



## О Концепции развития торгового мореплавания в Республике Казахстан

### *Утративший силу*

Постановление Правительства Республики Казахстан от 21 февраля 2001 года N 267. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 апреля 2010 года N 302

**Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 14.04.2010 № 302.**

В целях развития торгового мореплавания в Республике Казахстан и расширения торгово-экономических связей в области морских сообщений Правительство Республики Казахстан постановляет:

1. Одобрить прилагаемую Концепцию развития торгового мореплавания в Республике Казахстан.
2. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

Премьер-Министр  
Республики Казахстан

Министерство транспорта и коммуникаций  
Республики Казахстан

Концепция развития торгового мореплавания в  
Республике Казахстан

### 1. Введение

Экспортно-импортный потенциал казахстанского рынка играет ключевую роль в обеспечении внешнеэкономической деятельности республики и способствует развитию торгового мореплавания в Республике Казахстан.

Принимая во внимание прогнозируемое сосредоточение основных финансовых и товарных потоков в начале столетия в треугольнике США-Европа-Азия с основными грузообразующими странами Юго-Восточной Азии - Китаем и Японией, развитие торгового мореплавания в Республике Казахстан

может зависеть от перспективной реализации Казахстаном своего географического положения в свете планомерного развития мировой экономики.

В экономике Республики Казахстан преобладают грузообразующие отрасли горнодобывающей, металлургической и химической промышленности, а также сельскохозяйственного производства, обеспечивающие в лице соответствующих предприятий значительную долю экспортно-импортно ориентированной грузовой базы.

Создание собственного казахстанского морского флота является не только чисто экономической задачей, но имеет также большое политическое и стратегическое значение. Приобретение и дальнейшее использование судов класса "река-море" выдвигает Казахстан на более выгодные позиции как в Каспийском регионе, так и в регионах Черноморского и Средиземноморского бассейнов.

Прямые бесперевалочные перевозки судами смешанного плавания являются альтернативными вариантами для Каспийского нефтетранзита, а также способствуют решению геотранспортной проблемы вывоза/ввоза грузов из/в страны Каспийского региона.

Функционирование морского транспорта в немалой степени зависит от развития и гармонизации нормативной правовой базы в Казахстане, регулирующей взаимоотношения всех участников процесса перевозки, безопасность плавания и охрану окружающей среды, а также международное сотрудничество республики в области торгового судоходства.

Развитие торгового мореплавания будет способствовать реализации экспортно-импортных транспортных возможностей республики и определению ее места в мировом производстве, а также использованию выгоды международного разделения труда.

Вышеизложенное и обусловило разработку настоящей концепции.

## 2. Цель концепции

Целью настоящей концепции является определение основных подходов к созданию и развитию торгового мореплавания в Республике Казахстан, необходимого для расширения торгово-экономических связей в морском сообщении со странами дальнего и ближнего зарубежья.

Достижение указанной цели обуславливает решение нижеперечисленных задач.

1. Принятие закона Республики Казахстан о торговом мореплавании.
2. Принятие решения о статусе Каспийского моря.
3. Создание нормативной правовой базы в отрасли морского транспорта.

4. Приведение имеющихся нормативных правовых актов в соответствие с международными.

5. Разработка и принятие программы развития торгового мореплавания в Республике Казахстан, включающей в себя:

- 1) конкретные мероприятия по созданию судовладельческих государственных или частных, либо совместных судоходных компаний;
- 2) предложения по перспективному развитию мощностей морских торговых портов Актау и Баутино, а также устьевого порта Атырау;
- 3) мероприятия по развитию инфраструктуры и промышленно-ремонтной базы морского флота в Республике Казахстан;
- 4) предложения по созданию системы подготовки и аттестации специалистов морского флота;
- 5) мероприятия по охране окружающей среды и безопасности мореплавания.

### 3. Географическое положение Казахстана и состояние перевозок грузов морским транспортом в Каспийском бассейне

Географическое положение Казахстана в центре континента придает ему особое значение в системе транспортных связей европейских и азиатских государств. В связи с этим важнейшей задачей Казахстана, находящегося в центре Евразии, является полноценная реализация своего выгодного географического положения как естественного транзитного моста между Европой и Азией, в котором развитое торговое мореплавание играет немаловажную роль.

Рассмотрение вопросов развития, дальнейшей интенсификации и расширения морских грузоперевозок вызывает необходимость определения торговых направлений, зависящих от ряда политических и экономических факторов, обозначения приоритетных из них для использования и дальнейшего совершенствования, а также новых маршрутов в перспективе.

Ситуация в Каспийском бассейне характеризуется следующими особенностями:

1. Государства Средней Азии, в первую очередь Узбекистан и Кыргызстан, развивают экономические связи с Ираном, Турцией и другими странами Ближнего и Среднего Востока, в связи с чем ожидается резкое увеличение потребности этих стран в морских перевозках, а соответственно и в услугах портов Казахстана.

2. Деловую заинтересованность в освоении Каспийского бассейна проявляют компании и фирмы многих западноевропейских государств (США, Голландия, Италия, Франция), а также филиалы крупнейших нефтяных компаний,

заинтересованные, с одной стороны, в поставках казахстанского сырья и продукции, с другой стороны - в освоении казахстанского сырья.

Расположение морского транспортного сектора позволяет по мере появления экономической выгоды развивать различные транспортные маршруты посредством Волго-Донского и Волго-Балтийского каналов с выходом в бассейны Средиземного и Балтийского морей.

Существенную роль для организации, развития и дальнейшего совершенствования торгового мореплавания в Республике Казахстан играет порт Актау, представляющий собой современный многоцелевой терминал и являющийся основным портом, грузообеспечивающим судоходные линии Каспия за счет собственных и привлеченных транзитных грузов.

Активизация внешнеэкономических связей Республики Казахстан с зарубежными государствами потребовала пересмотра подходов по использованию выгодного географического положения для развития морской деятельности на Каспийском море, а также в других морских бассейнах.

Экспортно-импортный потенциал республики предопределяется сложившейся ситуацией в промышленности и возможными изменениями в п е р с п е к т и в е .

Экспортные грузы Казахстана, в основном, представлены продукцией металлургического комплекса, топливом, минеральным сырьем (77 %). Экспорт продовольственных товаров и сырья для их производства составляет 9%, машин и оборудования - 2 % .

В структуре импорта преобладают машины и оборудование (33 %), минеральные продукты (17 %), продукты металлургии (12 %), химической промышленности (13 %), продукты питания и сырье для их производства (1 %).

Активный выход республик Средней Азии на мировые рынки повышает роль Казахстана как транзитного региона в торговле Средней Азии со странами ближнего и дальнего зарубежья.

Показателями интенсификации использования морских перевозок служат объемы переваленных через порт Актау грузов, а именно, за 10 месяцев 2000 года обработано свыше 664,6 тыс. тонн сухих грузов и около 2,7 миллионов тонн нефти и нефтепродуктов, что составило 162 % к плану по сухогрузам и 102 % к плану по нефти. По сравнению с аналогичным периодом 1999 года общая перевалка возросла на 80 %, или на 1488,5 тыс. тонн. В том числе, перевалка нефти - на 61 %, или на 1024 тыс. тонн, сухогрузов на 232 %, или на 464,6 тыс. т о н н .

Об увеличении морских перевозок свидетельствует планомерный рост экспортно-импортных объемов груза за период с 1998 по 2000 годы, приведенный в таблице 1 .

#### 4. Состояние транспортного флота в Каспийском бассейне

После приобретения союзными республиками статуса независимых государств весь морской флот на Каспии, принадлежавший Каспийскому пароходству, был национализирован Азербайджаном, который стал крупным перевозчиком нефтеналивных и генеральных грузов.

На сегодняшний день судоходство в Каспийском бассейне осуществляют "Каспийское пароходство" (Азербайджан), "Хазар Шиппинг" (Иран), туркменские суда и российские судоходные компании.

Каспийское морское пароходство (Республика Азербайджан) использует в бассейне Каспийского моря 4 сухогруза и свыше 30 танкеров.

Необходимо отметить, что Туркменистан имеет собственный морской торговый флот в количестве 4 сухогрузов, 3 из которых используются на Каспии, при этом в настоящее время Туркменистан планирует приобрести танкер для его последующего использования в Каспийском бассейне.

Исламская Республика Иран осуществляет морские перевозки в Каспийском море с использованием 4 сухогрузных судов.

Кроме того, в перевозках на Каспии присутствует значительное количество судов класса "река-море", принадлежащих пароходствам России.

Исходя из анализа состояния наличия транспортного флота в Каспийском бассейне следует отметить, что морские транспортные суда имеются в Азербайджане, Туркменистане, Иране и России; в Казахстане в 1998 году создана национальная морская судоходная компания "Казмортрансфлот", в рамках развития которой планируется приобретение судов смешанного плавания "река-море".

Развитие казахстанского флота предусматривается и за счет создания совместных предприятий с участием банков и правительственного регулирования через законодательство и международные соглашения.

Исходя из складывающейся ситуации, Республике Казахстан для осуществления морских перевозок и активизации внешнеэкономических связей необходимы морские торговые суда.

В результате анализа проработаны два размера судов:

- 1) судно с осадкой 4,5 м для работ на Каспии на направлении Актау - Иран;
- 2) судно с осадкой 3,5 м смешанного плавания "река-море" для работы между портом Актау и портами Черного и Средиземного морей.

Предполагается, что судна обоих типов, независимо от назначения (нефтеналивное или сухогрузное), будут иметь класс Морского регистра Российской Федерации с ограничением района плавания на знак 1, которое

полностью соответствует рассматриваемым направлениям транспортной работы.

В результате выбора основных элементов транспортных судов определено, что нефтеналивное судно будет с полезной максимальной грузоподъемностью 7000 тонн. При использовании судов в Каспийском бассейне для более больших объемов перевозок рассматриваемых массовых грузов однозначна выгодность применения судов с регистрацией вместимостью до 5000 тонн. Для осуществления морских перевозок в порты Черного и Средиземного морей следует использовать суда смешанного плавания с осадкой 3,5 м и полезным тоннажем 3000 тонн, здесь ограничивающим фактором является глубина судового хода Волго-Донского судоходного канала.

Указанные условия, а также казахстанское происхождение грузовой базы при осуществлении морских перевозок судами республики самостоятельно под национальным флагом будут способствовать доходу транспортного сектора.

## 5. Формирование грузовой базы внешнеторговых перевозок Республики Казахстан и грузопотоков в Каспийском бассейне

Анализ экономического развития Казахстана за период 1990-2000 годов по ключевым экономическим показателям свидетельствует о росте промышленного производства.

Рассматривая структуру экспортно-импортных перевозок в Республике Казахстан за период 1995-2000 годов, следует отметить значительный рост экспорта по сравнению с импортом. Развитие внешнеэкономических связей со странами Ближнего и Среднего Востока, в частности, с Ираном, способствует увеличению объемов морских перевозок.

При оценке объемов перевозок грузов, тяготеющих к портам Казахстана, следует исходить из предположения, что перевозки между странами СНГ и Казахстаном должны возобновиться для нормального восстановления и развития производственных связей предприятий, развития внешнеэкономических связей Республики Казахстан, особенно с Ираном и странами Ближнего и Среднего Востока, что привлечет дополнительный объем грузов.

Проведенный мониторинг грузопотоков и мировая практика в сфере внешнеэкономической деятельности обозначают важность определения приоритетов при использовании грузовой базы, создаваемой за счет экспортно-импортных операций, а также привлекаемых транзитных грузов.

В рамках политики по привлечению транзитных грузов, а также учитывая приоритеты, обозначенные Президентом и Правительством Республики Казахстан при взаимоотношениях с отечественными производителями, создание привлекательных условий для транспортировки грузов по Каспию играет

немаловажную роль в развитии торгового мореплавания.

Устойчивая сырьевая и производственная база гарантирует транспортному комплексу и морскому торговому судоходству, в частности, важную роль в обеспечении торговли в межгосударственных торгово-экономических отношениях.

Формирование грузовой базы зависит от политики, проводимой государственными органами совместно с транспортными ведомствами, устойчивых взаимоотношений транспортных ведомств с грузообразующими предприятиями и коммерческими организациями, обеспечивающими реализацию и транспортировку грузов потребителям.

Принимая во внимание установленные морские перевозки в каспийском бассейне, перспективно рассмотрение перевозок посредством Волго-Балтийского канала и Волго-Донского судоходного канала соответственно с выходом в Балтийское море, а также Черное и Средиземное моря по направлениям:

на коротком плече - с расчетом на Турцию. С аналогичными показателями могут осуществляться перевозки в порты Болгарии, Румынии, Греции;

на длинном плече - с расчетом на Италию (порты Равенна, Маргера). С аналогичными или близкими показателями могут осуществляться перевозки на Геную и другие порты Средиземноморья.

Особенность экспортно-импортных перевозок определяется сложившейся ориентацией экономики Казахстана на добычу и первичную переработку сырьевых ресурсов. При этом позитивные процессы планомерного роста промышленности образуют дополнительный приток грузов, в частности, развитие нефтяных и газовых месторождений влияет на увеличение импортируемых негабаритных грузов.

Рассматривая вопросы морской транспортировки, необходимо определить имеющиеся и перспективные грузопотоки.

1. Основным грузом при осуществлении морской транспортировки на Каспийском пространстве является нефть и нефтепродукты в силу географического фактора, роста объемов добычи, перспективных рынков сбыта и более дешевого способа их доставки. Учитывая, что значительный объем нефти, отправляемый крупными компаниями (в частности, "Тенгизшевройл" и "Мангистаумунайгаз") морскими судами, транспортируется по направлениям Актау-Махачкала и Актау-Баку, стабильная грузовая база обусловлена рядом факторов, а именно:

1) повышением железнодорожного тарифа на транспортировку казахстанской нефти транзитом по территории Российской Федерации и по территории Казахстана, за исключением направления на порт Актау;

2) увеличением объемов добычи нефти на месторождении Тенгиз, с учетом

наличия у "Тенгизшевройл" тарифных скидок на транспортировку нефти по маршруту Баку-Поти (трубопровод-железная дорога), что значительно снижает себестоимость транспортировки нефти;

3) снижением стоимости транспортировки тенгизской нефти на участке Кульсары - Мангышлак;

4) введением в эксплуатацию трубопровода Баку-Супса, профинансированного "Тенгизшевройл";

5) квотой транспортировки бузачинской нефти по территории Российской Федерации.

При этом возможно рассмотрение вопроса возвращения к схеме SWAP при транспортировке нефти в Иран.

2. Несмотря на производство порядка 7,5 млн. тонн стали в год, Иран испытывает острую потребность в качественном металлопрокате. Наряду с казахстанским металлопрокатом Иран импортирует и конкурентный российский металлопрокат с металлургических комбинатов городов Челябинска и Магнитогорска. Объем перевозок продукции металлургической промышленности морским транспортом за 10 месяцев 2000 года превышает 600 тысяч тонн.

Наряду с этим имеет место потребность рынка Турции в металлоломе, в связи с чем в настоящее время осуществляется его морская перевозка в данном направлении.

Кроме того, учитывая заинтересованность ОАО "Испат Кармет", представителей Республики Грузия, прорабатывается вопрос транспортировки казахстанского металла по маршруту Актау-Баку-Батуми с перспективой их дальнейшей транспортировки через порты Бургас и Варна.

3. Объем перевалки зерна имеет большой потенциал. Для Казахстана особый интерес представляет Иран, емкость рынка которого оценивается в 5,5 млн. тонн в год. Транспортировка зерна с использованием собственного торгового флота может дать значительную экономию при экспорте данной продукции. Вместе с тем заканчивающееся строительство современного зернового терминала в порту Актау создает благоприятную ситуацию для увеличения перевалки зерна не только отечественных производителей, но и для привлечения транзитных грузов, учитывая общее количество казахстанского зерна, его низкие закупочные цены, масштаб потребности в соседних странах. По вопросу транспортировки зерна морскими судами по направлению на Иран имеется предварительная договоренность.

4. Согласно Протоколу заседания представителей Казахстана, Узбекистана и Российской Федерации от 18-19 июля 2000 года в городе Актау рассматривается вопрос реализации проекта транспортировки узбекского хлопка с помощью

морских перевозок по водным путям Российской Федерации в страны Европы.

В связи с этим разработаны технологические карты и схемы перевалки узбекского хлопкового волокна, подготовлен Бизнес-план, подтверждающий технологическую и экономическую привлекательность транспортировки данного груза, учитывающий понижающие коэффициенты на казахстанском участке железной дороги и готовность РГП "Казакстан Темір Жолы" изменить план перевозок с участка Бейнеу-Аксаарайская на Бейнеу-Актау.

Кроме того, на период закрытой навигации по Волго-Балтийскому каналу разработана схема морской перевозки узбекского хлопкового волокна в трюмах судов в порты Исламской Республики Иран с заходом в порт Баку, которая значительно удешевляет транспортную составляющую. При этом в перспективе возможно увеличение объемов данного груза в связи с введением в эксплуатацию отрезка железной дороги Учкудук-Караозек.

5. АО "Кустанайасбест", продукция которого, способная обеспечить 40 % потребности иранского рынка асбеста, составляющей порядка 30 тыс. тонн в год, востребована потребителями в Иране, выразившими готовность использования казахстанского асбеста. Ограничивает объемы поставки дороговизна транспортной составляющей.

Вместе с тем предполагается возможность морской транспортировки на экспорт:

- 1) хромовой руды;
- 2) энергетического угля для выработки электроэнергии, производства

химической продукции, основанной на угле, при условии эффективных эксплуатационных возможностей угольной добычи и его транспортировки;

3) удобрений (порядка 200-300 тыс. тонн в год) большей частью в Россию, а также в Иран, Турцию и в государства Средиземноморского региона;

4) полимерной продукции в страны Северо-Западной Европы, Италию, Турцию, Иран, с ее переориентацией с железнодорожного транспорта при наличии более крупных объемов.

#### Прогнозные оценки формирования грузопотоков по порту Актау до 2005 г.

| № | Показатели                       | 2000 г | 2001 г | 2002 г | 2003 г | 2004 г | 2005 г |
|---|----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1 | Перевалка нефти и нефтепродуктов | 3046   | 3000   | 2000   | 2500   | 3000   | 3500   |
| 2 | Сухогрузы                        | 768,5  | 895    | 1050   | 1150   | 1300   | 1400   |

|        |              |        |      |      |      |      |      |  |
|--------|--------------|--------|------|------|------|------|------|--|
| В т.ч. | металл       | 717    | 700  | 750  | 800  | 850  | 900  |  |
|        | зерно        | 5,9    | 150  | 200  | 250  | 300  | 300  |  |
|        | другие       | 45,6   | 45   | 100  | 100  | 150  | 200  |  |
| 3      | Всего грузов | 3814,5 | 3895 | 3050 | 3650 | 4300 | 4900 |  |

---

## 6. Предпосылки для развития торгового мореплавания в Казахстане

Развитие торгового мореплавания в Республике Казахстан в Каспийском бассейне обусловлено потребностью:

1) в транспортно-экономических связях между прилегающими к нему районами Казахстана, Закавказья, Средней Азии, Донецко-Приднепровского района Украины, Северо-Кавказского и Поволжского районов Российской Федерации;

2) в экспортно-импортных и транзитных перевозках из этих регионов в страны Ближнего и Среднего Востока;

3) в экспортно-импортных перевозках грузов в страны Западной Европы, Черноморско-Азовского и Балтийского бассейнов.

Намерение Исламской Республики Иран форсировать развитие своих северных территорий, прилегающих к Каспийскому морю, вызывает интерес Ирана к расширению внешнеэкономических связей с прикаспийскими государствами и предполагает транспортировку металла, минерально-строительных материалов и ряда других грузов.

Морская перевозка грузов, позволяющая исключить привязанность к каким-либо магистральным путям и определенным линиям и влияющая на уменьшение транспортной составляющей в целом, способна повлиять на увеличение перевозки транзитных грузов через территорию республики, при условии обеспечения и руководства следующими принципами:

транспортно-географической привлекательностью;  
наличием транспортной инфраструктуры, обеспечивающей беспрепятственное движение грузов.

Факторы, определяющие необходимость развития национального морского флота в Каспийском бассейне и его дальнейшую перспективность.

1. Развитие транспортной системы Республики Казахстан, западного сектора, в частности, и дальнейшая ее интеграция в транснациональные коридоры.

2. Дальнейшее развитие внешнеэкономических отношений путем самостоятельного обеспечения перевозок экспортно-импортных и транзитных

г р у з о в .

3. Создание условий по поддержанию конкурентоспособности продукции казахстанских производителей на мировом рынке посредством возможного предоставления пониженных ставок на транспортировку и совместно со смежными транспортными организациями удешевления транспортной составляющей в целом .

4. Совершенствование околопортовой инфраструктуры и обеспечение занятости населения западного региона республики.

5. Получение прибыли, а соответственно и дополнительных поступлений в бюджет .

6. Невыгодность транспортировки грузов железнодорожным транспортом вследствие значительного роста тарифов на транспортировку.

При проведении анализа объема востребованных мощностей национальных транспортных ведомств, их взаимосвязи с транспортными ведомствами прилегающих государств особое внимание необходимо уделить основным трансконтинентальным маршрутам, проходящим по территории Казахстана. Участие Республики Казахстан в трансконтинентальных коридорах будет способствовать развитию торгового судоходства Казахстана и обеспечит устойчивые внешнеэкономические отношения с надлежащей транспортировкой грузов по приоритетным направлениям и на выгодных условиях.

В частности, реконструкция порта Актау позволяет значительно увеличить объем перевозок грузов, проходящих через порт, путем создания специализированных причалов, оборудованных производительной погрузочно-разгрузочной техникой, крытым складом, складскими площадями с современным покрытием, развитой железнодорожной и автотранспортной инфраструктурой. Пропускная способность порта Актау составляет 1,5 млн. тонн сухогрузов и 8 млн. тонн нефти в год.

Морские перевозки в Каспийском бассейне в определенной степени представляют альтернативу Трансазиатской железнодорожной магистрали. Альтернативный вариант смешанного железнодорожно-водного сообщения в сложившихся условиях имеет следующие преимущества:

наличие стыка железнодорожной широкой колеи, принятой на территории бывшего СССР, с узкими путями Ирана;

ограниченная пропускная способность иранских дорог, не рассчитанных на массовые перевозки грузов .

Смешанное железнодорожно-водное сообщение через порты Ирана и Казахстана позволяет организовать перевозки большегрузных контейнеров, минуя перегрузочный узел на границе Ирана и Туркменистана. Прямое соглашение Ирана и Казахстана об организации водно-железнодорожного

транзита в Китай и в страны азиатско-тихоокеанского региона может оказаться более выгодным для Ирана, чем транзит по Трансазиатской магистрали через несколько суверенных государств в тарифно-страховом отношении и за счет упрощения договорных соглашений, а также по ряду других особенностей.

При реализации проекта запуска судов необходимо учитывать определенные факторы, которые определяют его рентабельность и скорейшую реализацию, а также конкурентоспособность судоходных компаний, в частности, размер судозахода в порты Каспийского бассейна для судов, плавающих под национальным флагом Республики Казахстан. В связи с этим следует рассмотреть вопросы определения конструктивных типов судов в зависимости от грузовой базы, состоящей, как правило, из массовых (наливных) и генеральных (навалочных) грузов, а также сравнительные экономические показатели фрахтования судов под иностранным флагом (в частности, России).

Важными шагами по реализации проекта развития торгового мореплавания является проработка вопросов:

1) Министерством иностранных дел Республики Казахстан относительно предоставления равных ставок за судозаход в портах Ирана и Казахстана с последующим его вынесением на рассмотрение межправительственной комиссии К а з а х с т а н - И р а н ;

2) Агентством Республики Казахстан по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и поддержке малого бизнеса по завершению подготовки Правил гибкого регулирования тарифов на перевалку транзитных грузов, предусматривающих оперативное решение вопроса в течение двух суток.

Наряду с этим активизация торгового сотрудничества в прикаспийских регионах и планомерное перспективное развитие мощностей морских торговых портов Актау и Баутино, а также устьевое порта Атырау повлияет на развитие прибрежной зоны Казахстана, налаживание инфраструктуры, обеспечение занятости местного населения.

Вместе с тем, согласно постановлению Правительства Республики Казахстан от 17 октября 2000 года N 1544 P001544\_ рассматривается возможность выведения услуг порта по переработке транзитных грузов из регулируемых услуг субъектов естественных монополий и создания зоны свободной торговли в порту Актау. Создание зоны свободной торговли в порту Актау даст широкие возможности:

1) для комплексного развития международного транспортного узла железнодорожных, трубопроводных, автомобильных и морских перевозок;

2) для осуществления внешнеторговой деятельности с привлечением новейших технологий по складированию, хранению, сортировке и маркировке продукции;

- 3) для осуществления складских и транзитных операций, сервисных услуг, торговых и других видов деятельности в интересах Республики Казахстан;
- 4) для создания высокоэффективных экспортоориентированных производств;
- 5) для освоения новых видов продукции с высокими потребительскими качествами путем привлечения прогрессивных зарубежных и отечественных технологий, капитала, передового опыта в области управления.

Данные меры в свою очередь создадут дополнительные объемы грузопотока и обеспечат используемые суда необходимой грузовой базой.

## 7. Формирование системы подготовки и аттестации специалистов морского транспорта

Для эксплуатации судов морского торгового флота, портового оборудования, оборудования базы технического обслуживания и ремонта морских судов требуется руководящий состав и высококвалифицированные кадры судоводителей, судомехаников, портовых механизаторов, специалистов по техническому обслуживанию и ремонту судов и портового оборудования.

В настоящее время квалифицированные кадры представлены только специалистами морского торгового порта Актау. В связи с этим необходимо рассмотреть вопрос повышения квалификации персонала портов Актау, Баутино и устьевского порта Атырау, а также их направления для совершенствования имеющихся знаний и обмена опытом в лидирующие порты и специализированные учебные заведения.

Также возникает необходимость подготовки квалифицированных кадров морского флота путем создания соответствующих факультетов или отделений в технических вузах, которые в настоящее время в системе образования Республики Казахстан отсутствуют.

## 8. Развитие базы технического обслуживания и ремонта судов морского флота

Развитие в Республике Казахстан торгового мореплавания потребует создания соответственной базы технического обслуживания и ремонта судов, судовых механизмов и оборудования, которая в настоящее время отсутствует.

В этих условиях возникла необходимость определения места создания базы и вопросы финансирования.

Для обработки генеральных грузов, оборудования, контейнеров и технического обслуживания флота рассмотрение развития грузового района Баутино является перспективным. С устойчивым ростом количества судов,

принадлежащих различным организациям (в частности, нефтедобывающим) и по мере эксплуатации используемых судов, возрастает спрос на услуги их сервисного обслуживания. В то же время защищенность порта Баутино со всех сторон от волнения моря и естественные условия бухты позволяют обеспечить подход судов к причалам без предварительного проведения дноуглубительных работ и незначительным масштабом строительства гидротехнических сооружений.

Учитывая преимущества его местоположения как перспективного места дислокации национального флота и одновременного решения вопроса предоставления новых рабочих мест, "Баутинский грузовой район" имеет все предпосылки для его использования как базового порта, оказывающего всевозможные сервисные и ремонтные услуги. В качестве возможной альтернативы грузовому району Баутино также может быть рассмотрен портопункт Ералиево. При этом возникает необходимость рассмотрения вопросов перспективного строительства судоремонтной базы, ориентировочно в 2004 году и судостроительного завода, ориентировочно в 2007 году.

## 9. Развитие нормативной правовой базы функционирования национального торгового флота

Для развития морской деятельности необходимо обеспечение выполнения на морских судах Республики Казахстан общепринятых международных правил и норм, касающихся безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения морской среды, а также обеспечение сотрудничества Республики Казахстан в области правительственного регулирования международного торгового судоходства.

Республика Казахстан в 1994 года стала членом Международной морской организации (ИМО), присоединившись к Конвенции о Международной морской организации 1948 года.

Под эгидой ИМО согласно постановлению Кабинета Министров Республики Казахстан от 4 марта 1994 года N 244 P940244\_ Казахстан присоединился к 8 международным конвенциям.

Всего по водному транспорту заключено 7 Межправительственных Соглашений и 1 - между Министерствами транспорта Республики Казахстан и Российской Федерации.

Для создания и функционирования морского торгового флота принято 6 нормативных правовых актов.

Для дальнейшего совершенствования морского законодательства планируется разработка положения о морской администрации Республики

Казахстан, присоединение к конвенциям Международной организации труда (МОТ) :

Конвенции N 27 1929 года об указании веса тяжелых грузов, перевозимых на судах ;

Конвенции N 92 1949 года о помещениях для экипажа на борту судна (пересмотренная) ;

Конвенции N 133 1970 года о помещениях для экипажа на борту судна (дополнительные положения).

Для перспективы развития морского транспорта необходимо

присоединиться к Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбург, 6-31 марта 1978 года).

Также для развития морского судоходства необходимо решить ряд межправительственных вопросов на высшем уровне:

1) принятие решения всех прикаспийских государств о статусе Каспийского моря;

2) отсутствие решения о статусе Каспийского моря не дает возможности подписания Соглашения с Российской Федерацией о морском торговом судоходстве;

3) принятие основного нормативного акта - Закона Республики Казахстан "О торговом мореплавании".

## 10. Окружающая среда и безопасность транспортировки грузов и пассажиров

В настоящее время на предприятиях водного транспорта нет интегрированной формы управления охраной окружающей среды.

В целях соблюдения правовой основы в области экологии на предприятиях водного транспорта необходимо разработать экологическую программу, которая должна способствовать обеспечению соблюдения законодательства по экологии и нацеливать на улучшение работы по охране окружающей среды.

На каждом предприятии должны составляться экологические паспорта,

которые содержат данные на соответствие предельно допустимым нормативам по

загрязнению воздуха, воды, содержанию отходов.

Необходимо проведение мониторинга за состоянием выбросов в атмосферу

и воду постоянно в течение года и по фактическим данным делать анализ, сравнивая его с расчетными данными.

В целях обеспечения безопасности мореплавания требуется создание гидрографической службы на Каспийском море.

## 11. Анализ развития торгового мореплавания в Казахстане

### 1. Сильные стороны:

- 1) поддержка Правительством развития торгового мореплавания;
- 2) присоединение к международным соглашениям и конвенциям;
- 3) выгодное географическое положение Республики Казахстан для развития торгового мореплавания;
- 4) развитие альтернативных транспортных коридоров;
- 5) наличие устойчивой грузовой базы, включая транзитные грузопотоки;
- 6) совершенствование судоходной инфраструктуры.

### 2. Слабые стороны:

- 1) отсутствие государственной программы развития торгового мореплавания;
- 2) отсутствие финансирования, отвечающего потребностям развития торгового мореплавания;
- 3) отсутствие квалифицированных кадров для развития торгового мореплавания;
- 4) отсутствие системы подготовки и аттестации специалистов морского транспорта;
- 5) отсутствие базы технического обслуживания и ремонта судов морского флота.

### 3. Возможности:

- 1) увеличение экспортно-импортных и транзитных грузопотоков с ростом международной торговли;
- 2) реализация социальной программы занятости населения;
- 3) увеличение доходов и налоговых поступлений в бюджет Республики Казахстан.

### 4. Угрозы:

активная работа сопредельных государств в развитии торгового мореплавания в регионе Каспийского моря может вызвать ощутимую конкуренцию.

## 12. Ожидаемые результаты

Основными показателями оценки реализации концепции являются:

- 1) становление национального торгового флота;
- 2) рост экспорта (импорта) продукции из (в) Республики Казахстан;
- 3) снижение транспортной составляющей в стоимости экспортируемой продукции;
- 4) увеличение доходов и налоговых поступлений в бюджет Республики Казахстан.

В результате реализации Концепции существенно возрастут транзитные и экспортные перевозки грузов иностранных государств через территорию Казахстана.

Развитие инфраструктуры повысит занятость населения, предоставив при этом значительное количество трудовых мест.

Данные по перевалке грузов по РГП "АМТП"  
за 1998-1999 годы и 10 месяцев 2000 года

| Наименование грузов   | Единица | 1998 год  |           | в том числе |           | 1999 год |       |
|-----------------------|---------|-----------|-----------|-------------|-----------|----------|-------|
|                       |         | измере-   | -----     | -----       | -----     | -----    | ----- |
|                       | ния     | Всего     | Экспорт   | Импорт      | Всего     |          |       |
| 1                     |         | 2         |           | 3           |           | 4        |       |
|                       |         | 5         |           | 6           |           |          |       |
| -----                 |         |           |           |             |           |          |       |
| Всего:                |         |           |           |             |           |          |       |
| нефть и сухогрузы     | тонн    | 2010774,4 | 1970813,9 | 39960,5     | 2347712,6 |          |       |
| Нефть и нефтепродукты | тонн    | 1815334,7 | 1799713,8 | 15620,9     | 2066751,5 |          |       |
| Сухогрузы: Всего:     | тонн    | 195439,7  | 171100,1  | 24339,6     | 280961,1  |          |       |
| Из них: металл        | тонн    | 140103,5  | 137009,1  | 3094,4      | 235383,2  |          |       |
| в том числе: жель     | тонн    | 11009,7   | 11009,7   | 0           | 14063,5   |          |       |
| сталь в пачках        | тонн    | 60377     | 60377     | 0           | 47355,4   |          |       |
| сталь в рулонах       | тонн    | 52633,4   | 52633,4   | 0           | 128504,5  |          |       |
| трубы                 | тонн    | 397,3     | 397,3     | 0           | 1896,4    |          |       |
| металлом              | тонн    | 0         | 0         | 0           | 25923,8   |          |       |
| Зерно                 | тонн    | 27935,5   | 27935,5   | 0           | 7581,6    |          |       |
| Прочие: Всего:        | тонн    | 27400,7   | 6155,5    | 21245,2     | 37996,3   |          |       |
| В т.ч.: свинцовый     |         |           |           |             |           |          |       |
| концентрат            | тонн    | 8980,6    | 0         | 8980,6      | 7119,1    |          |       |
| п/лес                 | тонн    | 0         | 0         | 0           | 308       |          |       |
| взрывчатые вещества   | тонн    | 0         | 0         | 0           | 1664,7    |          |       |

|                      |      |        |        |        |        |
|----------------------|------|--------|--------|--------|--------|
| оборудование         | тонн | 7504,2 | 70,5   | 7433,7 | 1867,8 |
| средства транспорти- |      |        |        |        |        |
| рования              | тонн | 659,6  | 640    | 19,6   | 4056,9 |
| асбест               | тонн | 0      | 0      | 0      | 8728   |
| кокс                 | тонн | 4803,8 | 4803,8 | 0      | 6469,6 |

(продолжение таблицы)

| Наименование груза | в том числе |        |       | 2000 год |        | в том числе |  |
|--------------------|-------------|--------|-------|----------|--------|-------------|--|
|                    | Экспорт     | Импорт | Всего | Экспорт  | Импорт |             |  |
| 1                  | 7           | 8      | 9     | 10       | 11     |             |  |

Всего:

|                       |           |         |           |           |         |
|-----------------------|-----------|---------|-----------|-----------|---------|
| нефть и сухогрузы     | 2322889,9 | 24822,7 | 3281505,3 | 3266062,1 | 15443,2 |
| Нефть и нефтепродукты | 2055898,5 | 10853   | 2636612   | 2636612   | 0       |
| Сухогрузы: Всего:     | 266991,4  | 13969,7 | 644893,3  | 629450,1  | 15443,2 |
| Из них: металл        | 235383,2  | 0       | 600512,5  | 600470,9  | 41,6    |
| в том числе: жель     | 14063,5   |         | 21136,2   | 21136,2   | 0       |
| сталь в пачках        | 47355,4   | 0       | 54607,7   | 54607,7   | 0       |
| сталь в рулонах       | 128504,5  | 0       | 327926,7  | 327926,7  | 0       |
| трубы                 | 1896,4    | 0       | 2107,4    | 2065,8    | 41,6    |
| металлом              | 25923,8   | 0       | 29390,5   | 29390,5   | 0       |
| Зерно                 | 7581,6    | 0       | 5931,4    | 5931,4    | 0       |
| Прочие: Всего:        | 24026,6   | 13969,7 | 38449,4   | 23047,8   | 15401,6 |
| В т.ч. свинцовый      |           |         |           |           |         |
| концентрат            | 0         | 7119,1  | 8679,5    | 0         | 8679,5  |
| п/лес                 | 308       | 0       | 45        | 45        | 0       |
| взрывчатые вещества   | 1664,7    | 0       | 345       | 345       | 0       |
| оборудование          | 405,3     | 1462,5  | 1860      | 495       | 1365    |
| средства транспорти-  |           |         |           |           |         |
| рования               | 1614      | 2442,9  | 30        | 0         | 30      |
| асбест                | 8728      | 0       | 5945,1    | 5945,1    | 0       |
| кокс                  | 6469,6    | 0       | 13896     | 13896     | 0       |

(Специалисты: Мартина Н.А.,  
Цай Л.Г.)

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»  
Министерства юстиции Республики Казахстан