

О Плане развития Республиканского государственного предприятия "Актауский морской торговый порт" на 2001-2005 годы

Постановление Правительства Республики Казахстан от 25 января 2002 года N 110

В целях дальнейшего развития Республиканского государственного предприятия "Актауский морской торговый порт" Правительство Республики Казахстан **п о с т а н о в л я е т :**

1. Утвердить прилагаемый План развития Республиканского государственного предприятия "Актауский морской торговый порт" на 2001- 2005 годы.

2. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Заместителя Премьер-Министра Республики Казахстан Масимова К.К.

3. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

Премьер-Министр
Республики Казахстан

Утвержден

постановлением Правительства
Республики Казахстан
от 25 января 2002 года N 110

План развития Республиканского
государственного предприятия
"Актауский морской торговый порт" на 2001-2005 годы

1. Характеристика предприятия

1 . 1 . В в е д е н и е

План развития РГП "АМТП" на 2001-2005 годы разработан на основе фактических

данных за 1996-2000 годы и подробного анализа финансовых и производственных показателей за 2000 год. План включает в себя следующие разделы: характеристика, анализ производственно-финансового положения и план развития на 2001-2005 годы и к основной части приложено 7 приложений (с 4.1. по 4.7.).

Предположения о финансовых и эксплуатационных показателях плана развития основаны на тщательном анализе сложившихся и планируемых грузопотоков, с учетом факторов, влияющих на их увеличение или снижение.

Показатели плана развития сформированы в соответствии с утвержденными формами финансовой отчетности индикативного плана на 2001-2005 годы и Учетной политикой порта на 2001 год.

Они претерпели некоторые уточнения по сравнению с ранее представленным проектом, в связи с передачей нефтеналивных причалов N 4, 5 и 9 в имущественный найм ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот" согласно постановлению Правительства Республики Казахстан от 27.09.01 г. N 1263 P011263_, что приведет к значительному падению объемов перевалки нефти в РГП "АМТП", ориентировочно на 66,6% на планируемый период. Также учтены замечания и предложения по плану развития, представленные Министерством юстиции РК от 14.11.01 г. за N 3-02/11-1582/11.

Расчеты произведены в национальной валюте - тенге и в долларах США. Показатели в тенге рассчитаны по среднегодовому курсу валют, утвержденному постановлением Правительства Республики Казахстан N 1199 от 14.09.2001 г.

P011197_

"О прогнозных показателях государственного бюджета Республики Казахстан на 2002-2004 годы".

В среднем курс доллара к тенге по годам принят:

2000 год - 142,4

2001 год - 147,1

2002 год - 154,6

2003 год - 161,1

2004 год - 166,6

2005 год - 172,1 (Принят по прогнозным данным)

1.2. Общие сведения о предприятии

Республиканское государственное предприятие "Актауский морской торговый порт" (далее - Предприятие) в соответствии с постановлениями Правительства Республики Казахстан Р960356_ "Вопросы акционерного общества "Актауский морской торговый порт" от 26.03.96 г. N 356 и от 23.04.97 г. N 644 Р970644_ "Вопросы РГП "Актауский морской торговый порт" было преобразовано из акционерного общества в государственное предприятие. На основании постановления Правительства РК от 25.06.96 г. N 790 Р960790_ "О Перечне республиканских государственных предприятий (на праве хозяйственного ведения) Предприятие внесено в перечень Республиканских государственных предприятий, зарегистрировано в Мангистауском управлении юстиции Министерства юстиции РК 11.10.96 г., свидетельство N 513-1943-ГП Предприятие эксплуатирует два порта, расположенные в Актау и Баутино. Головной офис Предприятия расположен в Актау.

Актауский морской торговый порт расположен на восточном побережье Каспийского моря, был построен в 1963 году и первоначально был создан с целью поддержки развития урановой промышленности и нефтяных месторождений Мангышлакского региона. Впоследствии порт сыграл значительную роль в строительстве атомной электростанции БН-350, заводов химической отрасли и непосредственно самого города Актау.

Начало развития порта включало в себя строительство главного и вспомогательного волноломов и одновременно четырех сухогрузных причалов. В период 1969-1986 годы были созданы четыре нефтеналивных причала, а также паромный комплекс.

До распада Советского Союза большая часть перевозок через порт Актау приходилась на перевозку нефти, так в начале 80-х годов до 7 млн. тонн в год, тогда как перевозка сухих грузов не превышала 300 тыс. тонн в год.

С распадом Советского Союза произошел значительный спад объемов перевозок сухих грузов и нефти. Рост перевозок наметился с 1995 года, с началом интенсивного экспорта казахстанского металла и увеличением объемов перевозки нефти.

С целью преодоления возникших в начале 90-х годов проблем, вызванных подъемом уровня Каспийского моря, Правительство Республики Казахстан в 1993 году обратилось в Европейский Банк Реконструкции и Развития (далее - ЕБРР) с запросом об инвестировании средств на реабилитацию морского порта Актау.

В сентябре 1993 года ЕБРР приступил к подготовке Генерального плана реконструкции порта.

На основе исследований по Генеральному плану ЕБРР сделал заключение о существовании достаточной уверенности в потенциале экономики Казахстана по возврату займа, и необходимости инвестирования 1-го этапа реконструкции порта стоимостью 74 млн. долл. США, при условии обязательного софинансирования проекта со стороны Казахстана не менее 25% стоимости. Реконструкция порта

осуществлена в период 1997-1999 годов.

В результате завершения в сентябре 1999 года 1-го этапа реконструкции порта, возможности погрузочно-перегрузочного комплекса порта по обслуживанию сухогрузов доведены до уровня 1,5 млн. тонн в год, при сохранении прежних возможностей по перевалке нефти - 8,0 млн. тонн в год.

2. Анализ и результаты производственно-финансового положения

План развития основывается на анализе существующего положения.

В настоящее время порт Актау - современный многоцелевой терминал, с основными технологическими факторами, предполагающими успех его развития, а и м е н н о :

i. Порт Актау обеспечен большими складскими площадями, которые являются ключевыми в работе современного порта, делая возможным легкое и быстрое горизонтальное перемещение грузов между судном и складами.

ii. Наличие обширных площадей (более 50000 кв.м. открытых площадок и крытый транзитный склад - 6000 кв.м.) делают возможным эффективное хранение грузов, в том числе тяжеловесных, а также эффективную обработку парка контейнеров.

iii. Порт обеспечен тремя универсальными причалами № 1, 2, 3 для обработки генеральных и навалочных грузов, одним специальным причалом № 6 для экспорта зерна и перегрузки тяжеловесов. Общая протяженность причалов - 550 м, что позволяет производить одновременную обработку 4 судов.

iv. Поддержание в удовлетворительном состоянии трех нефтеналивных причалов (№ 4, 9, 10) позволяет производить одновременную обработку 3-х танкеров водоизмещением до 12000 тонн.

В октябре 2001 года нефтяные причалы № 4, 5 и 9 были переданы в имущественный найм ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот". Выгодный тарифный режим, установленный в 2000 году по согласованию с уполномоченными органами, смежными транспортными ведомствами (РГП "КТЖ") и судоходными компаниями, позволил увеличить объем транспортировки металлопродукции.

Увеличился объем экспорта проката черных металлов с металлургического комбината "Испат-Кармет".

В ноябре 2001 года, объем перевалки сухих грузов через порт Актау достиг миллионного рубежа.

В октябре 2000 года, впервые была отправлена нефть с месторождения Кумколь, по состоянию на 1 ноября 2001 года, объем перевалки нефти составлял порядка 620 тыс. тонн, в дальнейшем прогнозируется увеличение объемов перевалки нефти с месторождения Кумколь через порт Актау.

В 2001 году был введен в действие зерновой терминал мощностью 300 тыс. тонн в

год, что создает благоприятные условия для увеличения перевалки зерна, не только отечественных производителей, но и для привлечения транзитных грузов.

Если в 2001 году ожидаемая перевалка зерна составит порядка 25 тыс. тонн, то в дальнейшем к 2005 году объем перевалки зерна планируется довести до 300 тыс. тонн в год.

В результате многочисленных переговоров и достигнутых договоренностей с 15 сентября 2000 года начала функционировать автопаромная линия сообщением Актау - Баку - Ноушахр (Иран).

Введение в эксплуатацию паромного комплекса, который является одним из звеньев трансконтинентального маршрута "Трасека", связывающего Европу с Азией, позволит активизировать экономические связи, увеличить объем экспортно-импортных и транзитных перевозок.

На основании разработанного Бизнес-плана РГП "АМТП" на 2002 год, планируемый объем перевалки грузов через паромный комплекс составляет 816 тыс. тонн с учетом веса подвижного состава (железнодорожные вагоны, цистерны):

нефть	-	400	тыс.	тонн;
сухогрузы	-	182	тыс.	тонн;
тара	-	234	тыс.	тонн.

В дальнейшем, планируется незначительное увеличение объемов перевалки грузов через паромный комплекс с 816 тыс. тонн в 2002 году до 830 тыс. тонн в 2005 году.

Укрепляются связи, основанные на долгосрочном сотрудничестве с такими фирмами, как "Каспар", "Хазар Шиппинг", "Харрикейн-Кумколь", ОАО "СНПС - Актюбемунайгаз" и другими. Увеличилось количество клиентов порта. Так, среди отправителей нефти и нефтепродуктов появились такие новые фирмы, как: "Тексако Норс Бузачи", "Тельф АГ", "Каспиан Карго Сервисез" и "Алина и Т".

Расширяется ассортимент переваливаемых грузов, одних только металлов отгружается порядка 10 видов, кроме них отгружаются продукты питания, оборудование, пиломатериалы, руда и другие.

Появились новые направления грузопотоков, к примеру, в течение 2000 года в Турцию отгружено 30,3 тыс. тонн металлолома. Ведется отгрузка асбеста из Кустанайской области в Иран, за год перевалено 5,9 тыс. тонн асбеста. Из Атырау отгружается кокс на Иран, а из Ирана в Казахстан поступает свинцовый концентрат, за год перевалено 13,9 тыс. тонн кокса и 9,3 тыс. тонн свинцового концентрата. Таким образом, происходит заметное

расширение транспортных связей и увеличение номенклатуры грузов, переваливаемых через порт Актау.

2.1. Итоги работы порта за 1996-2000 годы

Анализ за прошедшую пятилетку отражает постепенный рост основных производственных показателей.

Анализ выполнения показателей бизнес-плана за период 1996-2000 годы

Наименование	Ед. изм.	1996	1997	1998	1999	2000
Нефть	тыс. тонн	101	867,9	1815,3	2066,8	3385,5
Сухогрузы	тыс. тонн	258,9	271,6	167,5	273,4	736,2
В т.ч. металл	тыс. тонн	222,1	225,7	140,1	235,4	701,5
другие	тыс. тонн	36,8	45,9	27,4	38,0	34,7
Зерно	тыс. тонн	16,4	10,7	27,9	7,6	14,5
Паромные перевозки	тыс. тонн	0	0	0	0	8
Общая перевалка	тыс. тонн	376,3	1150,2	2010,7	2347,8	4144,2
Доход от продаж	млн. тенге	181,0	312,5	467,5	899,2	2227,7
Производственная себестоимость	млн. тенге	138,0	161,4	199,5	317,8	598,7
Валовый доход	млн. тенге	43,0	151,1	268,0	581,4	1629
Чистый доход	млн. тенге	18,6	7,1	-389,4	-121,4	351,0
Основные средства	млн. тенге	469,1	469,1	867,6	5897,7	6685,6
Средняя численность	человек	267	283	280	263	296
Сред. обороты на работника	млн. тенге	0,68	1,10	1,67	3,42	7,5
Сред. оборот/тн на работника	тыс. тонн	1,4	4,1	7,2	8,9	14,0

2.2. Итоги выполнения бизнес-плана за 2000 год

Бюджет продаж

По итогам года объемы продаж составили:

При плане 3 млн. 712 тыс. тонн, общая перевалка грузов составила 4 млн. 144,2 тыс. тонн, или 111,6% к плану. Перевалено 3 млн. 385,5 тыс. тонн нефти, или 105,8% к плану, 736,2 тыс. тонн сухих грузов, или 178,7% к плану, в том числе план по перевалке металлов выполнен на 189,6%, других грузов на 102,0%. Паромом

перевалено 8 тыс. тонн грузов. Перевалка зерна составила 14,5 тыс. тонн, при плане 100 тыс. тонн. По сравнению с прошлым годом общая перевалка грузов возросла на 76,5%, или на 1 млн. 796,4 тыс. тонн. В том числе по нефти - на 63,8%, или на 1 млн. 318,7 тыс. тонн, по сухогрузам, включая зерно и грузы на пароме, в 2,7 раза, или на 477,7 тыс. тонн. Перевалка металла возросла в 3 раза.

Д о х о д ы о т п р о д а ж

План доходов за отчетный период от основной деятельности выполнен на 138,1%, при плане 1 млрд. 613,6 млн. тенге, получено доходов на сумму 2 млрд. 227,7 млн. тенге (15,7 млн. долл.), сверх плана получен доход на сумму 614,2 млн. тенге (4,3 млн. долл.). По сравнению с прошлым годом, доходы выросли в 2,5 раза или 1 млрд. 328,6 млн. тенге (9,3 млн. долл.).

С е б е с т о и м о с т ь

Производственная себестоимость за 2000 год составила 598,7 млн. тенге. Ее абсолютный рост против плана составил 24,4%, а в пересчете на фактический объем доходов получена экономия в сумме 183,6 млн. тенге ($480,8 \times 1,381 - 480,8$). Административные расходы против плана снизились на 23,5%, расходы по маркетингу возросли на 52,8%. По общим расходам, с учетом возврата резерва прошлых лет, получена экономия в сумме 92,7 млн. тенге. В результате, доход, полученный от основной деятельности до курсовой разницы, превысил плановый показатель в 3,2 раза. С учетом курсовой разницы чистый доход до налогов при плановом убытке 399,1 млн. тенге фактически составил 670,9 млн. тенге.

По сравнению с 1999 годом производственная себестоимость возросла на 88,3%. Это объясняется увеличением объемов перевалки сухих грузов в 2,7 раза.

Корпоративный налог составил 320 млн. тенге. Чистый доход за год составил 351 млн. тенге.

Отчет о движении денежных средств на 31 декабря 2000 года

За отчетный период поступление денежных средств от операционной деятельности составило 2 млрд. 193,9 млн. тенге. В том числе от: реализации работ и услуг - 2 млрд. 145,4 млн. тенге, вознаграждения за депозит - 21,9 млн. тенге, прочих поступлений - 7,9 млн. тенге, положительной курсовой разницы - 18,7 млн. тенге.

Полученные средства направлены на:

- расчеты с поставщиками и подрядчиками - 299,2 млн. тенге,
- расчеты по заработной плате - 155,7 млн. тенге,
- выплаты в накопительные пенсионные фонды - 16,1 млн. тенге,
- налоги - 426,9 млн. тенге,
- процентов ЕБРР - 463,5 млн. тенге (3,2 млн. дол.),
- прочие выплаты - 50,7 млн. тенге,
- корректировка отрицательной курсовой разницы 2,4 млн. тенге.

Всего выбытие денежных средств от операционной деятельности составило 1 млрд. 414,5 млн. тенге, положительный остаток составил 779,5 млн. тенге.

Выбытие денежных средств от инвестиционной деятельности составило 609,1 млн. тенге. На приобретение основных средств израсходовано 609,1 млн. тенге, в том числе за счет заемных средств 587,9 млн. тенге и за счет собственных средств 21,2 млн. тенге.

Поступление денежных средств от финансовой деятельности составило 558,2 млн. тенге, в том числе кредит ЕБРР на сумму 208,2 млн. тенге и 350,0 млн. тенге кредит Э к с и м б а н к а .

Выбытие денежных средств (погашение долгосрочного кредита) составило 632,5 млн. тенге (4,4 млн. долл. США). Чистые денежные средства от финансовой деятельности составили - 74,3 млн. тенге.

Остаток денежных средств на 31.12.2000 г. составил 494,2 млн. тенге,

что больше от уровня на конец 1999 года на 95,9 млн. тенге.

Таким образом, предприятие в 2000 году обеспечило выплату процентов и основной долг по кредиту ЕБРР, покрыло эксплуатационные расходы и накопило запас на конец года для очередной выплаты процентов и основной суммы займа к марту 2001 года в сумме 3,2 млн. дол. США.

2.3. Анализ показателей финансового состояния РГП "АМТП"

1. Агрегированный баланс	!		тыс. тенге

Наименования позиций	!		Отчетные даты

	!	01.01.99 ! 01.01.00	! 01.01.01

Актив

Постоянные активы

- нематериальные активы	319,4	454,1	441,4
- основные средства	685183,3	5621895,2	6205880
- незавершенные капит. вложения	3363179,0	596970,7	119992,7
=== Итого постоянных активов	4048681,7	6219320,0	6326314
- материалы	5537,9	54647,8	64921,4
- готовая продукция и товары	29,2	18,8	50,1
- дебиторская задолженность	59279,7	49038,7	83618,8
- расходы будущих периодов		172,8	12407,1
- денежные средства	239449,7	398265,6	494263,1
- прочие	40786,5	15113,8	32514,6
=== Итого текущих активов	345083,0	517257,5	687775,1
Итого активов	4393764,7	6736577,5	7014089

Пассив

Собственный капитал:

- уставный капитал	235641,8	235641,8	235641,8
- дополнительный неоплаченный капитал	20389,7	-	
- резервный капитал	2258,3	-	
- нераспределенный доход (непокрытый)	-332855,9	-3544226,0	-3272453,5
=== Итого собственный капитал	-97214,1	-3285936,2	-3036811,7

Долгосрочные обязательства

- долгосрочные кредиты	3822329,2	9135626,2	8805318
- отсроченные налоги		- 191825,8	
Итого	9135626,2	8997144	

Текущие обязательства:

- кредиторская задолженность	51517,8	464038,9	125430,2
- текущая часть долгосрочных кредитов		- 643260,1	
- задолженность по налогам	7349,1	9940,7	64639,4
- начисленные расходы		183728,8	220366,7
- доходы будущих периодов	609782,7	220,0	60,7
- Итого текущих обязательств	668649,6	886887,5	1053757
Итого пассивов	4393764,7	6736577,5	7014089

2. Показатели ликвидности

Коэффициент общей ликвидности	0,52	0,58	0,65
Коэффициент срочной ликвидности	0,45	0,50	0,55
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,36	0,45	0,47

3. Показатель финансовой устойчивости				
Коэффициент автономии		0,84	1,35	1,28
4. Прибыли и убытки				
Прибыль от основной деятельности				
до курс. раз-цы		16805	-91629,7	1154480,5
Прибыль от основной дея-ти после				
курс. раз-цы		-361644	-3188828,0	809477,6
Балансовая прибыль		-3887488	-3171968,7	872148
Чистая прибыль (прибыль после)		-389385,0	-3164882,5	559450,5
5. Анализ безубыточности				
Нижняя гран. прибыльности (точка)		513635,4	1015659,8	1073266,7
"Запас прочности" в %		-3,8	-8,6	51,8
6. Показатели оборачиваемости				
Дебиторской задолженности	дни	42,9	21,2	13,5
Кредиторской задолженности	дни	52,5	51,4	42,1
Запасов	дни	10,2	7,0	22,0
7. Финансовый цикл	дни	0,6	-23,2	-6,6

Анализ структуры баланса предприятия за 2000 год и его изменений по сравнению с 1999 годом показывает, что общая стоимость активов и пассивов баланса увеличилась в связи с вводом основных фондов и получением кредита на 277,5 млн. тенге. Долгосрочные активы составляют 90,2% всех активов. В текущих активах денежные средства составляют - 71,9%, чистая дебиторская задолженность - 12,2%, что свидетельствует о быстрой ликвидности текущих активов.

В структуре пассивов баланса текущие обязательства составляют 15,0%. Большую часть текущих обязательств, составляют долгосрочные кредиты - 61,0%. Эта сумма примерно равна сумме текущих активов, что говорит о большой зависимости порта на сегодняшний день от внешних источников. Предприятие, имея обязательства по заемным средствам в иностранной валюте, имеет убытки, возникшие от пересчета долгосрочных обязательств перед ЕБРР и Эксимбанком РК, в связи с девальвацией местной валюты, и как следствие имеет дефицит оборотных средств и непокрытый убыток. Собственный капитал имеет отрицательную величину в сумме 3036,8 млн. тенге.

Однако, учитывая, что собственный капитал порта - величина отрицательная (оказывает влияние отрицательная курсовая разница), оценка финансовой автономности порта не может быть произведена достоверно.

За рассматриваемый период произошли следующие изменения показателей ликвидности баланса:

В 2000 году по сравнению с 1999 и 1998 годами коэффициент общей ликвидности возрос на 13%, коэффициент срочной ликвидности возрос на 10,2%, коэффициент абсолютной ликвидности на 30%.

В 2000 году оборот дебиторской задолженности по сравнению с 1999 годом сократился в 1,5 раза, а по сравнению с 1998 годом в 3,2 раза. Оборот кредиторской задолженности в 2000 году по сравнению с 1998 и 1999 годами сократился на 18%.

Нижняя граница прибыльности (точка безубыточности) за 2000 год находится в районе 1 млрд. 73,2 млн. тенге, а за 1999 год 1 млрд. 15,6 млн. тенге.

Запас прочности за 2000 год составил 51,8%, а за 1999 год составил 8,6%.

Финансовый цикл с 23,2 дней за 1999 год, в 2000 году снизился до 6,6, что показывает возросшую деловую активность Порты в 2000 году по сравнению с 1999 годом.

Предприятие закончило 2000 год, не имея в течение всего года задолженности перед бюджетом и перед работниками по заработной плате.

С 1 января коллективу порта повышена зарплата на 10%, а с 1 октября 2000 года еще на 18%. Среднемесячная зарплата за отчетный период против плана выросла на 14,6% и составила 53,9 тыс. тенге, а производительность труда на 38,4%. Темп роста производительности труда на 23,8 пункта опережает рост заработной платы. По сравнению с 1999 годом расходы на оплату возросли на 74,1%, среднемесячная зарплата на 49,7%, производительность труда в 2,2 раза, среднесписочная численность на 14,3%.

Определенная работа проводится по социальному развитию коллектива, на эти цели в 2000 году израсходовано 19,5 млн. тенге, что на 47,7% больше чем в 1999 году. Продолжается работа по улучшению условий труда и совершенствованию организации производства. Введен в строй бытовой корпус, работает буфет и столовая для рабочих. Члены коллектива обеспечены спецодеждой, обувью и всеми необходимыми средствами индивидуальной защиты.

По линии долгосрочного кредитования под государственную гарантию завершены все работы по Проекту реконструкции порта (этап 1). В сентябре 2000 года завершен этап гарантийного сопровождения Подрядчиком.

На конец 2000 года кредит ЕБРР был освоен на 96,8%, в том числе:

- Транш N 1 - 43,77 млн. дол.
 - Транш N 2 - 12,41 млн. марок.
- Средства софинансирования освоены на 100%.

Собственный капитал

Как сказано выше, в настоящее время значение собственного капитала отрицательное из-за курсовой разницы от пересчета задолженности по займам.

Источником увеличения собственного капитала является погашение основного долга и процентов за кредит Европейского банка реконструкции и развития и капитализации внутреннего займа. Вопрос о капитализации внутреннего займа решается в Министерстве финансов Республики Казахстан.

В области управления основным капиталом - долгосрочными активами Программа развития предусматривает:

- увеличить уставной капитал за счет капитализации;
 - обеспечить создание адекватного страхового покрытия на все активы все непредвиденные риски, которые, в случае их материализации, могут значительно ухудшить работу порта;
 - задействовать неиспользуемые активы (паромная переправа);
 - обеспечить условие роста собственного капитала;
 - создать предпосылки для осуществления последующей приватизации порта.
- В области управления текущими активами Программой предусмотрено:
- размещение денежных средств, накапливаемых для погашения обязательств перед ЕБРР, на срочных депозитных счетах, с начислением процентов, превышающих ставки по займу ЕБРР, и в ценных бумагах Национального Банка Республики Казахстан;
 - значительно сократить количество дебиторов и сумму их

задолженностей путем применения техники строгого взыскания. Вести тарифную политику, стимулирующую 100% предоплаты за оказываемые услуги.

В формировании экономической стратегии порта Актау значительная роль отводится стратегии снижения производственных издержек.

Ее основной направленностью является обеспечение конкурентного преимущества за счет снижения затрат.

3. План развития РГП "АМТП" на 2001-2005 годы

3.1. Главные задачи и основные направления производственной деятельности

Главными задачами РГП "АМТП", согласно Уставу и Своду обычаев порта, являются удовлетворение потребностей соответствующих хозяйствующих субъектов Республики Казахстан и иностранных государств, в работах и услугах морского транспорта и реализации на основе полученных доходов социально-экономического развития порта. Для достижения поставленных задач порт осуществляет:

Перевалку на морской транспорт грузов с других видов транспорта и обратно;

Транспортно-экспедиторское обслуживание;

Складские операции с грузами;

Обслуживание грузовых и пассажирских судов;

Обслуживание пассажиров морских судов;

Оказание дополнительных услуг судам по заявкам капитанов судов (снабжение пресной водой, снятие льяльных, балластных, фекальных вод, снятие мусора и др.).

Основные направления совершенствования производственной деятельности

Производственная политика порта Актау основывается на базе существующих объемов груза, переваливаемых через порт и данных маркетинговых исследований потенциально существующих грузовых потоков.

Статистический анализ объемов грузов, в подтверждение маркетинговым прогнозам, показывает рост грузооборота (досрочное перевыполнение бизнес-плана по сухогрузам, плановое выполнение объемов по нефтеналивным грузам), тем самым, удостоверяя привлекательность маркетинга, как принципа поведения предприятия и, определяя, в дальнейшем приоритетные для операционной политики краткосрочные и среднесрочные производственные задачи, тактику, исполнение которых будет определяться ежегодными планами операций.

В связи с чем, в результате активного развития транспортных коридоров, и ряда других позитивных факторов прогнозируется увеличение объема грузопотоков в направлении порта Актау. Вследствие этого остро возникает потребность в совершенствовании условий транспортировки, развитии и расширении инфраструктуры порта.

В связи с чем существенную роль в развитии стратегических направлений в системе транспортных коридоров играет реализация нижеследующих мероприятий:

Наименование мероприятий	Основные направления деятельности	Срок исполнения
1. Создание прив-	Тесное сотрудничество с государственными	В течение

лекательных условий органами и смежными транспортными 2001-2005
для работы трейдин- организациями по выработке гибкой гг.
говых и экспедито- тарифной политики по отношению к
рских организаций экспортоориентированным грузам,

включая транзитные;
понижение ставок фрахта, на основании
соответствующих переговоров с судоходными
компаниями;
совершенствование качества предоставляемых
услуг как в порту, так и в смежных
транспортных организациях;
увеличение срока бесплатного хранения для
транзитных грузов.

2. Использование Налаживание деловых связей путем постоянных В течение
всех видов личных контактов; 2001-2005

маркетинговых Планомерный выезд непосредственно в гг.
коммуникаций: грузообразующие и грузопотребляющие регионы,

офисы трейдинговых и экспедиторских компаний
для изучения вопросов относительно
недостатков и проблем при транспортировке и
перевалке, и обсуждения путей их решения;
Участие в крупных международных выставках и
конференциях, с целью обмена опытом с
крупнейшими зарубежными предприятиями в
области транспортных услуг, сбор информации о
конкурентах, налаживание связей потенциальными
партнерами, привлечение новых грузовых
потоков с альтернативных транспортных
маршрутов.

Создание информативно насыщенной и постоянно
возобновляемой WEB-страницы и специального
сайта в Интернете.

Проведение планомерной рекламной кампании с
расчетом на эффект как в течение текущего,
так и в течение последующих лет;

- Перспективное развитие электронной
биржи, способствующей ускорению

3. Создание специ- установления необходимых взаимоотношений 2002-2005
альной экономической с клиентами и их совершенствованию. гг.

зоны (СЭЗ) на территории Актауского морского торгового порта, а также прилегающей территории

Проведение мероприятий по усилению региональных позиций, путем передачи РГП "АМТП" близлежащих пустующих территорий и дальнейшему расширению территории порта в северо-восточном направлении, с последующим доведением увеличиваемой площади до 200 га.

4. Осуществление мероприятий по укреплению внутри-производственной деятельности, направленных на обеспечение стабильной работы предприятия в целом, совершенствование нормативно-правовой базы на основе Закона РК

Разработка нормативных правовых актов, детализирующих порядок производственных процессов и регулирующих производственные отношения, в части не урегулированной действующими нормативными правовыми актами РГП "АМТП";

Осуществление своевременного и всестороннего рассмотрения правовых аспектов вопросов, касающихся деятельности РГП "АМТП", в т.ч. связанных с вопросами и предложениями, представленными подразделениями и ответственными

2002 год

В течение 2001-2005 гг.

Z020284_

работниками РГП "АМТП";

"О торговом мореплавании в Республике Казахстан"

Систематизация действующих нормативных правовых актов Республики Казахстан, включая акты Правительства Республики Казахстан, министерств, ведомств, нормативные правовые акты РГП "АМТП", а также документов, носящих рекомендательный и методический характер, по вопросам, относящимся к деятельности РГП "АМТП".

5. Дальнейшее развитие и реализация перспективных проектов, с учетом установленных

Транспортировка металла по маршруту Актау - Баку - Батуми с ОАО "Испат-Кармет"

Транспортировка узбекского хлопка, с участием российской и узбекской сторон;

В течение 2001-2005 гг.

взаимоотношений и
наличия
предварительных
договоренностей

6. Восстановление волнолома и дамбы и новой акватории порта от волн, а также в целях безопасности судоходства ввиду наличия в порту нефтеналивных причалов. С целью защиты проектируемых причалов от волн, а также в целях безопасности судоходства ввиду наличия в порту нефтеналивных причалов. 2002-2005 гг.

7. Обеспечение необходимого количества оборудования и механизмов для освоения проектной мощности порта - приобретение дополнительного крана грузоподъемностью 80 тонн для своевременной обработки вагонов. 2003-2004 гг.

- приобретения двух автопогрузчиков грузоподъемностью 16 тонн.
- приобретение стенов по ремонту, восстановлению и обслуживанию топливной аппаратуры и карбюраторов портовой техники для уменьшения затрат на ремонтные работы при имеющемся парке автомашин, техники малой механизации (автопогрузчики, ковшовые автопогрузчики, портовые тягачи) и двух мобильных кранов. 2003 г.

8. Лизинг буксир-кантовщика РГП "АМТП" ввиду отсутствия собственного буксира, РГП "АМТП" вынуждено арендовать на невыгодных условиях у "Каспморнефтефлота" (Азербайджан) буксир "Гоусан-5", при этом ежегодные затраты на его содержание составляют 886,6 тыс. долларов США.

Приобретение буксир-кантовщика на условиях лизинга обусловлено необходимостью в минимизации расходов РГП "АМТП" и повышении эффективности портовых операций. 2002-2005 гг.

9. Автоматизация производственных процессов. Создание собственной информационной системы - Активное развитие информационных технологий РГП "АМТП", с учетом имеющейся в порту вычислительной техники, в том числе поступившей в рамках институционального развития, строительного контракта и за В течение 2002-2005 гг.

на основе базы счет собственных средств порта.
данных для обес- Развитие информационных технологий
печения постоянного ориентированно на следующих основных
мониторинга ситуа- направлениях:

ции грузопотока в а) сопровождение текущего парка
Казахстане. вычислительной техники и программного
 обеспечения (системного и прикладного),
 локальной вычислительной сети;
 б) разработка и внедрение нового
 программного обеспечения для решения
 задач информационных потоков,
 укомплектование подразделений порта
 персональными компьютерами;
 в) обучение персонала работе с
 прикладными программами.

10. Повышение Проведение обучения ИТР и служащих по В течение
квалификации вопросам финансового учета, маркетинговой 2001-2005
имеющегося деятельности с привлечением сторонних гг.
персонала преподавателей и специалистов. Проводить

обмен опытом с направлением специалистов В течение
РГП "АМТП" в морские порты и обучение в 2002-2005
специализированных учебных заведениях, гг.
предусматриваемый ежегодно утверждаемым
планом подготовки кадров.

11. Развитие Развитие взаимодействия порта со смежным 2002 г.
отношений со железнодорожным транспортным ведомством,
смежными в части дальнейшего применения метода
организациями сетевого планирования, с целью координации

и увязки во времени производства работ,
входящих в единый технологический процесс
перевозки и перевалки грузов.

12. Развитие Для обработки генеральных грузов и 2004-2005
грузового района оборудования приобрести кран г/п 12 тонн. гг.

Баутино Рассмотрения вопросов перспективного
строительства:

- судоремонтной базы; 2005-2007

- судостроительного завода гг.

3.2. Развитие производства

Основными видами услуг, оказываемых РГП "АМТП" являются перевалка сухих грузов, нефти и нефтепродуктов.

3.2.1. Перевалка сухих грузов

Основываясь на маркетинговом исследовании рынка и учитывая производственные возможности порта, предлагается следующий прогноз по перевалке сухих грузов, зерна и паромным перевозкам на 2001-2005 годы.

Виды грузов в тыс. тонн!2000 г.!2001 г. !2002 г. !2003 г. !2004 г. !2005 г.

! Факт ! Ожид. !прогноз !прогноз ! прогноз!прогноз

-----!-----!-----!-----!-----!-----!-----

Сухие грузы (всего)	736	938	1000	1050	1100	1200
из них: металл	701	906	900	900	900	900
другие грузы	35	32	100	150	200	300
Зерно	15	25	200	250	250	300
Паромные перевозки	8	51	816	816	830	830

1. Металл

Основной объем переваливаемого генерального груза (91% генеральных грузов составляет металлопродукция, из которых 67% является продукцией ОАО "Испат-Кармет") через порт Актау, экспортируется в Иран. Существуют два маршрута транспортировки казахстанского металлопроката с "Испат-Кармет", а именно через морской порт Актау и через ст. Серакс (пограничный переход между Туркменистаном и Ираном), а также два маршрута транспортировки металлопродукции с российских комбинатов, через порт Астрахань и через порт Актау.

Основными факторами, влияющими на увеличение грузопотока, являются:

1. Привлечение большего объема транзитных грузов, за счет предоставления скидок на ж/д транспортировку и гибкой тарифной политики РГП "АМТП";
2. Сокращение сроков доставки грузов;
3. Улучшенный сервис (увеличение сроков бесплатного хранения, оперативность обслуживания клиентов и т.д.).

Переориентация экспортного потока металлопроката с Восточно- Европейского

рынка сбыта с линии Жана-Аул - Новороссийск, на маршрут Жана-Аул - Актау - Баку - Батуми, Жана-Аул - Актау - Волго-Дон - порты Черноморско-Средиземноморского бассейна.

Развитие поставок давальческого сырья и соответствующего повышения импорта сыпучих грузов.

Факторы, сдерживающие объем грузопотока являются:

Перенасыщение рынка металлопродукции в Иране;

Альтернативные маршруты транспортировки (казахстанского металлопроката с "Испат-Кармет" через Серакс, порт Новороссийск, российской металлопродукции с металлургических комбинатов через порт Астрахань).

Индикативный план развития ориентируется на оптимистический прогноз - 1 млн. тонн, пессимистический - 700 тыс. тонн в год. Для индикативного плана на пятилетку принимается в объеме 900 тыс. тонн ежегодно.

2. Зерно

Для Казахстана особый интерес представляет Иран, емкость рынка которого оценивается в 5,5 млн. тонн в год. Транспортировка зерна через порт Актау может дать значительную экономию при экспорте продукции из западных областей республики. Ввод в эксплуатацию зернового терминала создает благоприятные условия для увеличения перевалки зерна, не только отечественных производителей, но и для привлечения транзитных грузов.

Основными факторами, влияющими на увеличение грузопотока, являются:

Сложившаяся ситуация на мировом рынке зерна (высокая урожайность в Республике Казахстан и РФ, с одной стороны, и, с другой стороны, засуха и неурожай в странах Европы, Канаде и другие).

1. Реализация правительственных программ по поставкам зерна в ИРИ.
2. Продвижение казахстанского зерна на азербайджанский рынок сбыта.

Факторами, сдерживающими объем грузопотока, являются:

- высокие тарифы на транспортировку ж/д транспортом до порта Актау;
- наличие конкурентных маршрутов.

Оптимистический прогноз составляет - 300 тыс. тонн, пессимистический - 100 тыс. тонн. Для индикативного плана на пятилетку принимаются объемы в пределах 150-300 тыс. тонн в год.

3. Другие грузы

В течение пятилетки намечается рост объема перевалки других грузов и их объем до конца пятилетки составит 300 тыс. тонн.

Через порт Актау осуществляется перевалка следующих видов других грузов: свинцовый и цинковый концентраты, кокс, асбест, барит, цемент, оборудование, цитрусовые, продукты питания, контейнера, ТНП и т.д.

Из них в Казахстан из Ирана, Азербайджана и других стран

импортируется свинцовый и цинковый концентраты, цитрусовые, продукты питания, оборудование, ТНП и др.

Из Казахстана экспортируются кокс, асбест, барит, цемент, минеральные удобрения и т.д.

4. Грузы, перевозимые паромом

Основным грузом, отправляемым паромным сообщением на данный период являются средства транспорта, нефтяное оборудование, буровой раствор, строительные материалы, продукты питания, хлопок. Вторым видом груза, перевозимых паромом, является нефть в железнодорожных цистернах.

Введение в 2000 году паромной линии Актау - Ноушахр (с заходом в Баку) и в сентябре 2001 года паромной линии в режиме железнодорожных перевозок по маршруту Актау-Баку позволило увеличить объем перевозки грузов.

Основными факторами, влияющими на увеличение грузопотока, являются:

1. Полноценное использование паромной линии Актау - Баку - Ноушахр.
2. Открытие нового маршрута Актау - Астрахань.
3. Привлечение новых видов груза (хлопок, оборудование и т.д.).
4. Загруженность железной дороги.

Факторами, сдерживающими объем грузопотока, являются:

Ограниченность района плавания.

Ставки таможенных сборов на транзитный груз.

При условии обеспечения выгодных условий транспортировки возможно рассмотрение вопросов экспорта через порт Актау:

хромовой руды;

энергетического угля для выработки электроэнергии, производства химической продукции, основанной на угле при условии эффективных эксплуатационных возможностях угольной добычи и его транспортировки;

удобрений (порядка 200-300 тыс. тонн в год) в Россию, Иран, Турцию и в регионы Средиземного моря ;

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

Для индикативного плана до 2005 года принимается перевалка груза, осуществляемая паромом, с 816 тыс. тонн в 2002 году с последующим увеличением до 830 тыс. тонн .

3.2.2. Перевалка нефти

В 2002 году сохранится тенденция, что крупнейшими отправителями нефти через морской порт Актау будут являться следующие компании: ОАО "Мангистаумунайгаз", ОАО "Каражанбасмунай", СП "Тенгизшевройл", АО "Актюбемунайгаз", "Кумкольмунай", а также другие компании, переваливающие незначительные объемы нефти и нефтепродуктов ("Тексако" и СП "Казполмунай" и др.).

Объемы транспортировки нефти через порт Актау напрямую зависят от производственных мощностей ЗАО "Казтрансойл" и планируемых объемов экспорта по данному транспортному направлению, объемов добычи нефтедобывающих компаний, квоты трубопроводной транспортировки, реализации проекта SWAP, осуществляет экспортные поставки в ИРИ .

Основной задачей порта в связи с вводом в действие в ноябре 2001 года "КТК" и соответственно с падением объемов перевалки нефти через порт с месторождения Тенгиз, является привлечение новых объемов нефти с других месторождений, в частности, ОАО "Харрикейн - Кумколь" и ОАО "Актюбемунайгаз".

1. Нефтяная компания "ММГ" будет являться основным клиентом по перевалке нефти в силу географического фактора, роста объемов добычи, перспективных рынков сбыта и более дешевого способа доставки бузачинской нефти.

На сегодня существует четыре маршрута транспортировки "бузачинской" нефти:

- Трубопроводная транспортировка от месторождения и до конечного пункта на одной из границ. Квота по трубопроводу для "ММГ" составляет 4,5 млн. тн.
- Транспортировка смешанным способом: трубопровод - море - железная дорога (Каламкас - Актау - Баку - Батуми).
- Транспортировка смешанным способом: трубопровод - море - железная дорога (Каламкас - Актау - Махачкала - Новороссийск).
- Транспортировка смешанным способом: трубопровод - морской транспорт (Каламкас - Актау - порты Черного и Средиземного морей).

"ММГ" из общего объема добываемой нефти, порядка 30% реализуется на внутреннем рынке Казахстана, остальной объем нефти реализуется на внешнем рынке.

Поставка нефти на экспорт осуществляется в страны СНГ и Дальнего Зарубежья.

Объем экспорта ежегодно составляет порядка 2,9 млн. тн.

Основными факторами, влияющими на увеличение грузопотока, являются:

Увеличение объемов добычи.

Квота транспортировки бузачинской нефти по территории РФ.

Использование схемы SWAP при транспортировке нефти в Иран.

Факторами, сдерживающими объем грузопотока, являются:

1) Ввод в эксплуатацию в 2001 году "КТК".

2) Ожидаемое падение цен на нефть.

3) Увеличение квоты транспортировки сырой нефти трубопроводом.

2. "ТШО" является крупным потребителем услуг порта Актау. Основную добычу нефти "ТШО" производит на месторождении Тенгиз. Среднегодовой объем добычи "ТШО" составляет 8,46 млн. тн. нефти. Поставка нефти на экспорт осуществляется в страны Дальнего Зарубежья.

Основными факторами, влияющими на увеличение грузопотока, являются:

1) "ТШО" имеет тарифные скидки на транспортировку нефти по маршруту Баку - Потти (трубопровод - железная дорога), что значительно снижает себестоимость транспортировки нефти.

2) Увеличение объемов добычи нефти на месторождении Тенгиз.

3) Снижение стоимости транспортировки тенгизской нефти на участке Кульсары - Мангышлак.

4) Введение в эксплуатацию трубопровода по маршруту Баку - Супса, профинансированного "ТенгизШевройл".

Факторами, сдерживающими объем грузопотока, являются:

1) Ввод в эксплуатацию в 2001 году "КТК".

2) Ожидаемое падение цен на нефть.

Впервые в 2000 г. осуществлен экспорт кумкольской нефти в количестве 48875 тонн, экспорт мазута составил 155882 тонн, однако с выходом постановления Правительства от 28 июля 2000 года N 1155 P001155_ о введении временного запрета на экспорт мазута, он был прекращен, что отразилось на объеме отправляемых нефтепродуктов.

В связи с ожидаемым спадом объемов транспортировки тенгизской нефти, по линии Актау для удержания доли нефтеперевалки, необходимо и далее практиковать положительный опыт отправки кумкольской нефти, увеличить объем транспортировки нефти компании "Узеньмунайгаз", также ориентировать поток нефти с месторождения Кинкияк (Актюбинская область) в направлении порта Актау. Разработку и добычу нефти производит компания "Актюбемунайгаз". Объем экспорта ежегодно составляет 1,2 млн. тн. нефти, к 2005 г. объем планируют увеличить в 3 раза. Компания за 10

месяцев 2001 года отправила нефти через порт Актау в количестве 330 тыс. тонн.

На основе изложенного анализа для индикативного плана на пятилетку,

принимается (с учетом ввода "КТК") объем от 3,0 до 3,5 млн. тонн нефти в год.

В связи с передачей в имущественный найм нефтяных причалов N 4, 5 и 9 ЗАО НМСК "Казмортрансфлот" на основании постановления Правительства РК от 27.09.2001 г. N 1263

P011263_

, доля нефти, переваливаемой через арендуемые причалы, составляет 66,6% от общей перевалки нефти. Соответственно, объем перевалки нефти на причалах, оставшихся в распоряжении порта, снизится на 66,6%. С учетом этих обстоятельств, объем перевалки нефти через нефтяной причал N 10 РГП "АМТП" и перевалка нефти в ж/д цистернах на паром прогнозируется в следующих объемах:

Вид груза	Нефть и нефтепродукты					
Годы	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	факт	ожд.	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз
Всего (млн. тонн)	3,385	4,136	1,05	1,066	1,1	1,166
в т. ч. а) "ТШО"	2,254	1,3	0,3	0,3	0,3	0,3
б) "ММГ"	0,852	1,5	0,5	0,5	0,5	0,5
в) другие	0,279	1,336	0,25	0,266	0,3	0,366

3.3. Прогнозируемые тарифы и цены, их обоснование

В области тарифной политики сохраняется государственное регулирование по основным видам работ и услуг. Применение понижающих коэффициентов к ставкам сборов и плат за перевалку транзитных грузов будет производиться в соответствии с установленным порядком.

РГП "АМТП" осуществляет свою производственную деятельность на основе тарифов, утвержденных Агентством Республики Казахстан по регулированию

естественных монополий, защите конкуренции и поддержке малого бизнеса и разработанных согласно Методическим рекомендациям по определению ставок сборов и плат за услуги и работы V990881_ .

Сборы и платы за работы и услуги, оказываемые портом, обеспечивают покрытие объективно необходимого уровня издержек производства и получение конкурентоспособной ставки прибыли на задействованные активы морского порта.

Принципы формирования ставок тарифов за работы и услуги, оказываемые морским портом, определяют:

- общие затраты, включаемые в себестоимость работ, услуг предоставляемых морским портом на планируемый период с расшифровкой по статьям затрат;
- объемы работ морского порта в натуральном измерении на базе фактических данных по видам выполняемых работ, услуг;
- стоимостную основу ставок сборов и плат путем обоснованного распределения затрат по видам выполняемых работ и предоставляемых услуг;
- себестоимость работ и услуг, путем деления полученной стоимостной основы на объем соответствующих видов работ, услуг;
- формируют уровень ставок сборов и плат на основе полученной себестоимости, с учетом прибыли на задействованные активы, обеспечивающей погашение основной суммы займа ЕБРР (с учетом использования для этой же цели амортизационных отчислений) .

При разработке тарифной политики порт Актау, прежде всего, ориентируется на необходимость постоянного отслеживания номенклатуры и объема грузопотоков, проходящих через порт. Увеличение объемов грузов, переваливаемых через порт, соответственно создаст возможности для проведения более гибкой тарифной политики.

Сравнительный анализ тарифной политики порта Актау с портами- конкурентами Каспийского бассейна, в частности, портами Туркменбаши и Астрахань, выявил, что в этих портах сроки эксплуатации перегрузочного оборудования в несколько раз больше чем в порту Актау и, как следствие этого, низкие амортизационные отчисления, что оказывает существенное влияние на величину ставок за перевалку груза и качество производимых работ.

На основании вышеуказанного, предприятие на пятилетку в индикативный план закладывает стабильные тарифы в долларах США, утвержденные приказом Агентства РК по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и поддержке малого бизнеса за N 08-ОД от 01.12.99 г.

3.4. Инвестиции

Дальнейшее развитие порта предусматривает реализацию следующих инвестиционных проектов в период до 2005 года:

Реконструкция порта Актау - Этап 2, предусматривающая:

- Реконструкцию волнолома и дамбы.

Расширение порта, предусматривающее:

- Этап I. Развитие в старой гавани.

- Этап II. Развитие за счет образования новой гавани (Северное направление).

Инвестиции в развитии порта до 2005 года показаны в Приложении 4.7.

3.5. Финансовые результаты и отношения с государственным бюджетом

Финансовая политика на период 2001-2005 годы будет определяться целью обеспечения самостоятельного обслуживания внешней задолженности Республики Казахстан, вытекающих из Проектного Соглашения между ЕБРР и Портом, последующего Кредитного Соглашения между Портом и Министерством финансов РК.

Для решения этой цели Программа развития устанавливает следующие действия:

1. Финансовая деятельность организуется на основе содержания специального депозитного счета, деноминированного как в национальной, так и в иностранной валюте "Счет обслуживания долга" (СОД).

2. Депонируются все поступления на СОД, финансовая деятельность осуществляется таким образом, чтобы эти средства использовались исключительно для :

- оплаты эксплуатационных расходов,
- возмещения процентов и основного долга по Займу ЕБРР.

3. Порт организует управление денежной наличностью, предпринимая все необходимые шаги для обеспечения наличия на 15 марта и 15 сентября каждого года остатка денежных средств на счете обслуживания долга в размере не менее 1,5-кратного объема полугодовой потребности в обслуживании Займа.

Основные показатели индикативного плана

Показатели финансового плана рассчитаны на основе объемных и эксплуатационных показателей и отражают ожидаемое состояние движения денежных средств по основной, инвестиционной и финансовой деятельности порта за 2001 год и проект до 2005 года .

Порт за основу для индикативного плана на пятилетку принимает следующие показатели, которые указаны в основных показателях (приложение N 4.1 форма 1 Т Р А Н С) .

На конец пятилетки по сравнению с 2000 годом по сухогрузам намечается рост в 1,6 раза, в том числе по видам грузов, перевалка металла увеличится на 28,3%, перевалка зерна - в 20 раз, других грузов - в 8,6 раза, объем паромных перевозок составит 830 тыс .
т о н н .

Доход от продаж находится в прямой зависимости от объема перевалки грузов. Доходы от продаж к концу 2005 года увеличатся на 25,4% по сравнению с 2000 г.

Расчет чистого дохода указан в приложении N 4.2 (Форма 2 ФР).

Производственная себестоимость на конец 2005 года увеличится по сравнению с 2000 годом в 2,2 раза, что объясняется ростом переменной составляющей издержек, напрямую связанных с увеличением в 3 раза объема перевалки сухих грузов на этот п е р и о д .

Общие и административные затраты к 2005 году увеличатся в 2,5 раза.

Показатели по труду и зарплате указаны в приложении N 4.4 (форма 4 ФР).

На конец пятилетки планируется увеличение численности 1,8 раза по сравнению с 2 0 0 0 г о д о м .

Расходы по процентам ЕБРР в 2000-2001 годах будут максимальными, далее по мере погашения основного долга по кредиту ЕБРР, они будут уменьшаться. План обслуживания внешнего займа на 2001-2005 годы (приложение N 4.5) показывает, что, начиная с 2003 года, существует риск необеспечения запаса денежных средств на конец отчетного периода в размере 1,5-кратного полугодового запаса, необходимого для погашения основного долга согласно Кредитному соглашению. График погашения процентов за кредит ЕБРР до 2011 года прилагается (приложение N 4.6).

Отношения порта с бюджетом регулируются согласно действующему налоговому законодательству Республики Казахстан. V950072_

РГП "АМТП", включен в Список предприятий-налогоплательщиков, подпадающих под Республиканский мониторинг. РГП "АМТП" является одним из крупных предприятий-налогоплательщиков и занимает 5-е место в области по объемам налоговых поступлений в бюджет, после предприятий нефтедобывающей отрасли.

С 2002 года планируется уменьшение суммы налоговых платежей РГП "АМТП" в бюджеты всех уровней, связанные с уменьшением общего объема доходов по сравнению с 2001 годом в связи с передачей в имущественный найм нефтяных причалов N 4 , 5 и 9 .

Расчеты с бюджетом на 2001-2005 годы показаны в приложении N 4.3 (форма 2 ФР)

Нефть, являясь стратегическим грузом, составляет основной грузопоток, переваливаемый портом Актау. Запуск в эксплуатацию трубопровода Тенгиз - Новороссийск (КТК) вызовет переориентацию значительных объемов нефти с порта Актау основным грузоотправителем нефти компанией "ТШО". По информации специалистов компании "ТШО" ожидаемый спад транспортировки в направлении порта Актау ориентировочно ожидается в апреле-мае месяцах 2002 года. Снижение объема перевалки нефти из ресурсов "ТШО" в течение 2002 года прогнозируется до 0,3 - 0,5 млн. тонн.

Ожидаемое снижение в течение 2002 года частично будет компенсировано за счет привлечения дополнительных объемов нефти с месторождений Каражанбас, Кумколь и А к т о б е .

На долгосрочную перспективу, восполнение последующего снижения объемов тенгизской нефти предполагается относительно компенсировать за счет планируемого общего увеличения объемов добычи в Республике Казахстан с привлечением объемов потенциально ориентированных месторождений (Бузачи), компаний, нуждающихся в естественном сбыте при росте добычи (Кумколь и др), и начала коммерческой добычи на новых крупнейших месторождениях.

Начиная с 2002 года, общий объем перевалки грузов снизится более чем на 40% от уровня 2001 года, основной причиной падения объемов является передача нефтеналивных причалов N 4, 5 и 9 в имущественный найм ЗАО НМСК "Казмортрансфлот", объемы перевалки нефти в РГП "АМТП" снизятся на 66,6%.

Передача действующих нефтеналивных причалов NN 4, 9 в пользование ЗАО НМСК "Казмортрансфлот" окажет значительное влияние на снижение уровня доходности РГП "АМТП" в планируемые годы.

Данный факт приведет к недополучению РГП "АМТП" доходов в размере, эквивалентном 3,5-4,0 млн. долларам ежегодно, что повлияет на структуру формирования и распределения денежных потоков (создание провизии), включая затраты, предусмотренные на погашение обязательств по займу ЕБРР, и перед бюджетом РК, и обеспечение обязательств по предполагаемым проектам (реконструкция волнолома и дамбы, приобретение буксира и др.).

После передачи в имущественный найм нефтяных причалов N 4, 5 и 9 ЗАО НМСК "Казмортрансфлот" в распоряжении РГП "АМТП" остается причал N 10, который наиболее подвержен риску простоев по метеоусловиям ввиду его неблагоприятного месторасположения.

Еще одним немаловажным аспектом является зависимость от производственных возможностей инфраструктуры транспортировки нефти в порту ЗАО НКТН "Казтрансойл" и вследствие этого необходимостью согласования каждой постановки нефтеналивных судов на причал N 10 с ЗАО НКТН "Казтрансойл".

Учитывая все вышеперечисленные факторы, а также с учетом колебания уровня мировых цен, существует риск уменьшения объемов перевалки нефти РГП "АМТП" до 8 5 0 т ы с . т о н н в г о д .

Основная часть доходов предприятия в течение последующих периодов по предварительным оценкам будет формироваться за счет поступлений от:

- сборов и плат за судозаход;
- операций на нефтепричале N 10 с планируемой максимальной загрузкой за счет объемов потенциально ориентированных месторождений (в частности, из ресурсов ОАО "ММГ") и компаний, нуждающихся в естественном сбыте при росте добычи;
- перевалки сухих грузов с ориентированием основной части складских площадей под размещение металлопродукции комбината "Испат-Кармет" и проведением мер по закреплению приоритета за крупными металлотрейдерами и ОАО "Испат-Кармет", путем подписания прямых генеральных соглашений о сотрудничестве.

Прогнозировать ситуацию с грузопотоками в направлении порта Актау на столь длительный период очень сложно, существует множество факторов, которые могут оказать влияние на их существование и объемы, таких как: ситуация на мировом рынке, изменение тарифной политики сопредельных государств Каспийского бассейна в целях переориентации транзитных грузопотоков в порта-конкуренты и др.

Как это произошло с транзитом российского металлопроката, проходящего до недавнего времени через порт Актау в Иран.

Тарифная политика Российской Федерации по загрузке собственных портовых мощностей на Каспии привела к практически полной переориентации существующего объема транзитного грузопотока проката черных металлов с порта Актау на Оля и А с т р а х а н ь .

Также перенасыщение Иранского рынка металлопродукции за счет увеличения импорта металлопроката с украинских комбинатов может привести к снижению объемов экспорта металлопродукции "Испат-Кармет" и соответственно уменьшению грузопотока в направлении порта Актау.

Учитывая вышеизложенное, существует риск снижения объемов перевалки металла до 5 0 0 т ы с . т о н н в г о д .

В этой связи, учитывая изучение отечественного рынка экспортного производства и импортного потребления, основной акцент при проведении мероприятий в 2002 году и в последующий период, должен быть сделан на международные рынки (Китай, Иран, Турция, Узбекистан, страны Европы) в целях привлечения дополнительных и новых грузопотоков (хлопок, зерно, контейнерные грузы, глинозем, соевый шрот, медь и др.) и развития новых видов услуг (перевалка через паромный комплекс, зерновой т е р м и н а л) .

В настоящее время в Правительстве Республики Казахстан находится на рассмотрении проект постановления Правительства Республики Казахстан "О проекте

Указа Президента Республики Казахстан "О создании специальной экономической зоны "Морпорт-Актау". Территория предполагаемая для передачи для СЭЗ "Морпорт-Актау" указана в приложении N 4.11.

В перспективе создание СЭЗ "Морпорт-Актау" является одним из ряда мероприятий, направленных на предупреждение рисков.

СЭЗ "Морпорт-Актау" создается в целях привлечения инвестиций, использование передовых технологий и оборудования в строительстве, транспорте и производстве для с о з д а н и я :

- высокотехнологичных производств и выпуска экспортоориентированной и импортозамещающей продукции;

- комплексного развития международного транспортного узла морских, железнодорожных, трубопроводных, автомобильных и воздушных перевозок;

- эффективного использования транзитного потенциала РК;

- создания сервисных производств, складирования, перевалки, переработки грузов;

- создания современных страховых, банковских и информационных услуг и др.

Развитие данных направлений деятельности на территории СЭЗ "Морпорт-Актау" будет способствовать увеличению объемов перевалки грузов через порт.

З а к л ю ч е н и е

Таким образом, полноценная реализация представленной Программы развития порта Актау на 2001-2005 гг. будет способствовать:

дальнейшей интеграции водной транспортной системы Республики Казахстан в мировую транспортную систему;

усилению стратегической роли порта Актау в обеспечении международной торговли Казахстана;

планомерному развитию производственного комплекса, обеспечивающего

привлечение значительных объемов груза и гарантирующего их надлежащую переработку;

расширению и укреплению возможности сбыта отечественной металлургической, химической и сельскохозяйственной продукции;

созданию валютно-сберегающего производства, позволяющего обеспечить пополнение валютных запасов Республики;

оказанию положительного влияния на экономические связи Казахстана во всем Евроазиатском регионе.

4.1. Основные показатели социально-экономического развития РГП "АМТП" на 2001-2005 годы (Форма 1 ТРАНС)

	! единица !	1999	2000	2001	2002	2003
	! измерения!	отчет	отчет	ожд.	прогноз	прогноз
-----!-----!-----!-----!-----!-----!-----						
1. Общая перевалка						
грузов	млн. тонн	2,35	4,144	5,15	3,066	3,182
В т.ч.:						
а) Нефть	млн. тонн	2,07	3,385	4,1	1,05	1,066
б) Сухогрузы	млн. тонн	0,27	0,736	0,938	1,0	1,05
в) Зерно	млн. тонн	0,008	0,015	0,025	0,2	0,25
г) Паромные перевозки	млн. тонн	0	0,008	0,051	0,816	0,816
2. Количество						
обработанных судов						
на причалах 4, 9	судов	0	0	55	348	355
3. Всего доходов	млн. тенге	1084,5	2529,3	3423,8	2833,2	3063,0
В т.ч. от основной						
деятельности	млн. тенге	899,2	2227,4	3004,5	2642,9	2855,5
от неосновной						
деятельности	млн. тенге	185,3	301,9	419,3	190,3	207,5
4. Общие расходы (без						
корпоративного налога)	млн. тенге	1159,3	1858,4	2137,9	2342,5	2623,8
В т.ч. от основной						
деятельности	млн. тенге	990,8	1302,4	1779	1964,7	2149,4
от неосновной						
деятельности	млн. тенге	168,5	556	358,9	377,8	474,4

продолжение таблицы

	!2004 прогноз!	2005 прогноз!	2000 в % к 1999!	2005 в % к 2000
-----!-----!-----!-----!-----				
1	3,28	3,496	176,3	84,4
а)	1,1	1,166	163,5	34,4
б)	1,1	1,2	272,6	163,0
в)	0,25	0,3	187,5	в 20 раз
г)	0,83	0,83	0	в 103,8 раза

2	366	388	0	0
3	3280,7	3619,5	233,2	143,1
от основной деятельности	3055,4	3375,2	247,7	151,5
от неосновной деятельности	225,3	244,4	162,9	80,9
4	2797,3	2995,3	252,3	161,2
от основной деятельности	2346,0	2566,3	131,4	197,0
от неосновной деятельности	451,3	429,0	254,6	77,2

Приложение N 4.2

4.2. Расчет чистого дохода (сводный расчет)

РГП "Актауский морской торговый порт" на 2001-2005 годы

(в млн. тенге) (Форма 2 ФР)

	! 1999 !	! 2000 !	! 2001 !	! 2002 !	! 2003 !	! 2004 !	! 2005 !	! 2000 !	! 2005 !
	! отчет !	! отчет !	! ожд. !	! прог- !	! прог- !	! прог- !	! прог- !	! в % !	! в % !
	! !	! !	! ноз !	! ноз !	! ноз !	! ноз !	! к 1999 !	! к 2000 !	
	!-----!	!-----!	!-----!	!-----!	!-----!	!-----!	!-----!	!-----!	!-----!
1. Доход от реализации продукции (основной деятельности)	899,2	2227,4	3004,5	2642,9	2855,5	3055,4	3375,2	247,7	151,5
2. Себестоимость реализованной продукции (работ, услуг) - всего	317,8	598,7	866,1	1094,1	1254,1	1426,6	1621	188,4	270,7
В том числе: Расходы на оплату труда	95,1	167,7	298,9	340,5	378	402	438	176,3	261,2

Сырье и материалы, энергия 24,8 47,5 102,7 166,6 199,9 239,9 287,9 118,5 606,1

Амортизационные отчисления 91,5 221,9 257,7 272,4 285,1 295,9 305,6 242,5 137,7

Другие затраты 106,4 161,6 206,8 314,6 398 497 589,5 163,7 364,5

в т.ч.
лизинг
буксира 95,4 234,9 242,9 241,1

3. Валовой доход (стр 1 - стр 2) 581,4 1628,7 2138,4 1548,8 1601,4 1628,8 1754,2 280,1 107,7

4. Расходы периода 673,1 703,7 912,9 870,6 895,3 919,4 945,3 104,5 134,3

5. Доход (убыток) от основной дея-ти -91,7 925,0 1225,5 678,2 706,1 709,4 808,9 -1009,8 87,4

6. Доход (убыток) от неосновной дея-ти 16,9 -254,1 60,4 -187,5 -266,9 -226 -184,7 539,9 +69,4

7. Доходы всего (стр 5 + стр 6) -74,8 670,9 1285,9 490,7 439,2 483,4 624,2 -1357,9 93,0

8. Корпоративный налог 46,6 319,9 455,6 147,2 131,8 145,1 187,2 1938,8 58,5

9. Чистый
 доход (убыток)
 (стр 7 -
 стр 8) -121,4 351,0 830,3 343,5 307,4 338,3 437 -762,1 124,5

Затраты на
 1 тенге
 валовой
 продукции 1,10 0,58 0,59 0,74 0,75 0,77 0,76 53,1 131,0
 (работ, услуг)

Приложение N 4.3

4.3. Расчеты с бюджетом РГП
 "Актауский морской торговый порт" на 2001-2005 годы
 (млн. тенге) (Форма 2 ФР)

 ! 1999 ! 2000 ! 2001 ! 2002 ! 2003 ! 2004 ! 2005 ! 2000 ! 2005
 !отчет !отчет !ожд. !прог- !прог- !прог- !прог- ! в % ! в %
 ! ! ! ! ноз ! ноз ! ноз ! ноз !к 1999!к 2000
 -----!-----!-----!-----!-----!-----!-----!-----!-----!-----

1. Совокупный
 доход (убыток)
 - всего 1084,5 2529,3 3423,8 2833,2 3063 3280,7 3619,5 233,2 143,1

2. Вычеты -
 всего 1159,3 1858,4 2137,9 2342,5 2623,8 2797,3 2995,4 160,3 161,2
 В том числе:

Земельному
 налогу 3,6 4,1 5 5 5 5 5 113,9 122,0

Налогу на
 транспортные
 средства 0,2 0,3 0,4 0,4 0,4 0,4 0,4 150,0 133,3

Налогу на
 имущество 23,6 56,8 62 65 65 65 65 240,7 114,4

Социальный

налог 22,9 51,1 96,6 100,8 120,6 154 196,8 223,1 385,1

Прочие 1109,0 1746,1 1973,8 2171,3 2432,8 2572,9 2728,2 157,4 156,2

3. Налогооблагаемый

доход (прибыль)

(стр 1 -

стр 2) -74,8 670,9 1285,9 490,7 439,2 483,4 624,1 +745,7 93,0

4. Налоговые

льготы - - -

5. Налогооблагаемый

доход с

учетом -74,8 670,9 1285,9 490,7 439,2 483,4 624,1 +745,7 93,0

льгот и убытков

(стр 3-стр 4)

6. Подоходный налог

с юридических лиц:

Начислено 46,6 319,9 455,6 147,2 131,8 145,1 187,2 686,5 58,5

Уплачено 46,6 319,9 360,6 67,2 81,8 95,1 152,2 686,5 47,6

7. Налог на

добавленную стоимость:

Начислено 22,8 33,4 60,8 59 57 63,7 65,2 146,5 195,2

Уплачено 14,3 19 36,5 35,4 34,2 38,2 39,1 132,9 205,8

Приложение N 4.4

4.4. Численность работников и фонд заработной платы
РГП "Актауский морской торговый порт"
на 2001-2005 годы (Форма 4 ФР)

	! единица !	1999	! 2000 !	2000	! 2001 !	2001	! 2002 !	2002	! 2003 !	2003
	! измерения !	отчет	! отчет !	отчет	! ожд. !	ожд.	! прогноз !	прогноз	прогноз	прогноз
	-----!	-----!	-----!	-----!	-----!	-----!	-----!	-----!	-----!	-----!
Среднесписочная численность работников человек		263		296		380		433		467
Динамика численности	в %	88,9		100,0		128,4		113,9		107,9
Фонд заработной платы	млн. тенге	112,3		169,7		429,6		489,3		540
Динамика фонда оплаты	в %	66,1		100		253,2		113,9		110,4
Среднемесячная заработная плата	тыс. тенге	35,6		47,8		94,2		94,2		96,4
Динамика сред. зарплаты	в %	74,5		100,0		197,2		100,0		102,3
Общий доход	млн. тенге	1084,5		2529,3		3423,8		2833,2		3063,0
Производительность труда	млн. тенге	4,12		8,54		9,01		6,54		6,56

 продолжение таблицы

	!2004 прогноз!	2005 прогноз!	2000 в % к 1999!	2005 в % к 2000
	-----!	-----!	-----!	-----!
Среднесписочная численность работников	490	525	112,5	177,4
Динамика численности	104,9	107,1	112,5	148,5
Фонд заработной платы	574	626	151,1	161,6
Динамика фонда				

оплаты	106,3	109,1	151,3	161,6
Среднемесячная заработная плата	97,6	99,4	134,3	121,2
Динамика сред. зарплаты	101,3	101,8	134,2	209,2
Общий доход	3280,7	3619,5	233,2	146,8
Производительность труда	6,70	6,89	207,2	98,5

Приложение N 4.5

4.5. План обслуживания внешнего займа на 2001-2005 годы

Показатели	! ед.	! 2000	! 2001	! 2002	! 2003	! 2004	! 2005
! измерения!	!	!	!	!	!	!	!
1. Общий доход	млн. тенге	2529,3	3423,8	2833,2	3063,0	3280,7	3629,5
2. Общий расход	млн. тенге	1858,4	2137,9	2342,5	2623,8	2797,3	2995,3
в т.ч.							
амортизация	млн. тенге	229,6	265,3	285,0	298,0	309,2	319,4
3. Доход до налогообложения	млн. тенге	670,9	1285,9	490,7	439,2	483,4	624,2
4. Налоги	млн. тенге	319,9	455,6	147,2	131,8	145,1	187,2
5. Чистый доход	млн. тенге	351,0	830,3	343,5	307,4	338,3	437,0
6. Рентабельность чистой прибыли к затратам	%	18,9	38,8	14,7	11,7	12,1	14,6
7. Обязательства по возврату займа	млн. тенге	628,8	649,6	682,7	711,4	735,7	760,0
8. Переходящий остаток денежных средств от							

прошлого года	млн. тенге	398,3	494,3	655,6	548,0	442,2	353,8
9. Сумма для погашения займа	млн. тенге	978,9	1589,9	1284,1	1153,4	1089,5	1110,2
10. Остаток денежных средств на конец периода	млн. тенге	494,3	655,6	548,0	422,2	353,8	350,2

Приложение N 4.6

4.6. График погашения процентов и основной суммы Займа ЕБРР по Проекту реконструкции порта Актау

млн. долл.

(Этап 1)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Задолженность	10,40	32,78	49,46	48,30	43,70	40,59	36,18	31,76	27,35
Проценты	0,40	1,15	2,30	3,20	3,22	2,19	1,95	1,72	1,48
Основной долг	0,00	0,00	0,00	4,42	4,42	4,42	4,42	4,42	4,42
Сумма	0,40	1,15	2,30	7,62	7,64	6,61	6,37	6,14	5,90

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	всего
Задолженность	22,93	18,51	14,10	9,68	5,27	0,85	
Проценты	1,24	1,00	0,76	0,52	0,28	0,05	21,46
Основной долг	4,42	4,42	4,42	4,42	4,42	4,28	52,90
Сумма	5,66	5,42	5,18	4,94	4,70	4,33	74,36

Графики, рассчитанные исходя из ставки ЛИБОР в 2011 году, 5,4% годовых и полного освоения Займа ЕБРР

(См. бумажный вариант)

Приложение N 4.7

4.7. Инвестиции на период до 2005 г. Развитие порта в северном направлении

Наименование сооружений	Начало	Окончание	Ориентиро-	годы
строит-	строи-	вочная	!-----	

!тельство !тельство !стоимость !2002!2003!2004!2005

! ! !млн. долл.! ! ! !

-----!-----!-----!-----!-----!-----!-----!-----

Реконструкция порта Актау

Этап II

Реконструкция волнолома и

дамбы 2003 2004 19.355 13 6.355

1 Этап

Причал ферросплавов 2003 2004 15 5 10

Нефтеналивные причалы 2003 2005 8 4 2 2

Причал для

плавбункеровщика 2005 2005 1 1

Бункерная база 2003 2005 2.1 0.7 0.7 0.7

II Этап

Волнолом 2005 2007 17 17

Мол 2005 2007 10 10

Перенос водозаборного

канала 2003 2005 33 8 15 10

Образование территории 2005 2014 2 2

Причал генеральных грузов 2005 2008 5 5

Причал войсковой части 2005 2008 3 3

Контейнерный причал 2005 2008 2 2

Дноуглубление 2005 2008 2 2

Железнодорожные пути 2005 2012 0.5 0.5

Итого 119.955 30.7 34.055 55.2

(Специалисты: Склярова И.В.,

Умбетова А.М.)