

Об утверждении Программы создания национального морского торгового флота на 2004-2006 годы

Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 июля 2004 года N 763

В соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 5 сентября 2003 года N 903 "О Плана мероприятий по реализации Программы Правительства Республики Казахстан на 2003-2006 годы" Правительство Республики Казахстан постановляет:

1. Утвердить прилагаемую Программу создания национального морского торгового флота на 2004-2006 годы.
2. Министерству транспорта и коммуникаций Республики Казахстан ежегодно в январе и июле представлять в Правительство Республики Казахстан информацию о ходе реализации Программы.
3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Заместителя Премьер-Министра Республики Казахстан Мынбаева С.М.
4. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

П р е м ь е р - М и н и с т р

Республики Казахстан

У т в е р ж д е н а

постановлением

Правительства

Р е с п у б л и к и

К а з а х с т а н

от 13 июля 2004 года N 763

Программа создания национального морского торгового флота на 2004-2006 годы

1. Паспорт Программы создания национального морского торгового флота на 2004-2006 годы

Наименование	Программа создания национального морского торгового флота на 2004-2006 годы (далее - Программа)
Основание разработки	1. Постановление Правительства Республики Казахстан от 5 сентября 2003 года N 903 "О Плана мероприятий по реализации Программы

Правительства Республики Казахстан на 2003-2006 годы" (пункт 4.4 Плана мероприятий);

2. Постановление Правительства Республики Казахстан от 4 декабря 1998 года N 1239 "О создании закрытого акционерного общества "Национальная морская судоходная компания "Казмортрансфлот";

3. Постановление Правительства Республики Казахстан от 21 февраля 2001 года N 267 "О Концепции развития торгового мореплавания в Республике Казахстан";

4. Постановление Правительства Республики Казахстан от 11 июля 2001 года N 801 "Об одобрении Концепции государственной

транспортной политики Республики Казахстан"

Срок реализации 2004-2006 годы

Разработчики

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, закрытое акционерное общество "Национальная морская судоходная компания "Казмортрансфлот", закрытое акционерное общество "Национальная компания

"КазМунайГаз"

Цель и задачи

Программы

Создание национального морского торгового флота на основе высокоорганизованной портовой инфраструктуры, в полном объеме обеспечивающего потребности страны в морских внешнеторговых грузоперевозках, способствующего реализации экономико-географического потенциала Казахстана, обладающего современной технической базой и приносящего высокий доход.

Для достижения данной цели необходимо решить следующие задачи:

- 1) обеспечить оснащение национального морского торгового флота современными судами необходимых типов и классов;
- 2) переориентировать внешнеэкономические грузопотоки (экспорт, импорт) на

- отечественный торговый флот;
- 3) развивать портовую инфраструктуру путем освоения территорий портов Актау, Баутино и Курык, а также Тупкараганского района Мангистауской области;
 - 4) создать судоремонтную базу;
 - 5) создать вспомогательный флот и флот поддержки морских операций;
 - 6) создать национальный класс специалистов морских профессий, систему подготовки и переподготовки кадров для морского торгового флота страны;
 - 7) повысить уровень безопасности мореплавания и экологической безопасности на морском транспорте.

Источники
финансирования

До конца 2006 года планируется инвестировать порядка 238-240 млн. долларов США. Источниками являются заемные средства.

Общая сумма расходов по реализации Программы составит 34750 млн. тенге, в том числе: 2004 году - 11885 млн. тенге, 2005 году - 14915 млн. тенге,

2006 году - 7950 млн. тенге.

Результат от
реализации
Программы

В 2006 году отечественный торговый флот будет насчитывать 10 судов общим тоннажем 80-85 тыс. тонн, в том числе 6 танкеров, способных осуществлять транспортировку не менее 5,5 млн. тонн нефти в год, а также
4 с у х о г р у з о в .

В результате этих мероприятий общий объем транспортировки грузов национального оператора Закрытого акционерного общества "Национальная морская судоходная компания "Казмортрансфлот", переориентированных с иностранных судоходных компаний, в 2006 году достигнет 6,3 млн. тонн, в том числе нефти - 5,8 млн. тонн, сухих грузов - 0,5 млн. тонн. Результаты

финансово-хозяйственной деятельности будут способствовать дальнейшему интенсивному развитию отечественного морского торгового ф л о т а .

Будут реконструированы и модернизированы нефтеналивные причалы N 4 и 5 порта Актау, построены новые погрузочные комплексы в Тупкараганском заливе, экспортоориентированные нефтеналивные терминалы в порту Курык. Современная судоремонтная база позволит удовлетворить спрос на данный вид услуг со стороны большого количества судоходных компаний, оперирующих в Каспийском море. Будет построен вспомогательный флот из 25 судов для каботажных перевозок, обслуживания торгового флота и морских операций в Северном Каспии.

2. Введение

2.1. Основание для разработки

Казахстан, находящийся в стадии интенсивного экономического развития, все больше нуждается в расширении путей реализации своего экономического потенциала. Эффективность функционирования транспортно-коммуникационного комплекса страны, способствующая экономическому росту и обеспечивающая потребности экономики Казахстана, во многом определяется развитием новых видов транспортных услуг и использованием транзитного потенциала. В их числе планируется создать национальный морской торговый флот.

В целях развития морского транспорта Казахстана, создания национального морского торгового флота постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 декабря 1998 года N 1239 создано закрытое акционерное общество "Национальная морская судоходная компания "Казмортрансфлот" (ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот").

К операционной деятельности по оказанию международных услуг по транспортировке грузов в Каспийском море Компания приступила в IV квартале 2001 года. В 1999-2000 годы помимо конъюнктурных ценовых колебаний на мировых товарных рынках, экспорт казахстанской нефти удовлетворялся возможностями

пропускной способности трубопроводной системы Атырау-Самара, а также железнодорожного транспорта.

В отличие от Прикаспийских государств Казахстан не имел своего флота. Конъюнктура рынка морских перевозок в Каспийском море определялась судоходной компанией Азербайджана, занимавшей доминирующее положение.

В Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2010 года отмечено, что при наличии потенциальных возможностей по осуществлению морских перевозок их развитие сдерживается отсутствием собственного морского флота. Задачей ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот" является создание национального морского танкерного и сухогрузного флотов, что будет способствовать интеграции водного транспорта Казахстана в мировую транспортную систему.

Концептуальные основы создания морского торгового флота страны заложены в Концепции развития торгового мореплавания в Республике Казахстан, одобренной постановлением Правительства Республики Казахстан от 21 февраля 2001 года N 267. При этом была поставлена конкретная задача "разработки и принятия программы развития торгового мореплавания в Республике Казахстан".

В январе 2002 года принят Закон Республики Казахстан "О торговом мореплавании". В настоящее время активно ведется работа по приведению имеющихся нормативных правовых актов в соответствие с международными, а также создание нормативной правовой базы в отрасли морского транспорта.

Пунктом 4.4. Плана мероприятий по реализации Программы Правительства Республики Казахстан на 2003-2006 годы, утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 5 сентября 2003 года N 903, предусмотрено мероприятие: "Разработать Программу создания национального морского торгового флота на 2004 - 2006 годы".

В Государственной программе освоения казахстанского сектора Каспийского моря, утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 16 мая 2003 года N 1095, одним из приоритетов является развитие морского транспорта, включая создание флота поддержки морских операций на шельфе.

Стратегией индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 годы (Указ Президента Республики Казахстан от 17 мая 2003 года N 1096) отмечено, что для развития морских перевозок создана Национальная морская судоходная компания "Казмортрансфлот", тем самым заложена основа создания собственного морского торгового флота в Казахстане.

2.2. Краткая характеристика "Казмортрансфлот"

Акционерами ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот" являются Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (50% доли в уставном капитале) и Закрытое

акционерное общество "Национальная компания "КазМунайГаз" также 50% (доли в уставном капитале).

Основными видами уставной деятельности ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот" являются:

- 1) перевозка всех видов грузов, нефти и нефтепродуктов, генеральных грузов, контейнеров, пассажиров, животных;
- 2) строительство, эксплуатация, ремонт, покупка всех видов судов, барж, плавучих доков и им подобных, оказание посреднических услуг;
- 3) сдача в наем (фрахтование, включая фрахтование без экипажа), а также лизинг судов;
- 4) строительство, эксплуатация и покупка всех видов складов, хранилищ, холодильных установок, ангаров, разгрузочных набережных и другого оборудования;
- 5) строительство судоверфи (судоремонтных баз), создание судоремонтной структуры;
- 6) морское агентирование;
- 7) портовые и экспедиторские услуги;
- 8) иная деятельность, не запрещенная законодательством: деятельность оператора морского терминала, эксплуатация сервисного флота и бункеровка судов.

География базирования. Согласно Концепции развития ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот" казахстанские суда будут оперировать в Каспийском, Черном, Средиземном морях. Операционная деятельность Компании в Каспийском море осуществляется через порт Актау.

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 27 сентября 2001 года N 1263 "Некоторые вопросы развития торгового мореплавания" ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот" в долгосрочный имущественный наем переданы нефтеналивные причалы N 4, 5 и 9 вместе с расположенными на этом участке оборудованием, коммуникациями, обустройством и неотъемлемыми объектами инфраструктуры, находящиеся в хозяйственном ведении Республиканского государственного предприятия "Актауский морской торговый порт". Одним из условий имущественного найма является проведение реконструкции и модернизации нефтеналивных причалов N 4 и 5 порта Актау.

Производственная деятельность. Впервые в истории суверенного Казахстана с 18 октября 2001 года начато оперирование морского транспорта страны в Каспийском море. В 2002 году собственными силами Компания перевезла 3212 тыс. тонн нефти по маршрутам Актау-Махачкала (Россия), Актау-Нека (Иран), Актау-Батуми (Грузия). Согласно прогнозам к концу 2006 года ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот" ежегодно будет транспортировать не менее 5,5 млн. тонн нефти из порта Актау.

В 2002 году с нефтеналивных причалов N 4 и 9 порта Актау Компания перевалила

3533 тыс. тонн нефти. В среднесрочном периоде с каждого действующего причала планируется ежемесячно переваливать не менее 150 тыс. тонн нефти.

3. Анализ современного состояния проблемы

3.1. Судоходные компании

3.1.1. Международный опыт

На рынке международных морских перевозок судоходные компании стремятся к созданию устойчивого, взаимовыгодного сотрудничества. Гармонизация национальной и региональной судоходной политики также находит особую поддержку.

Международный опыт свидетельствует о масштабном использовании мер государственной поддержки национального судоходства в период его становления. В целях оказания влияния на структуру собственности национального флота, развития морских перевозок и судостроения, правительства различных государств использовали ряд мер, частично приведенные в таблице.

Государственные меры помощи национальному судоходству отдельных стран

Страна	Преферен- ции нац. судовла- дельцам в перевозках грузов	Эксплу- атаци- онные субси- дии	Суб- сиди- рован- ные выплаты	Прави- тельст- венные гаран- тии по кре- дитам	Судо- стро- итель- ные кре- диты	Налого- вые, аморти- зацион- ные льготы	Запрет на участие в каботаж- ных пере- возках
Бразилия	X	X	X	X	X		
Германия		X	X	X	X		
Греция		X	X	X	X		
Малайзия	X			X	X		
Норвегия		X	X				

США	X	X	X	X		
Турция	X		X			X
Швеция					X	X
Юж.Корея	X	X	X			
Япония						X X

Источник: Вензик Н.Г., Левиков Г.А. "Повышение конкурентоспособности судоходных компаний"

В США за национальными судовладельцами резервируется 100% военных и 50% правительственных грузов, что обеспечивает 30% гарантированную загрузку флота. Во Франции за национальным флотом зарезервированы две трети внешнеторговых перевозок нефти, 60% гидрокарбоната и 40% угля. Испания гарантирует национальному флоту перевозки 100% нефти, табака и хлопка.

Резервирование грузов применялось в различной степени странами Юго-Восточной Азии: Малайзией, Индонезией, Филиппинами, Южной Кореей. В Южной Корее резервируются импорт сырой нефти, руды, удобрений, зерна, сырья для нефтехимического производства, угля, сжиженного газа, правительственных грузов, экспорт цемента и изделий из стали.

Собственность на морские суда остается важной чертой судоходства. Собственность на суда и оборудование в стране рассматриваются как стратегические инвестиции и являются основой обеспечения надежных и гибких услуг по транспортировке грузов. Кроме того, для грузоотправителей она служит показателем приверженности перевозчика конкретному направлению перевозок.

3.1.2. Конкурентоспособность национального морского торгового флота

В целях конкурентоспособности национальных судоходных компаний Правительства многих стран проводят протекционистскую политику путем предоставления субсидий, оказания финансовой помощи судоходству, предпочтения национальных операторов при распределении грузовых потоков. Для крупных перевозчиков избыток тоннажа используется как инструмент в конкурентной борьбе. Повышая частоту судозаходов, они увеличивают свою долю в перевозках.

Кардинальные меры принимает Правительство России. С целью обеспечения национальных интересов и безопасности "Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года" предусматривает к 2010 году увеличение до 50% перевозок экспортно-импортных грузов судами Российской Федерации. Правительство разработало меры по возврату флота под российский флаг. Для предоставления права Правительству закрепления за российскими судовладельцами перевозки

стратегических грузов, включая грузы, перевозимые в рамках соглашений о разделе продукции, будут внесены изменения в Федеральный Закон "О государственном регулировании внешнеторговой деятельности".

Морской торговый флот Республики Казахстан в процессе становления нуждается в ряде мер, обеспечивающих закрепление за ним части внешнеторговых грузов, транспортируемых через порт Актау. При этом меры протекционистского характера в рамках повышения конкурентоспособности будут ограничены по времени. Период необходимый для перехода казахстанского судоходства на устойчивое развитие, включая грузовые преференции, планируется до конца 2006 года.

3.1.3. Национальный оператор морских перевозок

В целях развития отечественного морского торгового флота и сопутствующих отраслей мировой опыт свидетельствует о предоставлении правительством страны отдельным судоходным компаниям статуса "национального оператора" морских перевозок, который предусматривает целый комплекс мер государственной поддержки.

В свою очередь, предоставление статуса национального перевозчика влечет за собой и соблюдение ряда требований со стороны самой судоходной компании:

- 1) наличие статуса юридического лица своей страны и использование для перевозок флота под государственным флагом;
- 2) наличие лицензии или другого разрешительного документа на оказание услуг по перевозке пассажиров и грузов морским транспортом;
- 3) осуществление деятельности согласно требованиям правовых актов о торговом мореплавании и национального законодательства;
- 4) проведение международной аудиторской организацией проверки на соответствие Системе безопасности мореплавания и др.

Помимо этого, в круг обязательных к выполнению национальной судоходной компанией функций входит:

- 1) перевозка грузов по государственному заказу;
- 2) первоочередное исполнение обязательств, вытекающих из заключенных страной международных договоров;
- 3) выполнение заданий Правительства по морским перевозкам;
- 4) обеспечение надлежащего уровня безопасности судоходства;
- 5) осуществление производственной деятельности в соответствии с высокими нормами по защите окружающей природной среды и др.

Всесторонняя государственная поддержка развития национальных судоходных компаний должна рассматриваться и в контексте обеспечения национальной безопасности и национальных интересов страны. Присутствие национального флота в

прилегающих водных пространствах должно обеспечивать потребности государства в перевозках стратегически важных грузов, доставке морским транспортом экспортной продукции и обеспечению импорта продовольствия и других жизненно важных товаров.

Движение судов под национальным флагом в крупнейших морях и океанах вблизи центров международной торговли является показателем степени участия страны в мирохозяйственных процессах и демонстрирует экономическую мощь государства.

Перед Казахстаном в развитии экспортных направлений в числе первоочередных стоит задача поиска оптимального способа транспортировки углеводородного сырья с учетом прогнозируемого роста его добычи. Это обусловлено вводом в эксплуатацию новых месторождений и освоением казахстанского сектора шельфа Каспийского моря.

Интенсивное развитие национального морского торгового флота в значительной степени должно способствовать решению вопросов транспортировки казахстанской экспортной продукции с учетом соответствия параметрам экономической безопасности. Национальная морская судоходная компания должна сохранить контроль над транспортными потоками морских перевозок и способствовать использованию конкурентных преимуществ казахстанской продукции.

3.1.4 Конкуренция судоходных компаний в Каспийском море

В целях определения места и роли морского транспорта Казахстана в Каспийском море в среднесрочной перспективе проведен анализ деятельности судоходных компаний Прикаспийских государств.

Республика Азербайджан до IV квартала 2001 года практически контролировала и определяла конъюнктуру рынка морских перевозок на Каспийском море. Каспийское морское пароходство (далее - Каспар), располагаясь 4 сухогрузами и свыше 30 танкерами, занимала 58-60% рынка морских перевозок на Каспии. Грузоподъемность флота составляет почти 211,3 тыс. тонн. Однако, учитывая ограничения по осадке судов практически во всех портах Каспийского моря, реальный тоннаж Каспара составляет 168,5 тыс. тонн. Флот Каспара работает между портами: Актау, Дюбенди, Махачкала, Туркменбаши. Средний возраст судов грузоподъемностью 5000-5350 тонн составляет 16 лет, самому старому судну из этой серии 21 год. Возраст судов грузоподъемностью 7400 тонн составляет 15-17 лет, а судов грузоподъемностью 12300 тонн - 26 - 28 лет.

Российская судоходная компания "Волготанкер" совместно с британской компанией Burren Energy (Shipping and Transportation) (Burren) при грузоподъемности 65 тыс. тонн контролировали около 28% рынка перевозок на Каспии. Российскими судами в Иран перевозится металлопрокат из Челябинского, Магнитогорского, Западно-Сибирского и Орско-Халиловского металлургических комбинатов, а также

осуществляется транспортировка нефти на порты Исламской Республики Иран. Танкеры построены на российских верфях и работают под российским флагом. Присутствие "Волготанкера" в Каспийском море носит сезонный характер. В силу загруженности в период летней навигации на внутренних реках России, эта компания существенной конкуренции и влияние на баланс тоннажа на Каспии не оказывает.

В IV квартале 2001 года ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот" зафрахтовало 6 танкеров у компании Burren. С 2002 года Burren не представляет серьезной конкуренции в транспортировке грузов в Каспийском море.

Иран транспортирует 10% грузов Каспийского региона, включая металлопродукцию ОАО "Испат-Кармет", российских металлургических заводов. Иранская компания "Хазар Шиппинг Компани" кроме металлопроката перевозит асбест ОАО "Кустанайасбест" и зерно ЗАО "Продкорпорация".

Морской торговый флот Туркменистана состоит из 4 сухогрузов, но объемы перевозимых ими грузов незначительны.

Если рассматривать динамику транспортировки грузов в Каспийском море, то в IV квартале 2001 года наблюдалось изменение общей структуры рынка морских перевозок. К началу 2003 года судоходная компания Казахстана собственными силами из порта Актау перевезла 64% нефти.

3.1.5. Анализ Каспийских судоходных компаний: сильные и слабые стороны, возможности и угрозы

Сильные стороны (кроме Казахстана)	Слабые стороны (кроме Казахстана)
1. Многолетний опыт работы в Каспийском море;	1. Значительный физический и моральный износ судов Прикаспийских государств;
2. Сформированная нормативная правовая база;	2. Слабая национальная грузовая база;
3. Наличие значительной капитальной базы - морской торговый флот Прикаспийских государств;	3. Несоответствие качественных характеристик судов требованиям технических и экологических норм международных морских конвенций;
4. Наличие судоремонтных баз;	4. Отсутствие опыта работ по международным стандартам управления и
5. Государственная поддержка через льготы и преференции судов портов приписки стран Каспийского моря;	
6. Низкий уровень эксплуатационных затрат;	
7. Наличие национальных	

профессиональных кадров и системы их подготовки

безопасности;
5. Отсутствие выраженной программы обновления флота

Возможности (для Казахстана)	Угрозы (для Казахстана)
1. Строительство танкерного, сухогрузного и вспомогательного флотов;	1. Нерешенный вопрос правового статуса Каспийского региона;
2. Предоставление права плавания под государственным флагом Казахстана;	2. Неустойчивая конъюнктура мировых нефтяных и иных товарных рынков;
3. Внедрение Системы управления безопасностью;	3. Риск роста затрат во вне транспортной сфере и на объектах инфраструктуры морского торгового флота;
4. Строительство портовой инфраструктуры в казахстанском секторе Каспийского моря;	4. Высокие ставки тарифов на судозаход для судов под казахстанским флагом в портах Каспийского моря;
5. Строительство судоремонтной базы;	5. Значительные расходы на безопасную транспортировку грузов и реализацию мероприятий по охране окружающей среды
6. Создание Системы управления движением судов;	на с е л е н и я ;
7. Использование транзитного потенциала страны;	
8. Создание класса национальных кадров морских специальностей, увеличение численности занятого	
9. Создание нормативной правовой базы в сфере морского транспорта и экологии Каспийского моря	

3.1.6. Проблемы развития морского торгового флота Казахстана

1. Отсутствие собственных нефтеналивных, сухогрузных судов. Предстоит построить национальный танкерный и сухогрузный флот для оперирования в К а с п и й с к о м м о р е .

2. Отсутствие национального вспомогательного флота. Начало интенсивного освоения казахстанского сектора шельфа Каспийского моря предопределяет

необходимость максимального контроля Казахстаном за грузооборотом на Каспии, ускоренного ввода в эксплуатацию объектов морской инфраструктуры в этом регионе. Требуется создать флот поддержки морских операций.

3. Отсутствие инфраструктуры и судоремонтной базы по техническому обслуживанию и ремонту судов, судовых механизмов и оборудования. По требованиям морского регистра необходим технический надзор за судами. Строительство казахстанской судоремонтной базы обеспечит обслуживание отечественных и иностранных судов на уровне международных стандартов и расширит круг услуг морского транспорта Республики Казахстан.

4. Казахстанский сектор Каспийского моря имеет слабую портовую инфраструктуру с морально и физически изношенными производственными фондами. Интенсивные работы по освоению данной акватории должны сопровождаться адекватными мерами по реконструкции и строительству современных объектов морской инфраструктуры, способных создать мощную конкурентоспособную базу обслуживания морских операций и увеличить экспортный потенциал государства.

5. В январе 2002 года принят Закон Республики Казахстан "О торговом мореплавании". С целью реализации этого Закона предстоит разработать ряд нормативных правовых актов. Подзаконные акты будут регламентировать взаимоотношения всех участников процесса морской перевозки и безопасность мореплавания.

6. Дефицит кадров. Планируется создание класса национальных квалифицированных кадров, владеющих морскими профессиями, а также системы подготовки и переподготовки кадров для национального морского торгового флота.

7. Зависимость выхода морского торгового флота Казахстана на внешние рынки от Прикаспийских государств и воднотранспортной артерии Российской Федерации. Расширение торгового партнерства, развитие транзитных маршрутов грузопотоков будет способствовать долгосрочному взаимовыгодному сотрудничеству с Россией.

3.1.7. Возможные пути решения проблем

Преодоление проблем, стоящих перед казахстанским морским торговым флотом, в 2004-2006 годы будет происходить посредством реализации инвестиционных проектов в западном регионе Казахстана, укрепления и модернизации портовой инфраструктуры, формирования нового класса специалистов морского транспорта, совершенствования нормативно-правовой базы, проведения природоохранных мероприятий.

1. Строительство национального танкерного флота. Современный танкерный флот позволит оказывать услуги крупным международным нефтяным компаниям, экспортирующим нефть морским путем через Каспийское море на мировые рынки. Выдвигаются жесткие требования в отношении соответствия танкеров мировым

стандартам. Танкерный флот Казахстана будет строиться с учетом технических и экологических требований международных стандартов. Собственный флот будет способствовать наращиванию объемов экспорта казахстанской нефти из порта Актау и использованию национальных кадров при эксплуатации танкеров.

2. Строительство и приобретение сухогрузных судов. Наличие большого объема сухих грузов и увеличивающиеся транзитные грузопотоки, переваливаемые через порт Актау, вызывают необходимость создания сухогрузного флота с целью оперирования в Каспийском море. Кроме увеличения объемов экспорта казахстанской продукции, растет импорт оборудования и комплектующих для добывающих и перерабатывающих отраслей промышленности. Максимальное использование соседними странами транзитных коридоров, проходящих через территорию Казахстана, увеличивают потоки сухих грузов и объемы контейнерных перевозок.

3. Строительство судоремонтной базы и экспортных терминалов. Функционирование более 90 судов в северной акватории Каспийского моря обуславливает наличие стабильного спроса на услуги по их техническому обслуживанию. Поэтому необходимо создание условий для докования и ремонта судов на казахстанской судоремонтной базе силами отечественных специалистов. Наращивание объемов добычи углеводородного сырья создают предпосылки для повышения экспортного потенциала Казахстана путем ввода в действие новых терминалов в казахстанской части Каспийского моря.

3.2. Маркетинговые исследования - рынок морских грузовых перевозок в Каспийском море

3.2.1. Анализ ситуации: сильные и слабые стороны, возможности и угрозы

Географическое положение Казахстана, как естественного транзитного моста между Европой и Азией, а также наличие экспортоориентированных грузопотоков в Республике предполагают развитие и диверсификацию товарных рынков в регионе Каспийского моря. Казахстан является грузообразующим государством и через порт Актау экспортирует нефть, металлопродукцию, зерно, асбест. Кроме того, в перспективе возможна переориентация других грузов с железнодорожного и автомобильного транспортов на морской.

Нефть. За 2001-2002 годы перевалка нефти через порт Актау превысила 5 миллионный рубеж, в 2001 году составила 5035,4 тыс. тонн, в 2002 году - 5538,2 тыс. тонн. С IV квартала 2001 года Казахстан переориентировал перевозку нефти с Прикаспийских судоходных компаний на суда ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот".

Развитие нефтяных и газовых месторождений влияет на увеличение импортируемых негабаритных грузов. В 2006 году объем добычи нефти в республике прогнозируется довести до 80,3 млн. тонн, экспортировать - свыше 65 млн. тонн. Долгосрочные горизонты добычи нефти предполагают достижение в 2007 году уровня 83,5 млн. тонн. Планируется возобновление поставки казахстанской нефти в Иран, ежегодные объемы которой в долгосрочной перспективе могут составить 2 млн. тонн.

Анализ ситуации транспортировки нефти морским путем

Сильные стороны	Слабые стороны
<ol style="list-style-type: none"> 1. Наличие нефтеналивных и транспортных мощностей; 2. Подтвержденные запасы углеводородов; 3. Устойчивый рост объемов добычи; 4. Перспективные рынки сбыта; 5. Наличие альтернативных маршрутов транспортировки; 6. Демонополизация Каспийского пароходства на рынке нефти морским путем 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Отсутствие собственного танкерного флота; 2. Подверженность ценовым колебаниям конъюнктуры мирового рынка нефти морского транспортировки путем
Возможности	Угрозы
<ol style="list-style-type: none"> 1. Транспортировка нефти казахстанским танкерным флотом; 2. Приобретение опыта управления флотом; 3. Строительство национального танкерного флота; 4. Транспортировка нефти от порта Актау до пункта назначения в Каспийском, Черном морях собственными судами; 5. Участие в Мультимодальной системе транспортировки казахстанской нефти 	<p>Риск разливов нефти, технические угрозы, экологические последствия</p>

В средне- и долгосрочном периодах подавляющая часть добываемого газа будет сопутствующим продуктом нефтегазодобывающих компаний. Добыча природного (попутного) газа в целом по Казахстану в 2005 году планируется в пределах 24-25 млрд.

куб. м, в 2010 году соответственно 35-39 млрд. куб. м. Однако в портах Каспийского моря отсутствует инфраструктура, необходимая для транспортировки сжиженного газа морским путем. Вместе с тем, ежегодное наращивание добычи углеводородного сырья не исключает перспективность развития экспортного потенциала газовой промышленности. При соответствующей инфраструктуре, включая контейнерные перевозки, развитие транспортировки сжиженного газа морским путем достаточно перспективно.

Перевалка сухих грузов

Анализ транспортировки сухих грузов морским путем

Сильные стороны	Слабые стороны
Наличие объемов сухих грузов, произведенных в Республике Казахстан (металлопродукция, зерно, асбест)	Отсутствие собственных судов по транспортировке сухих грузов
Возможности	Угрозы
1. Строительство, покупка и фрахтование сухогрузных судов;	Изменение ценовой и тарифной конъюнктуры товаров
2. Наращивание объемов производства сухих грузов;	Изменение конъюнктуры товаров
3. Расширение номенклатуры сухих грузов морским путем через порт Актау;	Изменение конъюнктуры товаров
4. Импорт в Казахстан морским путем;	Изменение конъюнктуры товаров
5. Транспортировка транзитных грузов через порт Актау	Изменение конъюнктуры товаров

В 2001 году экспорт металлопродукции ОАО "Испат-Кармет" через порт Актау составил 876,8 тыс. тонн, в 2002 году - 573,6 тыс. тонн. Экспорт металлопроката через порт Актау составляет 80% от общего экспорта сухих грузов. Несмотря на производство 7,5 млн. тонн стали в год, Иран испытывает острую потребность в качественном металлопрокате. Кроме Ирана ОАО "Испат-Кармет" экспортирует продукцию в страны Западной Европы, США, Центральной и Юго-Восточной Азии

через порты Азовско-Черноморского бассейна, Санкт-Петербурга и Дальневосточные порты, что предполагает в будущем расширение международных перевозок ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот". При сохранении тенденции в 2005 году перевалка металлопродукции в порту Актау достигнет 1 млн. тонн.

Асбест. Иранская судоходная компания "Хазар Шиппинг Компани" в течение 1999-2000 годов осуществляла перевозку хризотилового асбеста и песчано-щебеночной смеси ОАО "Кустанайасбест" из порта Актау.

Зерно. ЗАО "Продкорпорация" имеет возможность ежегодно экспортировать зерно в Иран в объеме не менее 200 тыс. тонн. В настоящее время по Каспийскому морю зерно транспортируется азербайджанскими и иранскими судами. Ежегодный объем производства зерновых в Казахстане планируется поддерживать на уровне, превышающем 14 млн. тонн. При пороговом значении внутреннего потребления в 7-8 млн. тонн оставшиеся объемы составляют экспортный потенциал страны. Для Казахстана большой интерес представляют рынки Ирана, Азербайджана и Турции. Емкость иранского рынка оценивается 5,5 млн. тонн в год, что делает его одним из самых крупных импортеров данного вида продукции в мире. Иран подписал с Казахстаном договор о закупе 700 тыс. тонн зерна урожая 2002 года. Вторым по значимости импортером казахстанских зерновых культур (пшеница, меслин, ячмень) является Республика Азербайджан. Турция, один из крупнейших импортеров зерновых, заинтересована в импорте казахстанской продукции посредством поставок на турецкий рынок зерна преимущественно морским транспортом. В 2006 году планируется увеличение объема перевалки зерновых до 1,5 млн. тонн в год.

Хлопок. Одним из перспективных транзитных грузов для перевалки из порта Актау является узбекский хлопок. Производство хлопка в Узбекистане за 1998-2001 годы составило от 800 тыс. тонн до 1 млн. тонн. Экспортный потенциал составляет 68-70% от общего объема производства хлопка. Россия импортирует хлопок в объеме 400-450 тыс. тонн, транспортировка осуществляется железнодорожным транспортом. В Европу хлопок экспортируется железнодорожным транспортом и морским путем через порт Рига в объеме 250-300 тыс. тонн. Существует стабильный спрос Франции, Италии, Германии и Турции. Созданы все необходимые условия для транспортировки хлопка по маршруту Бухара/Ак Алтын-Актау-Баку-Поти/Батуми. В порту Актау есть железнодорожный паромный терминал, позволяющий за один рейс по маршруту Актау-Баку перевезти 28 вагонов. ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот" намерено определенный объем хлопка переориентировать на маршрут Актау - Волго-Донской канал - река Волга - пункт назначения.

Динамика сухих грузов, переваливаемых через порт Актау в 2002-2005 годы, в качестве грузовой базы для сухогрузных судов приведена в следующей таблице.

|2001 г. |2002 г. |2003 г. |2004 г. |2005 г. |2005 г.к

С у х и е									
тыс. тонн	1376,2	1397,3	1256	1455	1520	108,8			
Металлопрокат	1060,1	573,6	814,5	700	720	125,5			
Зерно	84,1	209,2	103	350	350	167,3			
На пароме	199,2	594,9	309	350	350	58,8			
Другие грузы	32,8		19,6		29,5	55	100	15 раз	

Источник: РГП "Актауский морской торговый порт"

Контейнеры. Существуют предпосылки для привлечения транзитного грузопотока контейнеров через порт Актау. ЗАО "НК "Казакстан Темир Жолы" в рамках транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия (далее - TRASECA), рассматривает предоставление понижающего коэффициента для транзитных контейнеров на участке ст. Дружба - порт Актау и Бейнеу - Актау. Азербайджанские и грузинские железнодорожники, также предоставили понижающие коэффициенты на транспортировку транзитных контейнеров по территории своих государств. Благоприятный тарифный режим на протяжении всего транспортного коридора позволит привлечь часть грузового потока контейнеров на порт Актау с участием в мультимодальных перевозках судов под казахстанским флагом.

4. Цель и задачи Программы

Действие Программы охватывает период с 2004 по 2006 годы. На эти годы запланирован рост валового внутреннего продукта темпами 6-8% в год. Развитие национального морского торгового флота становится одним из основных направлений по обеспечению адекватного экономическому росту необходимого объема т р а н с п о р т н ы х у с л у г .

Цель программы: создание национального морского торгового флота на основе высокоорганизованной портовой инфраструктуры, в полном объеме обеспечивающего потребности страны в морских внешнеторговых грузоперевозках, способствующего реализации экономико-географического потенциала Казахстана, обладающего современной технической базой и приносящего высокий доход.

Для достижения данной цели необходимо решить следующие задачи:

1) обеспечить оснащение национального морского торгового флота современными судами необходимых типов и классов, соответствующих в количественном отношении требованиям экономики Казахстана, в качественном отношении - предъявляемым м и р о в ы м с т а н д а р т а м ;

2) переориентировать внешнеэкономические грузопотоки (экспорт, импорт) на

отечественный торговый флот путем увеличения доли Казахстана в морских перевозках в Каспийском море до 65% от общего объема грузовых перевозок;

3) создать судоремонтную базу, способную оказывать все виды услуг по обслуживанию отечественных и зарубежных судов;

4) создать вспомогательный флот, отвечающий потребностям обслуживающихся в казахстанских портах судоходных компаний, способный осуществлять морские операции по освоению казахстанского сектора шельфа Каспийского моря;

5) создать национальный класс специалистов морских профессий, систему подготовки и переподготовки кадров для морского торгового флота страны;

6) создать условия по эффективному взаимодействию морского транспорта с грузоотправителями и смежными видами транспорта в рамках логистических товаропроводящих систем (железнодорожных, автомобильных) и международных транспортных коридоров, проходящих по территории Республики Казахстан;

7) повысить уровень безопасности мореплавания и экологической безопасности на морском транспорте.

В ходе реализации Программы планируется достичь максимальной эффективности (коммерческой, бюджетной, социальной и др.) как отдельных намеченных мероприятий, так и всей Программы в целом за счет:

1) оптимизации затрат на выполнение программных мероприятий;

2) определения оптимальной последовательности строительства, покупки и реконструкции объектов морского транспорта;

3) правильной расстановки акцентов при планировании выполнения мероприятий;

4) использования наиболее рациональных и эффективных схем финансирования программных мероприятий.

4.1. Комплекс общих принципов судоходной политики

Для создания морского торгового флота Казахстана и скорейшего вхождения в мировой рынок морских перевозок, необходимо выполнение принципов судоходной политики, апробированных международным опытом:

1) обеспечение способности национального флота эффективно участвовать в международном судоходстве на основе принципов свободного доступа на рынок и добросовестной конкуренции;

2) создание среды, необходимой для развития основных и вспомогательных судоходных услуг;

3) поощрение развития внешней торговли с использованием национального морского тоннажа;

4) предложение эффективной общей транспортной системы (услуги смешанной перевозки) и участие в инвестициях в совместные предприятия;

- 5) предоставление агентских и экспедиторских услуг;
- 6) соблюдение международных правил и стандартов, относящихся к безопасности мореплавания и подготовке кадров, к предотвращению загрязнения окружающей среды и условиям жизни и работы на борту судов.

5. Основные направления и механизмы реализации Программы

5.1. Создание морского торгового флота

В целях определения количества судов морского торгового флота Казахстана для оперирования в Каспийском море были произведены маркетинговые исследования потенциальной грузовой базы. Согласно прогнозам в 2004-2005 годы с порта Актау будет переваливаться нефть в объеме 5,5-5,8 млн. тонн. Исходя из прогнозируемой грузовой базы, в 2004-2006 годы существует потребность в 6 танкерах, водоизмещением не менее 8000 тонн каждый.

Согласно прогнозам в 2004-2006 годы перевалка сухих грузов через причалы порта Актау составит около 1,5 млн. тонн. Для существующего объема грузов планируется построить 2 сухогрузных судна и приобрести 2 сухогруза грузоподъемностью не менее 5000 тонн каждый.

5.1.1. Формирование танкерного флота

ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот" произвел заказ на строительство первой серии танкеров, грузоподъемность каждого танкера 12000 тонн.

Стоимость строительства одного танкера составляет 13-15 млн. долларов США с контрактным периодом строительства головного танкера 14 месяцев. Срок окупаемости танкеров составляет 10-15 лет. В качестве залогового имущества **в ы с т у п а ю т с у д а .**

Учитывая грузовую базу углеводородного сырья, транспортируемого в направлении порта Актау, в 2004-2005 годы Компания планирует построить вторую серию из 3 танкеров.

5.1.2. Формирование сухогрузного флота

Принимая во внимание наличие 1,5 млн. тонн в год сухих грузов в Казахстане для перевалки через порт Актау, в 2004-2006 годы планируется создать сухогрузный флот. Страной импортером большинства казахстанских грузов является Исламская Республика Иран. Учитывая значительную долю экспорта в Иран, конъюнктуру мировых рынков, иранское направление представляется приоритетным. Национальный

морской торговый флот будет участвовать в транзитных грузоперевозках.

В 2004-2006 годы политика строительства и приобретения сухогрузных судов будет осуществляться с учетом реальной грузовой базы и потенциала производственных мощностей портовой инфраструктуры Прикаспийских государств.

5.1.3 Создание вспомогательного флота

Развитие национального торгового флота и комплексное создание портовой инфраструктуры требует наличия высокоэффективного вспомогательного флота для обслуживания судов отечественного флота, оказания портовых услуг и участия в разработке казахстанского сектора шельфа Каспийского моря. Потребность в судах вспомогательного флота составляет 25 единиц. В случае строительства судов будет приоритетным размещение заказов на отечественных предприятиях согласно нормам законодательства о государственных закупках.

5.1.4. Применение режима плавания под флагом Республики Казахстан

В соответствии со статьей 11 Закона Республики Казахстан "О торговом мореплавании" судно, пользующееся правом плавания под Государственным флагом Республики Казахстан, имеет национальность Республики Казахстан. При этом судно по национальности Республики Казахстан обязано нести Государственный флаг Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н .

Таким образом, приобретаемые нефтеналивные и сухогрузные суда будут иметь национальность Республики Казахстан и ходить под Государственным флагом Казахстана.

5.2. Создание и развитие портовой инфраструктуры

5.2.1. Проведение реконструкции нефтеналивных причалов N 4 и 5 порта Актау

Нефтеналивные причалы N 4 и 5 порта Актау физически и морально изношены. Необходимость проведения реконструкции нефтяных причалов N 4 и 5 вызвана высокой волновой трансмиссией и осадкой некоторых бетонных оснований под трубопроводом вдоль дамбы. Нефтеналивной причал N 5 не функционирует и используется в качестве естественного волнолома. Согласно условиям передачи в долгосрочную аренду нефтеналивных причалов реконструкция и модернизация будет

осуществляться силами ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот".

Целью этого инвестиционного проекта является увеличение пропускной способности нефтеналивных причалов до 8-10 млн. тонн нефти в год.

5.2.2. Строительство объектов портовой инфраструктуры в Тупкараганском заливе

В целях реализации возможностей рационального использования потенциала казахстанского сектора Каспийского моря в 2004-2006 годы планируется провести ряд работ в Тупкараганском заливе.

В среднесрочной перспективе будет развиваться портовая инфраструктура Казахстана с учетом реконструкции старых производственных мощностей и строительства новых объектов, способных создать мощную конкурентоспособную базу обслуживания морских операций в северной части Каспийского моря.

К концу 2006 года будут реализованы следующие задачи:

- 1) создание портовой инфраструктуры в Тупкараганском заливе согласно техническим и экологическим требованиям международных стандартов;
- 2) поддержка морских операций по разработке нефтяных месторождений силами казахстанского флота;
- 2) обеспечение бесперебойных погрузочно-разгрузочных работ в портах;
- 3) разработка новых схем доставки жидких и сухих грузов на месторождения Северного Каспия.

Проведение строительных работ в Тупкараганском заливе будет осуществлять ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот". Строительство предполагается синхронизировать с реконструкцией нефтеналивных причалов порта Актау.

Существующая технология заправки судов с баржи на воде, таит в себе риски экологического характера. Строительство хранилища базы горюче-смазочных материалов (емкость 25000 тонн) будет осуществляться в восточной стороне залива. Планируется построить пирс длиной не менее 120 метров. Общая стоимость инвестиционного проекта освоения Тупкараганского залива составляет 16,7 млн. долларов США.

5.2.3. Строительство экспортных терминалов в Курык

Мощности нефтеналивных причалов Актауского морского торгового порта в среднесрочной перспективе достигнут 8-10 млн. тонн. При ежегодном наращивании объемов добычи углеводородного сырья в Казахстане в долгосрочной перспективе экспортных мощностей порта будет недостаточно.

В целях избежания ограничений экспортных возможностей Казахстана морским

путем планируется строительство экспортных терминалов в казахстанском секторе Каспийского моря. Рассматривается район залива А.Бекович-Черкасского. Безопасная стоянка судов как на рейде, так и у причальной стенки обеспечивается за счет удобного месторасположения бухты, которая с трех сторон ограждена от волнового и ветрового воздействия. Порт Курык расположен в 25-30 км от магистрального трубопровода Узень-Актау и может использоваться как перевалочный пункт для транспортировки нефти, добываемой на месторождениях Узень, Кумколь и др.

Порт Курык позволит сократить расстояние между пунктом отгрузки в Казахстане и местом доставки нефти и нефтепродуктов по Каспийскому морю - порты Азербайджана и Ирана примерно на 50-60 миль.

Обязательно будут устанавливаться навигационные знаки (буи, створы).

Общая стоимость строительства экспортоориентированных нефтеналивных терминалов оценивается около 25 млн. долларов США, начало строительства - 2005 год с освоением 5 млн. долларов США.

5.3. Создание объектов инфраструктуры морского транспорта

5.3.1. Строительство судоремонтной базы

Судоремонтные базы находятся в портах Астрахань, Махачкала, Баку. Стоимость ремонта для судна типа "Волгонефть" оценивается от 100 тыс. до 500 тыс. долларов США. Из-за отсутствия собственных судов и судоремонтной базы Казахстан теряет потенциальный доход. Необходимость строительства судоремонтной базы обусловлена базированием в Тупкараганском заливе 90 судов различного типа, а также оптимистичными прогнозами компании Аджип ККО в части увеличения количества судов обслуживающего флота.

В состав судоремонтной базы будут входить плавучий док, слиповая площадка для подъема судов и мастерские для судоремонтных и судокорпусных работ. Услуги по докованию и проведению ремонтных работ будут оказываться отечественным, геологоразведочным и другим судам, судам портов приписки в Каспийском море.

Наиболее оптимальной местностью является побережье залива А. Бековича-Черкасского, недалеко от поселка Курык, в 11 км находится железнодорожная станция Ералиево. Асфальтированная автомобильная дорога проходит непосредственно вблизи от месторасположения будущего судоремонтного завода, в 300 м - проходит водовод пресной воды, на расстоянии 2 км находится электроподстанция. Данная территория соответствует основным принципам расположения судоремонтных предприятий и располагается вблизи города Актау (70 км) - экономического центра региона.

Общая стоимость строительства судоремонтной базы составляет 15 млн. долларов США, период строительства - 2004-2006 годы. Срок окупаемости 37-40 лет.

5.3.2. Создание Спасательно-координационного центра

Казахстан не имеет Спасательно-координационного центра, что представляет серьезную опасность в случае аварий судов в казахстанском секторе Каспия. В частности, информация не будет своевременно воспринята, обработана, как следствие, не будут приняты необходимые меры по спасательным работам и ликвидации последствий аварий.

Интенсивное развитие отечественного морского транспорта и морских операций по разведке и добыче нефти на шельфе объективно требуют создание Спасательно-координационного центра. В 2004-2006 годы необходимо приобрести спасательное судно с большой мощностью главных силовых установок, оборудованное противопожарными системами, тяжелым водолазным оборудованием. Актуально приобретение судна, оборудованного для сбора разлившейся нефти и нефтепродуктов. Будет создан радиоцентр для организации круглосуточной связи с судами.

5.4. Формирование кадрового состава

Для эксплуатации судов морского торгового флота, портового оборудования, технического обслуживания и ремонта судов требуются высококвалифицированные кадры. Планируется увеличение численности занятого населения путем вовлечения в морской торговый флот казахстанских специалистов.

В кратко-, среднесрочной перспективе потребуются сформировать экипаж судов, включая членов командного состава судна и судовой команды. Законом Республики Казахстан "О торговом мореплавании" (статья 25) предусматривается, что члены командного состава судов, а именно: капитан, старший помощник капитана, старший механик и радиоспециалист должны быть гражданами Республики Казахстан.

5.4.1. Создание морского учебно-тренажерного центра

Планируется создать морской учебно-тренажерный центр в г. Актау Мангистауской области для обеспечения обучения специалистов, подготовку и переподготовку кадров, повышение квалификации с выдачей соответствующих свидетельств о прохождении обучения и морских рабочих дипломов.

5.4.2. Организация обучения в морских высших учебных заведениях

Подготовка специалистов морского транспорта осуществляется в Актауском государственном университете им. Ш.Есенова, Атырауском институте нефти и газа по специальности "Судовые энергетические установки и оборудование", а также Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М.Тынышпаева - "Судовождение".

Одним из вариантов подготовки специалистов высшего звена плавсостава для морского транспорта Республики Казахстан является обучение на 1, 2, 3 курсе в вузах Казахстана с последующим обучением в морских академиях стран СНГ. В целях скорейшего обучения казахстанских специалистов морского транспорта необходимо ежегодно направлять не менее 25 человек выпускников школ в специализированные вузы стран СНГ, зарегистрированных в Международных морских регистрах. Предлагается также включить вопрос подготовки и повышения квалификации кадров для морского флота в государственные программы обучения вне стран СНГ.

5.5. Проведение мероприятий по охране окружающей среды

Создание национального морского торгового флота, равно как и развитие морского транспорта, будет осуществляться путем четкого соблюдения мероприятий по охране окружающей среды. Охрана окружающей среды и безопасные условия труда будут обеспечиваться в полном соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) и Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДМНВ-95).

В конвенцию СОЛАС-74 включен Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, целью которой является обеспечение безопасности на море, предотвращение несчастных случаев или гибели людей, а также избежание нанесения вреда окружающей среде.

Учитывая возрастающий объем грузоперевозок, Казахстан намерен акцентировать внимание на необходимости приведения технических средств обслуживания и безопасного функционирования портов до уровня мировых стандартов.

5.6. Организация охраны труда и техники безопасности

Транспортировка грузов морским путем предполагает разработку мероприятий по обеспечению безопасности мореплавания, сохранности грузов в перевозочном процессе до порта назначения. Целями по управлению безопасности являются:

- 1) обеспечение безопасной эксплуатации судов и безопасной для человека

о к р у ж а ю щ е й с р е д ы ;

2) организация защиты от всех выявленных рисков;

3) постоянное улучшение навыков берегового и судового персонала по управлению безопасностью, включая готовность к аварийным ситуациям, связанным как с безопасностью, так и с защитой окружающей среды.

Каждая судоходная компания должна разработать, задействовать и поддерживать Систему управления безопасностью со следующими функциональными требованиями:

1) политику в области безопасности и защиты окружающей среды;

2) инструкции и процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды;

3) объем полномочий и линии связи между персоналом на берегу и судном;

4) процедуры передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений М К У Б ;

5) процедуры подготовки и действий в аварийных ситуациях;

6) процедуры проведения внутренних аудиторских проверок и процедуры пересмотра управления .

Система управления безопасностью судоходной компании, как на берегу, так и на судне должна обеспечить :

1) выполнение политики судоходной компании;

2) поддержку капитана в выполнении своих функциональных обязанностей;

3) соответствующие ресурсы и персонал компании;

4) разработку планов операций на судах;

5) готовность к аварийным ситуациям;

6) расследование аварий, аварийных происшествий и несоответствий;

7) техническое обслуживание, ремонт судна и оборудования;

8) документационное обеспечение;

9) внутренний аудит Системы.

Система управления безопасностью должна обеспечивать выполнение обязательных норм и правил: применение кодексов, руководств и стандартов, рекомендованных Международной морской организацией, классификационными обществами, а также нормативных правовых актов Республики Казахстан. План мероприятий Системы управления безопасностью будет охватывать мероприятия, обеспечивающие способность флота в любое время реагировать на опасности, несчастные случаи и аварийные ситуации, предотвращающие гибель и травматизм людей, охрану окружающей среды.

Планируется ужесточить контроль за соблюдением требований правил технической эксплуатации транспортных средств на море и требований по технической и экологической безопасности при перевозках морским транспортом.

5.7. Создание правовых условий и регулирования

Морской транспорт Казахстана будет осуществлять свою деятельность в соответствии с законодательством Республики Казахстан. Функционирование морского флота будет зависеть от создания и гармонизации нормативной правовой базы, регулирующей взаимоотношения всех участников процесса перевозки, а также международного сотрудничества в области торгового судоходства.

Планируется руководствоваться положениями межгосударственных договоров и соглашений, международных конвенций, к которым присоединился Казахстан, а и м е н н о :

- 1) Международной конвенции о грузовой марке 1966 года;
- 2) Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г о д а ;
- 3) Международной конвенции по обмеру судов 1969 года;
- 4) Конвенции о международных правилах предупреждения столкновений судов в м о р е 1 9 7 2 г о д а ;
- 5) Конвенции по безопасным контейнерам 1972 года;
- 6) Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года;
- 7) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года;
- 8) Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении в а х т ы 1 9 7 8 г о д а ;
- 9) Конвенции о Международной морской организации 1984 года.

В среднесрочной перспективе предстоит разработать ряд нормативных актов, регламентирующих деятельность морского флота, безопасность мореплавания, природоохранные мероприятия и другие.

Реализация Программы, инвестиционных проектов будет производиться в соответствии с законодательством Республики Казахстан о государственных закупках.

6. Необходимые ресурсы и источники их финансирования

(млн, долларов США)

Инвестиционные проекты	Стоимость проекта	Освоение средств по годам		
		2004 г.	2005 г.	2006 г.
	239	92,5	96,2	50,3

нефтеналивных					причалов
№4 и 5	6,3	6,3	-	-	
2. Строительство танкеров	82,5	37,5	45	-	
3 .			Строительство		
сухогрузных судов	24	-	12	12	
4 .			Строительство		портовой
инфраструктуры					в
Тупкагаранском заливе	16,7	12,7	2	2	
5 .			Строительство		
судоремонтной базы	15	5	5	5	
6 .			Строительство		
вспомогательного					
флота и ФПМО	75	30	25	20	
7 .			Строительство		
экспортноориентированных					
терминалов	15	-	5	10	
8 .			Создание		Морского
учебно-тренажерного					
центра	3	0,2	1,5	1,3	
9 .			Разработка		нормативно-
правовой базы	1	0,5	0,5	-	
10 .			Составление		казахско-
русско-английского					словаря
морских терминов			0,5	0,3	0,2
					-

Заимствование средств будет осуществляться в соответствии с законодательством Республики Казахстан. Государственные гарантии не предусматриваются.

7. Ожидаемый результат от реализации (внедрения) Программы

Исходя из поставленных задач, определены качественные и количественные параметры, достижение которых будет показателем эффективности выполнения намеченных Программой мероприятий.

В 2006 году отечественный торговый флот будет насчитывать 10 судов общим тоннажом 80-85 тыс. тонн, в том числе 6 танкеров, способных осуществлять транспортировку не менее 5,5 млн. тонн нефти в год, а также 4 сухогрузов.

В результате этих мероприятий общий объем транспортировки грузов национального оператора ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот", переориентированных с иностранных судоходных компаний, в 2006 году достигнет 6,3 млн. тонн, в том числе

нефти - 5,8 млн. тонн, сухих грузов - 0,5 млн. тонн. Результаты финансово-хозяйственной деятельности будут способствовать дальнейшему интенсивному развитию отечественного морского торгового флота.

Будут реконструированы и модернизированы нефтеналивные причалы N 4 и N 5 порта Актау, построены новые погрузочные комплексы в Тупкараганском заливе, экспортоориентированные нефтеналивные терминалы в порту Курык. Современная судоремонтная база позволит удовлетворить спрос на данный вид услуг со стороны большого количества судоходных компаний, оперирующих в Каспийском море.

Будет построен вспомогательный флот из 25 судов для каботажных перевозок, обслуживания торгового флота и морских операций в Северном Каспии.

Ожидается достижение большого социального эффекта от реализации Программы. Помимо создания новых рабочих мест на судах, портах, причалах, судоремонтных базах существенно увеличится занятость в строительном секторе, поскольку подряд на строительные работы будет размещаться среди отечественных компаний. Увеличатся объемы услуг потребительского характера. Существенно возрастет потребность в продукции предприятий металлургического комплекса, металлообрабатывающего сектора промышленности, а также в производстве строительных материалов.

Дополнительный импульс развития получают автомобильный и железнодорожный транспорт, в особенности по направлению к западному региону страны.

Инвестиционные проекты, планируемые к реализации в 2003-2006 годы, позволят инвестировать 238-240 млн. долларов США в основной капитал.

Программа создания национального морского торгового флота представляет собой часть стратегии развития отечественного транспорта и является индикатором для стратегических инвесторов, определяет приоритеты, укрепляет смежные транспортные отношения, ориентирует грузовладельцев на перспективные грузопотоки.

Позитивный эффект от развития отечественного морского транспорта будет способствовать укреплению и эффективному взаимодействию транспортно-коммуникационного и производственного комплексов Республики Казахстан.

8. План мероприятий по реализации Программы создания национального морского торгового флота на 2004-2006 годы

№ п/п	Мероприятие	Форма завершения	Ответственные за исполнение (реализацию)	Срок исполнения (реализации)	Предполагаемые расходы, тыс. тенге	Источник финансирования
-------	-------------	------------------	--	------------------------------	------------------------------------	-------------------------

1	2	3	4	5	6	7
1	Формирование танкерного флота	Отчет в Правитель-ство	МТК, ЗАО "НМСК "Каз-мортранс-флот" Респуб-лики Казах-стан	Ежегодно, 2004 г.- январь, июль	5750000	Заемные средства 2005 г.- 6975000 (по согласова-нию), ЗАО "НК "КазМунайГаз" (по согласова-нию)
2	Формирование сухогруз-ного флота	Отчет в Правитель-ство	МТК, ЗАО "НМСК "Каз-мортранс-флот" Респуб-лики	Ежегодно, 2005 г.- январь, июль	1860000	Заемные средства 2006 г.- 1899000 (по согласова-нию) К а з а х - с т а н
3	Создание вспомога-тельного флота	Отчет в Правитель-ство Респуб-лики	МТК, ЗАО "НМСК "Каз-мортранс-флот" (по согласова-нию), ЗАО "НК Казах-стан	Ежегодно, 2004 г.- январь, июль	4600000	Заемные средства 2005 г.- 3875000 2006 г.- 3160000 "КазМунайГаз" (по согласова-нию)
4	Проведение реконструк-ции нефте-наливных причалов 4, 5 порта Актау	Отчет в Прави-тельство N 4, 5 порта Актау	МТК, ЗАО "НМСК "Каз-тель- Респуб-лики	Ежегодно, 2004 г.- январь, мортранс-ство	200000	Заемные средства июль флот" (по согласова-нию) К а з а х -

5	Строительство портовой инфраструктуры в Тупкараганском заливе	Отчет в Правительстве Республики	МТК, ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот" (по согласованию), ЗАО "НК Казхстан	Ежегодно, 2004 г.- январь, 414000 июль	Заемные средства 2005 г.- 310000 2006 г.- 316000 "КазМунайГаз" (по согласованию), акимат Мангистауской области
6	Строительство экспортных терминалов в поселке Курык	Отчет в Правительстве Республики	МТК, ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот" (по согласованию), ЗАО "НК Казхстан	Ежегодно, 2005 г.- январь, 775000 июль	Заемные средства 2006 г.- 1580000 (по согласованию), ЗАО "НК "КазМунайГаз" (по согласованию), акимат Мангистауской области
7	Строительство судоремонтной базы	Отчет в Правительстве Республики	МТК, ЗАО "НМСК "Казмортрансфлот" (по согласованию), Казхстан	Ежегодно, 2004 г.- январь, 767000 июль	Заемные средства 2005 г.- 775000 2006 г.- 790000 акимат Мангистауской области
8	Создание морского учебно-	Отчет в Правительстве	МТК, МОН, ЗАО "НМСК "Казмортранс-	Ежегодно, 2004 г.- январь, 31000 июль	Заемные средства 2005 г.-

	тренажерного центра	ство	флот"	235000	
		Республики	(по согласованию), акимат	2006 г.-	
			Казах-стан	205000	
					Мангистауской области
9	Составление казахско-русско-английского словаря морских терминов	Отчет в Правительстве	МТК, ЗАО "НМСК "Каз-тель-флот" (по согласованию)	Ежегодно, Январь, 78000	Всего- 2004 г.- 46000 2005 г.- 32000
					Заемные средства июль
					с т а н
Итого:				Всего-	Заемные
			34750000 средства		
				2 0 0 4 г . -	
				1 1 8 8 5 0 0 0	
				2 0 0 5 г . -	
				1 4 9 1 5 0 0 0	
				2 0 0 6 г . -	
				7 9 5 0 0 0 0	