larga ruta comienza en Rusia y termina en China, atravesando Kazajstán y Kirguistán.

Corredor CAREC 3:

Este corredor conecta Rusia con el sur de Asia y Oriente Medio, a través de Asia Central:



LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Corredor CAREC 6:

Este corredor une Europa y Rusia con Oriente Medio y Sur de Asia:



Fuente: CAREC

Para más información sobre los corredores CAREC:

<http://www.carecinstitute.org/index.php?page=corridor-1>

VII. PERCEPCIÓN DEL MADE IN SPAIN

La percepción de la ingeniería española en Kazajstán es muy buena. Son diversos los motivos que han llevado a España a ostentar dicha fama en materia de infraestructuras, como por ejemplo formar parte de la Unión Europea. Sin embargo, lo que ha dado una imagen de excelencia a nuestra ingeniería ha sido la implantación de la compañía española TALGO.

La sociedad Kazaja conoce a la empresa española de ferrocarriles y la valora positivamente dado el impacto que provocó en la sociedad de Kazajstán, al reducir a la mitad el tiempo de transporte por ferrocarril entre sus dos principales ciudades, Almaty y Astana.

De este modo, consideramos que las empresas españolas de ingeniería serán valoradas en Kazajstán si deciden dar el paso de intentar llevar a cabo proyectos en dicho campo.

VIII. EMPRESAS INVOLUCRADAS EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS EN KAZAJSTÁN

A continuación se puede observar una lista de empresas, no exhaustiva, pero que muestra la presencia activa de compañías en el país:

- **Compañías designadas para la construcción de la sección del corredor Europa Occidental – China Occidental en la región sur de Kazajstán**, por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, el pasado 15 de Noviembre:

Azerkrpu (Azerbaijan)

Dena Rahsaz Construction Co. (Iran)

JV Copri/Seiser (Kuwait / Kazakhstan)

POSCO Engineering & Construction Co. (Korea)

Sai Consulting Engineer Pvt.Ltd (India)

Sinohydro Corporation Limited (China)

Kukdong Engineering & Construction Co. (Korea)

JV "Azerkorpu / Tere" (Azerbaijan / Turkey)

KCC E&C/Zhambyl Zhol Kurylys Jv (Corea)

- **Compañía SIYAHKALEM (Turquía)**

<http://www.siyahkalem.com/index.php>

Proyecto: Karaganda-Astana Highway (autovía)1.124km. Empleador: República de Kazajstán – Ministerio de Transporte y Comunicaciones. **Valor del proyecto:** 2.014.489 \$.

Descripción del proyecto: construcción y rehabilitación de las carreteras y puentes de la sección Temirtau-Osakovka

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

- **Compañía Baytur (Turquía)**

<http://www.baytur.com>

Compañía de ingeniería turca. Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Kazajstán ha participado en proyectos de infraestructuras, pero no especifica cual.

- **Compañía ENKA (Turquía)**

<http://www.enka.com/Projects.aspx?Completed=0>

En la actualidad llevan a cabo los siguientes proyectos en Kazajstán:

- “Artificial Island Construction Project”. Sector petroquímico. Se localiza en el mar caspio y está programado para octubre de 2011.
- “Senimdi Kurylys Construction Services Contract”. Sector petroquímico. Localizado en Tengiz y está proyectado para diciembre de 2011.

- **Compañía TODINI (Italia)**

http://www.todini.it/progetti_estero.asp?imv=13&lng=EN

En 2010 consiguió el proyecto “Road Rehabilitation Project Lots 9 to 14” dentro de la construcción del Corredor Europa Occidental – China Occidental (1B & 6B).

Figura como cliente, “El Comité de Carreteras – Ministerio de Transportes de Kazajstán”.

El coste es del **275.206.824€**. El proyecto es realizado íntegramente por TODINI.

***Kazinform sobre TODINI en 2003:** “...The project costs US\$ 120 million. In pursuance to the document Atyrau-Oral highway, 488 km long, will be covered with a new surfacing. It is the fourth contract of the kind between Kazakhstan and Todini for last two years.”¹

- **Compañía “China road and bridge Corporation” (China)**

<http://www.crbc.com/en/>

Compañía de ingeniería China. Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Kazajstán ha participado en proyectos de infraestructuras, pero no especifica cual.

- **Compañía Kazakhdorstroy (República de Kazajstán)**

Participa en la construcción del Corredor Europa Occidental – China Occidental

¹ Leer resto del artículo en: <http://www.inform.kz/eng/article/2023954>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

- **EUROIL (Hungría):**

http://www.euroilco.hu/euroil_projektek_olajipar_eng.html

Todos los proyectos están relacionados con las infraestructuras del sector Oil & Gas.

- **SMEC (Australia):**

<http://www.smec.com/Default.aspx?aProjId=437>

Consultora de construcción de carreteras involucrada en el proyecto de financiación del BAD para la carretera de la sección Taraz-Korday (Zhambyl).

- **IMPREGILO (Italia):**

Fue la empresa ganadora del concurso para la concesión de la carretera Almaty – Khorgos¹.

- **AKMOLA AKMOLA KURYLYS MATERIALDARY LTD (República de Kazajstán):**

Director: MR. Demidov Alexandr,

Domicilio: Sembinova 27,

010000, Astana

(7172)21-71-67 /

(7172)34-66-37/ (7172) 34-66-37

Email: akt_too@mail.ru

- **Dohwa Consulting Engr./Turan Kurylys Ltd. (COREA)**
- **Engconsult Ltd.(Canada) in association with ECL Consutants Ltd. (Bangladesh)**
- **LLP Kazakh Scientific & Research & Design Inst (Kazajstán)**
- **TALGO (España) (punto 2.5 del Estudio)**

¹ Noticia relacionada: <http://www.sourcejuice.com/1292307/2010/01/05/Italian-company-Horgos-Almaty-road-franchise/>

IX. ANEXOS

1. FERIAS

CERTAMEN	FECHA	LUGAR	ORGANIZA	PRODUCTOS
Transit-TransKazakhstan 2011	21- 23 Septiembre	Almaty Recinto de Atakent	ITECA Atakent Expo	Transporte y Logística
KAZKOMAK 2011	21- 23 Septiembre	Almaty Recinto de Atakent	ITECA Atakent Expo	Feria internacional de maquinaria y equipos para la construcción de carreteras e industrial

Transit-TransKazakhstan 2011:

Cuenta con el apoyo del Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Kazajstán.

Se celebra alternativamente en Astana y Almaty para cubrir la mayor cantidad de público. Participan en esta feria entre 80 y 100 compañías. De 2800 a 4000 profesionales visitan esta feria cada año. En ella participan las principales compañías logísticas del Kazajstán. Cubre toda la industria del transporte: ferroviario, marítimo, por carretera y transporte aéreo, transporte multimodal, puertos, terminales, fabricantes de material rodante, equipos para el transporte de mercancías, logística, etc.

Web: www.transkazakhstan.kz

KAZKOMAK 2011:

La Exposición Internacional de Kazajstán Kazcomak atrae a las principales compañías internacionales y locales involucradas en el desarrollo de canteras y operaciones conexas, la producción de asfalto, carreteras, el manejo de maquinaria, equipamiento comunal, construcción de proyectos industriales, vivienda y la construcción de servicios públicos.

Web: <http://www.kazcomak.kz/en/>

2. PUBLICACIONES DEL SECTOR

- **Transport & Logistika Kazakhstana**

Revista que pretende acercar el sector de la logística en Kazajstán a los principales actores y cubrir un mercado no cubierto anteriormente por otra publicación. Pertenece al grupo UNI-BRAND y se publica desde enero de 2008.

Dirección: Kabanbay Batyra, 37 A, 2ª planta, oficina 9,10 – Astana, Kazajstán.

Email: info@tlk.kz

Página Web: www.tlk.kz

- **Jura More Sea**

Revista internacional de logística. Tiene oficinas en Londres en Reino Unido, Vilnius en Lituania, Almaty en Kazajstán, Dalian en China y Chennai en la India.

E-mail: sales@tlnika.kz

Página web: www.jura.lt

3. ASOCIACIONES

- **Comité de control aduanero del Ministerio de Finanzas de Kazajstán**

Dirección: C/Beibitshilik, 10, Astana

Teléfono: +7 7172-794537, 794534, 794533

Fax: +7 7172-794579, 794662, 794557

Vicepresidente; Sr. Serzhan Damebaevich Duisenbaev

WEB: <http://www.customs.kz>

Regularización de importaciones/exportaciones, régimen aduanero, tarifas aduaneras, restricciones de transporte, acuerdos bilaterales y multilaterales de transportación, códigos aduaneros

- **Depto. de transportación intl. por carretera del Mº de transporte y comunicaciones**

Dirección: c/ Kabanbay batyr, 47, Astana

Teléfono: +7 7172 241304, 241079, 242413

Fax: +7 7172 241304

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Jefe del depto. de transportaciones internacionales: Sr. Aidyn Shoshaev (tel.: +7 7 7172-241304)

Jefe del depto. de transporte por carretera: Sr. Zhanibek (tel.: +7 7172-241304, 242413)

WEB www.mtk.gov.kz

El depto. de transporte internacional por carretera está suscrito al Comité de vías de comunicación de transporte dentro del Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Kazajstán. El Depto. controla y regula transportaciones internacionales por carretera.

- **KazATO** (Unión de transportistas internacionales por carretera de Kazajstán)

Dirección: C/ Masanchi, 86, Almaty, 050022

Teléfono: +7 (727) 2509294, 2509295 Almaty

+7 (7172) 213759 Astana

Fax: +7 (727) 2921081, 2509297

Correo-e: kazato@kazato.kz

Presidente: Sr. Maxat Saktaganov (tel.: +7 727-2509294, 2509295)

Secretario General: Sr. Teodor Kaplan (tel.: +7 727 2509294)

Vice-secretario general: Sr. Alexandr Denisenko (tel.: +7 727 2925324)

WEB: <http://www.kazato.kz>

La unión creada en 1994 es miembro de varias asociaciones internacionales sectoriales y tiene por objetivo el desarrollo del transporte por carretera en Kazajstán según la Convención Aduanera del 1975, soporte del sistema SAFETIR en el país, protección de intereses de transportistas locales etc.

Opinamos que es una institución activa capaz de dar respuestas a posibles preguntas sobre regularización de transporte por carretera.

Adicionalmente, en la web la Unión tiene publicados los acuerdos entre KZ y otros países, al igual que normas aduaneras que pueden ser de interés para las compañías españolas.

- **Asociación nacional de agentes de aduana**

Dirección: C/Nauryzbai Batyr, 65/69, of. 113, 050000 Almaty

Teléfono: +7 (727) 334-17-63

Correo-e: info@kacb.kz

Director General: Sr. Amangeldy Kapsultanov

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Secretario responsable: Sr. Adil Ashimov

WEB: <http://www.kacb.kz>

Asociación creada en 2000 en Almaty. Tiene por objetivo contribuir al desarrollo de la actividad empresarial en el sector de servicios aduaneros y su integración en la economía del país. Une y coordina la actividad de sus miembros. Coopera con las aduanas kazajas en la organización de la formalización y control aduaneros, difusión de las normas de aduana; cooperación con instituciones y asociaciones extranjeras.

4. OTROS PROYECTOS PUBLICADOS

TITLE: Roadworks

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Procurement Of Works On Current, Average Repair Roads.

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 28 Mar 2011

BIDDING DEADLINE: 28 Mar 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8137370&code=45233140&country=KZ&pid=8137370>

TITLE: Road-repair works

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Repair of roads

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 04 Apr 2011

BIDDING DEADLINE: 04 Apr 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8133832&code=45233142&country=KZ&pid=8133832>

TITLE: Roadworks

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Performance of work for the paspotizatsii roads of regional significance of East-Kazakhstan region

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 31 Mar 2011

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

BIDDING DEADLINE: 31 Mar 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8105659&code=45233140&country=KZ&pid=8105659>

TITLE: Roadworks

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Performance of work for the paspotizatsii roads of regional significance of East-Kazakhstan region

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 31 Mar 2011

BIDDING DEADLINE: 31 Mar 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8105653&code=45233140&country=KZ&pid=8105653>

TÍTULO: Road-maintenance works (mantenimiento de carreteras)

TIPO: Tender Notice

DESCRIPCIÓN: Tender are invited for Works on road maintenance

LOCALIZACIÓN: Kazajstán

ÚLTIMO DÍA DE ENTREGA DE DOCUMENTOS: 18 Mar 2011

BIDDING DEADLINE: 18 Mar 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8120898&code=45233141&country=KZ&pid=8120898>

TITLE: Road-maintenance works

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Maintenance and servicing of road transport in 2011

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 17 Mar 2011

BIDDING DEADLINE: 17 Mar 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8115869&code=45233141&country=KZ&pid=8115869>

TÍTULO: Road works (mantenimiento de carreteras)

TIPO: Tender Notice

DESCRIPCIÓN: Tenders are invited for Services for road maintenance in the field "Borankol" in 2011

LOCALIZACIÓN: Kazajstán

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

LAST DATE OF DOCUMENT: 11 Mar 2011

ÚLTIMO DÍA DE ENTREGA DE DOCUMENTOS: 11 Mar 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8120899&code=45233140&country=KZ&pid=8120899>

TITLE: Road construction works

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Develop PDS "" Reconstruction Gertsen Street within the boundaries of Ordzhonikidze - st. 2 Kostanay etc

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 12 Apr 2011

BIDDING DEADLINE: 12 Apr 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8214122&code=45233120&country=KZ&pid=8214122>

TITLE: Road-maintenance works

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Maintenance Of Streets And Public Places In The Southern Part Of The City

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 29 Mar 2011

BIDDING DEADLINE: 29 Mar 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8215482&code=45233141&country=KZ&pid=8215482>

TITLE: Construction work for buildings relating to railway transport

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Provision of Recreational Facilities for Locomotive Crews.

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 31 Mar 2011

BIDDING DEADLINE: 31 Mar 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8217577&code=45213320&country=KZ&pid=8217577>

TITLE: Roadworks

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Procurement Work at The Average Repair Of Public Roads Use Of Regional Significance In 2011

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 14 Apr 2011

BIDDING DEADLINE: 14 Apr 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8219902&code=45233140&country=KZ&pid=8219902>

TITLE: Roadworks

TYPE: Tender Notice

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

DESCRIPTION: Tenders are invited for Reconstruction of the road "" Shiel Taykonur"" transfer to IV technical category of 10-62 km

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 28 Mar 2011

BIDDING DEADLINE: 28 Mar 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8219903&code=45233140&country=KZ&pid=8219903>

TITLE: Roadworks

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Repairs of the road of national importance "" Cha-paevo - Zhalpaktal - Kaztalovka

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 07 Apr 2011

BIDDING DEADLINE: 07 Apr 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8228471&code=45233140&country=KZ&pid=8228471>

TITLE: Roadworks

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Procurement of works on maintenance of public roads Shcherbaky area.

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 17 Apr 2011

BIDDING DEADLINE: 17 Apr 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8228474&code=45233140&country=KZ&pid=8228474>

TITLE: Roadworks

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Repair of Roads BPMO Objects.

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 05 Apr 2011

BIDDING DEADLINE: 05 Apr 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8228475&code=45233140&country=KZ&pid=8228475>

TITLE: Access road

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Overhaul of access road from the Republican road to the industrial site of"" North

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 05 Apr 2011

BIDDING DEADLINE: 05 Apr 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8246436&code=45233226&country=KZ&pid=8246436>

TITLE: Road construction works

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Overhaul of road Zhuantobe - PV-19

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 05 Apr 2011

BIDDING DEADLINE: 05 Apr 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8246437&code=45233120&country=KZ&pid=8246437>

TITLE: Roadworks

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Maintenance of public roads of regional significance on 2011 year.

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 21 Apr 2011

BIDDING DEADLINE: 21 Apr 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8246515&code=45233140&country=KZ&pid=8246515>

TITLE: Construction work for elevated highways

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Installation of electrical equipment and construction of flyover land from RP-87 to RC-52

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 11 Apr 2011

BIDDING DEADLINE: 11 Apr 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8259480&code=45233130&country=KZ&pid=8259480>

TITLE: Road construction works

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Maintenance of sidewalks along the street of Al-Farabi s.Astrahanka, Maintenance of roads streets s.Astrahanka

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 26 Apr 2011

BIDDING DEADLINE: 26 Apr 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8275938&code=45233120&country=KZ&pid=8275938>

TITLE: Civil engineering support services

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Purchase of services "The influence of internal ECP biofouling on the inner surface of the water main" Astrakhan-Mangyshlak (from the NS-1 and GOS LPDS" Kigach).

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 11 Apr 2011

BIDDING DEADLINE: 11 Apr 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8283932&code=74231110&country=KZ&pid=8283932>

TITLE: Construction work for buildings relating to road transport

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Transport company for 100 buses CPT-1 ICBC Khor-Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Almaty

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

gos

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 27 Apr 2011

BIDDING DEADLINE: 27 Apr 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8283942&code=45213310&country=KZ&pid=8283942>

TITLE: Construction work for airports

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for Procurement of services for the technical content of the helipad.

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 12 Apr 2011

BIDDING DEADLINE: 12 Apr 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8299204&code=45235100&country=KZ&pid=8299204>

TITLE: Roadworks

TYPE: Tender Notice

DESCRIPTION: Tenders are invited for The average repair of the road"" Voznesenka-Novobratskoe "" 0-71 km. Bulandynskogo district Akmola region

LOCATION: Kazakhstan

LAST DATE OF DOCUMENT: 25 Apr 2011

BIDDING DEADLINE: 25 Apr 2011

<http://www.tenderszeal.com/tenders.php?id=8300337&code=45233140&country=KZ&pid=8300337>

5. OTRAS DIRECCIONES DE INTERÉS

- ADB proyectos Kazajstán:
http://www.adb.org/Documents/ADBBO/Prequalified_Contractors/kaz2503.asp
- CAREC: <http://www.carecinstitute.org/index.php?page=kazakhstan>
- KTZ: <http://www.railways.kz/en>
- USAID PPP: http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADN511.pdf
- Eurasian Development Bank: http://vinokurov.info/assets/files/Corridors_eng.pdf
- Kazajstán PPP Centre: <http://www.ppp-center.kz/eng/?cid=0&rid=146>
- N.U Transportes:
http://www.unpan.org/Default.aspx?tabid=115&error=The+control+with+ID+'_star24_Rat_RatingExtender'+requires+a+ScriptManager+on+the+page.+The+ScriptManager+must+appear+before+any+controls+that+need+it.&content=0
- IRU: http://www.iru-nelti.org/index/en_monitoring
- Artículo “Infraestructuras de transporte en Kazajstán” – revista El Exportador:

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

http://www.el-exportador.es/icex/cda/controller/PageExportador/0.8723.6735394_6735502_6742676_4474191_4466226.00.html

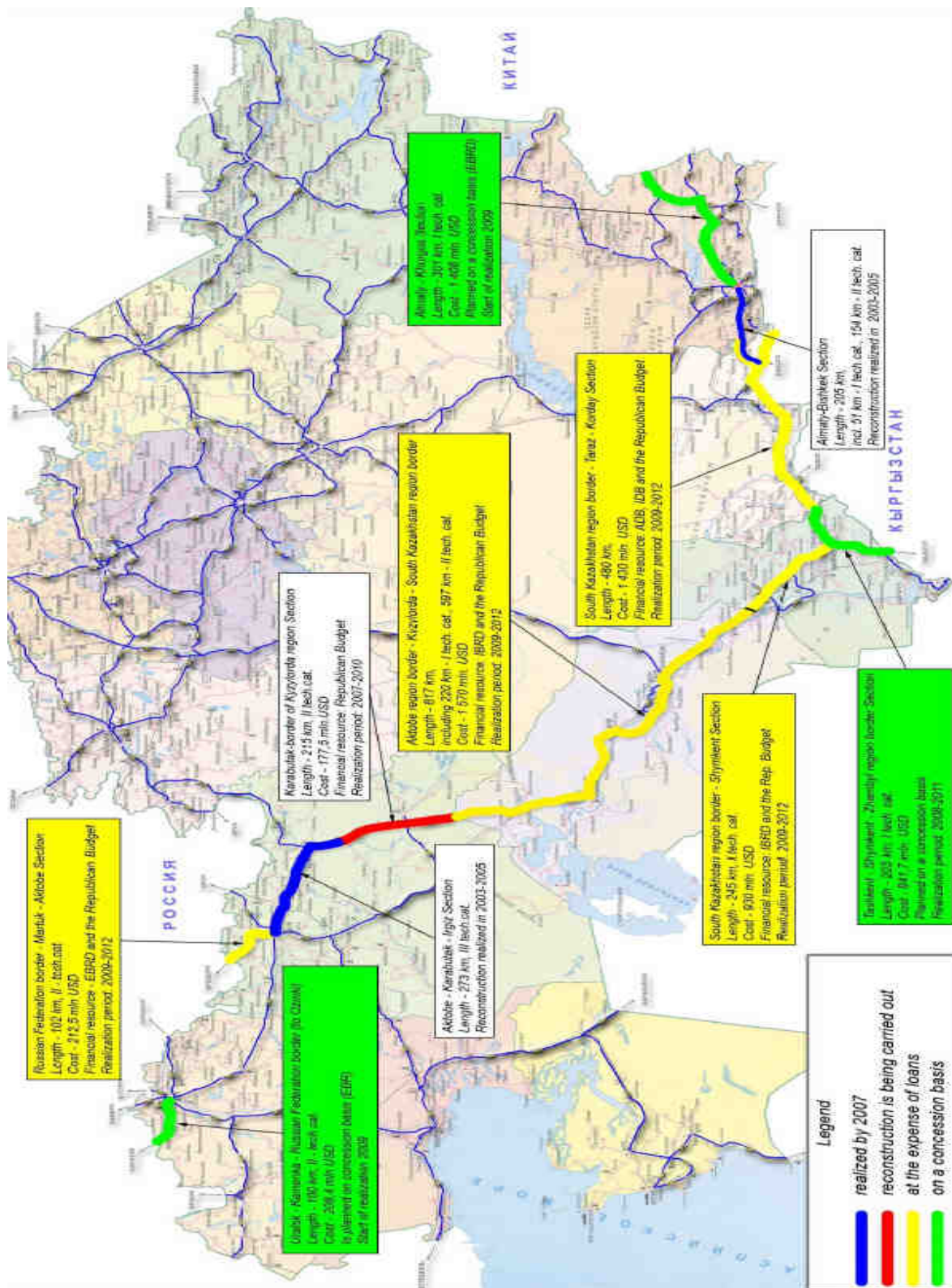
- BM:
<http://www.worldbank.org.kz/external/projects/main?pagePK=64283627&piPK=73230&theSitePK=361869&menuPK=361904&Projectid=P099270>
- Proyecto Europa –China: <http://europe-china.kz/en/links>
- Comité de carreteras RK:
<http://kad.gov.kz/?mod=news&lng=eng&opt=viewnews&id=56>
- Agencia Nacional de Estadística RK:
<http://www.eng.stat.kz/digital/Transport/Pages/default.aspx>
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones:
<http://www.mtk.gov.kz/?mod=chapter&lng=rus&opt=viewdoc&id=125>



ICEX

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Mapa de financiación (ampliado) – inversión del Corredor Europa – China:



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN KAZAJSTÁN

Ejemplo de carretera en Kazajstán - CARRETERA AH5



Fuente: ESCAP UN