

**Об утверждении Программы развития морского транспорта Республики  
Казахстан на 2006-2012 годы**

*Утративший силу*

Постановление Правительства Республики Казахстан от 26 сентября 2006 года N 916. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года N 1006

**Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 30.09.2010 N 1006.**

В соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 марта 2006 года N 222 "О Сетевом графике исполнения Общенационального плана мероприятий по реализации Послания Президента Республики Казахстан народу Казахстана от 1 марта 2006 года и Программы Правительства Республики Казахстан на 2006-2008 годы" Правительство Республики Казахстан

**ПОСТАНОВЛЯЕТ :**

1. Утвердить прилагаемую Программу развития морского транспорта Республики Казахстан на 2006-2012 годы (далее - Программа).

2. Центральным исполнительным органам и заинтересованным организациям, ответственным за исполнение Программы:

- 1) принять меры по реализации Программы;
- 2) ежегодно, к 10 января и 10 июля, представлять информацию о ходе реализации Программы в Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

3. Министерству транспорта и коммуникаций Республики Казахстан ежегодно, к 25 января и 25 июля, представлять в Правительство Республики Казахстан информацию о ходе реализации Программы.

4. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

*Премьер - Министр*

*Республики Казахстан*

У т в е р ж д е н а

п о с т а н о в л е н и е м

П р а в и т е л ь с т в а

Р е с п у б л и к и

К а з а х с т а н

о т 26

с е н т я б р я

2006

г о д а

N 916

# **ПРОГРАММА**

## **развития морского транспорта**

### **Республики Казахстан на 2006-2012 годы**

1. Паспорт Программы развития морского транспорта Республики  
Казахстан на 2006-2012 годы
2. В в е д е н и е
3. Анализ современного состояния проблемы
- 3.1. Развитие морского транспорта
- 3.1.1. Анализ существующих и перспективных грузопотоков
- 3.1.2. Международный опыт
- 3.1.3. Конкурентная среда портов и судоходных компаний в Каспийском  
м о р е
- 3.2. Развитие морских портов
- 3.3. Развитие судоходной деятельности
- 3.4. Рынок морских грузовых перевозок на Каспийском море
- 3.4.1. Транспортировка нефти
- 3.4.2. Транспортировка сухих грузов
- 3.5. Проблемы развития морского транспорта
4. Цель и задачи Программы
5. Основные направления и механизмы реализации Программы
- 5.1. Развитие морской портовой инфраструктуры
- 5.2. Развитие морского торгового флота
- 5.3. Развитие вспомогательной инфраструктуры морского  
т р а н с п о р т а
- 5.3.1. Создание судоремонтного производства
- 5.3.2. Создание системы обеспечения безопасности мореплавания и  
о х р а н ы о к р у ж а ю щ е й с р е д ы
- 5.4. Создание системы кадрового обеспечения потребностей морского  
т р а н с п о р т а
- 5.5. Совершенствование нормативной правовой базы в области  
т о р г о в о г о м о р е п л а в а н и я
- 5.6. Меры поддержки развития морского транспорта
6. Необходимые ресурсы и источники их финансирования
7. Ожидаемый результат от реализации Программы
8. План мероприятий по реализации Программы развития морского  
транспорта Республики Казахстан на 2006-2012 годы

## 1. Паспорт Программы

Наименование Программа развития морского транспорта Республики Казахстан на 2006-2012 годы

Основание для разработки Стратегия развития Казахстана до 2030 года; Указ Президента Республики Казахстан от 30 марта 2006 года N 80 "О дальнейших мерах по реализации Стратегии развития Казахстана до 2030 года"; Указ Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года N 86 "О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года"; постановление Правительства Республики Казахстан от 31 марта 2006 года N 222 "О Сетевом графике исполнения Общенационального плана мероприятий по реализации Послания Президента Республики Казахстан народу Казахстана от 1 марта 2006 года и Программы Правительства Республики Казахстан на 2006-2008 г о д ы " ; постановление Правительства Республики Казахстан от 26 августа 2005 года N 884 "О Среднесрочном плане социально-экономического развития Республики Казахстан на 2006-2008 годы (второй этап)".

Государственный орган, ответственный за разработку Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

Цель Создание современного высокотехнологичного морского транспорта, в полном объеме обеспечивающего потребности страны в экспортно-импортных, каботажных и транзитных грузоперевозках, и обладающего современной технической базой.

Задачи Развитие существующей и создание новой конкурентоспособной портовой и сервисной инфраструктуры, соответствующей требованиям международных норм; дальнейшее развитие национального морского торгового флота; совершенствование нормативной правовой базы и

принятие комплекса мер по созданию системы  
кадрового обеспечения потребностей морского  
т р а н с п о р т а ;  
создание комплексной системы обеспечения  
безопасности мореплавания и охраны окружающей  
с р е д ы ;  
стимулирование морского транспорта мерами  
необходимой государственной поддержки.

Сроки реализации (этапы)	2006-2012 годы: I этап - 2006-2008 годы; II этап - 2009-2012 годы.
Объемы и источники финансирования	Общий объем финансовых ресурсов для реализации Программы составляет 107,6 млрд. тенге, в том числе: в 2006 году - 19,7 млрд. тенге, в 2007 году - 17,4 млрд. тенге, 2008 году - 24,8 млрд. тенге, 2009 году - 14,0 млрд. тенге, 2010 году - 21,4 млрд. тенге, в 2011 году - 5,5 млрд. тенге, в 2012 году - 4,8 млрд. тенге. Источниками финансирования являются заемные средства, прямые инвестиции и средства республиканского бюджета. Объемы финансирования из республиканского бюджета будет ежегодно уточняться при формировании бюджетов соответствующего года в установленном порядке.
Ожидаемые результаты	Создание конкурентоспособной морской портовой инфраструктуры, соответствующей международным требованиям. Пропускная способность портов к 2012 году будет увеличена до уровня 40 млн. тонн в год нефтеналивных и 3,2 млн. тонн в год сухих грузов; к 2012 году отечественный морской торговый флот будет состоять из крупнотоннажных нефтеналивных судов, танкеров грузоподъемностью 12 тыс. тонн, сухогрузных судов, флота поддержки морских операций ; судоремонтный комплекс позволит удовлетворить спрос на данный вид услуг со стороны судоходных компаний, оперирующих в Каспийском море; внедрение современных систем управления движением судов и спасательными операциями позволит обеспечить безопасность мореплавания в

казахстанском секторе Каспийского моря в соответствии с требованиями международных норм и стандартов ;  
создание системы по подготовке и переподготовке отечественных специалистов морского транспорта будет способствовать открытию новых рабочих мест на судах, в портах, судоремонтном производстве из числа граждан Казахстана ;  
совершенствование нормативно-правовой базы обеспечит регулирование правоотношений в области морского транспорта в соответствии с нормами международных договоров.

## **2. Введение**

С развитием международных транспортных коридоров ТРАСЕКА и Север-Юг привлекательность и перевозочные возможности отечественного морского транспорта на Каспии в последние годы заметно увеличились.

В связи с интенсивным ростом морских перевозок и развитием портовой инфраструктуры прикаспийских государств важно принятие системных мер по дальнейшему развитию отрасли морского транспорта Республики Казахстан.

Разработка Программы развития морского транспорта на 2006-2012 годы является последовательной реализацией долгосрочной Стратегии развития Казахстана до 2030 года, Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года в вопросе обеспечения развития и конкурентоспособности отечественного морского транспорта .

В рамках реализации Программы предполагается дальнейшее развитие национального морского торгового флота, создание современной портовой и сервисной инфраструктуры, способной обеспечить комплекс услуг, непосредственно связанный с организацией перевозочного процесса на морском транспорте.

## **3. Анализ современного состояния проблемы**

### **3.1. Развитие морского транспорта**

#### **3.1.1. Анализ существующих и перспективных грузопотоков**

Проведенный анализ рынка морских грузоперевозок на Каспийском море определяет Казахстан основным грузообразующим государством на Каспии. В 2005 году общий объем грузов, перевозимый в Каспийском бассейне в водном сообщении, составил порядка 27 млн. тонн. При этом, доля порта Актау и Баутино в обеспечении морских перевозок грузовой базой превышает 37 %. К 2012 году прогнозируемый объем перевозок на Каспии увеличится до 65 млн. тонн и доля казахстанского экспорта и транзита от общего объема перевозимых грузов увеличится до 46 % и составит порядка 30 млн. тонн.

Основными видами перевозимых на Каспии грузов являются нефть, сталь, лесоматериалы и бумага, доля которых составляет 72 % от общего объема грузоперевозок.

Существующее состояние грузоперевозок по коридору ТРАСЕКА через порт Актау характеризуется ограниченностью грузопотока. Это вызвано практическим отсутствием транзитных грузов и неконкурентоспособным тарифным режимом при транспортировке казахстанского экспорта, в сравнении с альтернативными железнодорожными маршрутами. Объем перевозок по данному направлению составляет порядка 337 тыс. тонн, в том числе транзитных - 24,4 тыс. тонн, контейнерных грузов - 0,3 тыс. тонн.

Основной объем грузопотока через порт Актау, транспортируемый в рамках коридора Север-Юг формируется за счет экспорта (сталь, зерно и контейнеры) в Иран и страны Персидского залива. Транзитный потенциал Казахстана как участника коридора Север-Юг рассматривается только при транспортировке грузов из Уральского региона в страны Персидского залива. В настоящее время объем перевозок грузов составляет порядка 1 млн. тонн, в том числе контейнерных грузов - 10,5 тыс. тонн. Перевозка транзитных грузов по данному направлению составляет порядка 100 тыс. тонн.

Вместе с тем, в целях развития транзитных и экспортоориентированных перевозок будет прорабатываться вопрос создания межгосударственных ассоциаций по организации взаимовыгодного использования транспортных коммуникаций, в том числе сотрудничество с Туркменистаном в вопросах использования возможностей морских портов Актау и Туркменбаши.

В настоящее время одним из маршрутов транспортировки нефти является проект "Иногейт". В 2005 году, в рамках данного маршрута была осуществлена транспортировка около 3 млн. тонн нефти. В перспективе, учитывая потенциальные возможности национальной портовой инфраструктуры на Каспии и объемы экспорта углеводородного сырья, транспортировка по данному проекту может составить порядка 10 млн. тонн.

Значительный объем грузопотока в настоящее время перевозится по альтернативным "сухим" маршрутам с использованием пункта Сарахс, порта

Новороссийск и Балтийского направления. Существующие маршруты через порт Актау являются не конкурентоспособными ввиду высокого тарифа на перевозку, вызванного необходимостью осуществления нескольких перевалок в портах и множеством пограничных переходов.

В то же время существуют реальные угрозы, способные повлиять на устойчивый грузопоток через морские порты и вызывающие необходимость заблаговременного принятия мер. В частности введение в эксплуатацию железнодорожных участков Казвин - Рашт - Астара и Андижан - Ош - Кашгар, развитие портов Оля и Махачкала.

Одним из факторов, влияющих на направления и объемы перевозок, являются политическая и экономическая обстановка в странах - потребителях грузов, в частности это касается Кавказа и Ирана.

С целью минимизации возможных рисков необходимо принять меры по диверсификации грузопотоков и созданию условий для альтернативных направлений морских перевозок.

Диверсификация сухих грузов в рамках транспортных коридоров ТРАСЕКА и Север-Юг может быть обеспечена за счет следующих грузов: цветные металлы (медь, цинк, свинец), лом черных металлов, минералы (асбест), химическая продукция (фосфаты, каустическая сода), лесоматериалы, товары народного потребления, продукты питания, колесная техника, оборудование и строительные материалы.

### 3.1.2. Международный опыт

#### *В сфере портовой деятельности*

В соответствии с международной практикой существует несколько моделей по управлению морскими портами. Основными и общепризнанными являются следующие модели.

**Сервис-порт**. Модель носит монополистический характер. Администрация порта предоставляет полный спектр услуг, необходимый для функционирования портового комплекса. Порт владеет, содержит, оперирует всеми существующими активами портового комплекса и оказывает коммерческие услуги. Порт, как правило, подчиняется уполномоченному органу. Примером могут служить порты на Каспии - Баку, Махачкала, Туркменбаши, большинство портов Ирана, которые являются полностью государственными и работают по модели "сервис-порт".

**Тул-порт**. Администрация порта осуществляет те же функции, что и в предыдущей модели. При этом некоторые стивидорные (погрузочно-разгрузочные) операции осуществляются независимыми от порта

организациями, нанятыми портовыми экспедиторами или другими субъектами, имеющими право на данный вид деятельности. Вся инфраструктура на территории порта остается в собственности порта. Стивидоры получают во временное пользование оборудование порта для перевалки грузов.

Разделение выполняемых задач является основной проблемой в данной модели. В то время как портовой администрации принадлежит перевалочное оборудование, контракт на перевалку заключает стивидорская компания либо с владельцем груза, либо с владельцем судна и несет соответствующие обязательства перед ними по контракту, в силу чего стивидорная компания не имеет возможности полностью контролировать технологический процесс.

**Лэндлорд-порт** . В данной модели наблюдается четкое разграничение функций. Портовая администрация является регулирующим органом и лэндлордом (землевладельцем), в то время как портовые операции осуществляются независимыми коммерческими организациями.

Администрация владеет инфраструктурой порта, включая землю, которая за определенную плату (обычно фиксированная сумма в год за каждый квадратный метр) передается в пользование другим компаниям. Все постройки и оборудование, включая грузовые терминалы, расположенные на территории порта, принадлежат и оперируются независимыми компаниями. Они также закупают и устанавливают собственное оборудование, включая крановое, на землях портового комплекса в соответствии с установленными требованиями.

Таким образом, администрация морского порта остается лишь регулирующим органом, не участвующим в коммерческой деятельности. Примером подобной организации управления являются порты Роттердам (Нидерланды), Антверпен (Бельгия), Нью-Йорк (США), Сингапур и другие. Данная модель также используется при управлении ряда портов России и Балтики, включая порты Астрахань, Санкт-Петербург, Рига и др.

**Полностью приватизированный порт**. Модель предполагает отсутствие какого-либо вмешательства или вовлечения государства в деятельность порта. Все активы порта, в том числе и земля портового комплекса, находятся в собственности частных (или одной) компаний, которые регулируют его деятельность и определяют общую стратегию развития. Риск в данной модели в том, что портовые земли могут быть отчуждены и использованы по нецелевому назначению. Данная модель существует лишь в Великобритании и Новой Зеландии .

В настоящее время порт Актау работает по модели "тул-порт". Полный спектр услуг, необходимый для функционирования всего портового комплекса, включая владение, содержание и использование существующих активов порта осуществляется республиканским государственным предприятием "Актауский



международный морской торговый порт" (далее - РГП "Актауский международный морской торговый порт"), за исключением производственной инфраструктуры по обработке зерновых грузов.

#### *В сфере торгового мореплавания*

Основными формами эксплуатации морского транспорта являются нерегулярное (трамповое) судоходство, характеризующееся тем, что суда выполняют одиночные рейсы на переменных направлениях, и регулярное (линейное) судоходство, при котором движение судов осуществляется между определенными портами по заранее объявленному расписанию или с определенной периодичностью рейсов.

Вместе с тем, наибольшее развитие получила смешанная форма судоходства. Для нее характерна организация перевозок и работа торгового флота на постоянных направлениях последовательными рейсами по "маятниковой", или "челночной" схеме. По такой схеме морским транспортом перевозятся 3/5 всех г р у з о в .

В настоящее время национальная морская судоходная компания "Казмортрансфлот" использует линейную форму судоходства, при этом перевозка грузов судами осуществляется на определенных маршрутах и при наличии гарантированных объемов грузов.

### **3.1.3. Конкурентная среда портов и судоходных компаний в Каспийском море**

#### *В сфере портовой деятельности*

Основными грузообразующими портами на Каспии являются порты Актау, Астрахань и Туркменбаши.

Порты Астраханского воднотранспортного узла, Махачкала и Туркменбаши являются портами-конкурентами в рамках привлечения транзитных грузопотоков, следующих по транспортным маршрутам ТРАСЕКА и Север-Юг.

Существующая ситуация в Каспийском бассейне обусловлена значительной активизацией морских перевозок, вызывающей необходимость развития портовых инфраструктур. В этой связи, портами, участвующими в процессе переработки массовых грузов уже принимаются меры по модернизации инфраструктуры и увеличению пропускной способности в рамках собственных и государственных инвестиционных программ.

В частности в течение последних лет на Каспии проведены работы по созданию дополнительных мощностей в портах Анзали, Астрахань, Туркменбаши, завершено строительство первой очереди порта Амирабад.

**Республика Азербайджан**

Международный морской порт Баку является ключевым транзитным центром по перевалке каспийской нефти. Около 65 % грузооборота приходится на перевалку нефти и нефтепродуктов, а 35 % - грузы паромной переправы и генеральные грузы. Инфраструктура порта включает 8 причалов с максимальной допустимой глубиной у причальной стенки 7 метров.

С сентября 2001 года функционирует железнодорожное паромное сообщение Актау - Баку - Актау. На данной линии задействованы железнодорожные паромы типа "Советский Дагестан" грузоместимостью 28 железнодорожных вагонов, время в пути составляет 18-20 часов. Помимо вагонов паромы перевозят и п а с с а ж и р о в .

Нефтяной терминал Дюбенди является частью порта Баку. Терминал состоит из трех выносных пирсов, резервуарного парка и причального фронта для одновременной швартовки 2 танкеров и позволяет обрабатывать танкера грузоподъемностью до 8100 тонн. Пропускная способность составляет до 7 млн. тонн углеводородного сырья. Терминал имеет систему нефтепроводов, соединенных с нефтеперерабатывающими заводами в городе Баку и железную дорогу с прямым доступом к магистральной железной дороге на Грузию.

Терминал Сангачал ориентирован для перевозок нефти в рамках проекта Баку - Тбилиси - Джейхан. Емкость резервуаров для хранения нефти на терминале составляет порядка 360 тыс. куб.м.

### **Р о с с и й с к а я      Ф е д е р а ц и я**

Астраханский воднотранспортный комплекс условно разбит на два участка: Астраханский консолидированный порт и морской торговый порт Оля, расположенный на трассе Волго-Каспийского канала, в 100 км от г. Астрахань.

Астраханский консолидированный порт включает в себя порты Астраханского водно-транспортного узла, на территории которого работают порядка 20 стивидорных компаний. По итогам 2005 года общий объем перевалки грузов через Астраханский консолидированный порт составил 7,0 млн. тонн.

В настоящее время порт Оля имеет сухогрузный причал длиной 180 метров и автопаромный комплекс, оснащенный для приема судов типа "РО-РО". Мощность переработки действующих причалов - 0,54 млн. тонн в год. В порту предусмотрено создание контейнерного комплекса мощностью 0,27 млн. тонн в год. Планируется увеличение производственных мощностей порта Оля до 4 млн. т о н н .

Махачкалинский международный морской торговый порт имеет развитую инфраструктуру для перевалки нефти. Нефтяной терминал порта соединен с магистральным нефтепроводом Баку - Новороссийск. Перегрузочные мощности порта позволяют переработать 5 млн. тонн грузов, из них 80 % - нефть. В 2005 году общий объем перевалки грузов составил 5,1 млн. тонн. Порт оперирует

транспортным флотом общей грузоподъемностью 70 тыс. тонн. Порт имеет железнодорожную паромную переправу с пропускной способностью - 20440 вагонов в год. Переправа рассчитана на паромы типа "Петровск" и "Советский Дагестан", которые будут задействованы на маршрутах Махачкала - Туркменбаши и Махачкала - Актау. Основными грузами на данных направлениях являются сжиженный газ, нефть, генеральные грузы. В настоящее время ведется работа по увеличению пропускной способности порта до 15,0 млн. тонн в год, в том числе по нефтеналивным грузам до 10,0 млн. тонн в год.

### **Т у р к м е н и с т а н**

В настоящее время порт Туркменбаши является одним из конкурентных портов на Каспий и участвует в перевозочном процессе транзитных грузов в обход территории Казахстана. Существующие нефтеналивные причалы могут одновременно принимать шесть танкеров. Действует причал для обслуживания судов типа РО-РО. Сухогрузный терминал рассчитан на прием тяжеловесных грузов и оборудован специальными платформами для наката грузов на судно. Вместе с тем, согласно Проекту расширения экспортной инфраструктуры Туркменистана предусматривается развитие нефтяных терминалов Окарем и Аладжа. Пропускная способность данных терминалов составляет порядка 3,5 млн. тонн нефтеналивных грузов в год с перспективой увеличения до 9 млн. тонн в

г о д .

### **Исламская Республика Иран**

Порт Анзали осуществляет перевалку грузов до 5 млн. тонн в год. В порту имеется 10 причалов, обеспечивающих одновременную швартовку 12 судов водоизмещением до 6 тыс. тонн. Проходная осадка на акватории порта ограничена глубиной 5,5 метров. Имеется складская площадь для хранения

г р у з о в и к о н т е й н е р о в .

Годовой объем перевалки грузов порта Ноушахр составляет 1,5 млн. тонн. Порт располагает тремя причалами с гарантированной глубиной в 5,5 м и имеет складскую площадь - 27412 квадратных метров. Основная номенклатура грузов: зерно, кокс, цинковый концентрат, строительные материалы, металлопродукция.

Порт Нека располагает одним причалом с гарантированной глубиной - 3,8 м для обработки танкеров грузоподъемностью 4,5 тыс. тонн. Нефтяной терминал порта имеет два резервуара под нефть с общим объемом в 792 тыс. куб. м. и является пунктом поставки казахстанской нефти и нефтепродуктов на условиях S W A P - о п е р а ц и й .

Порт Бандар Амирабад (Хазар) в настоящее время имеет проектную мощность 5 млн. тонн и располагает разветвленной инфраструктурной сетью и подъездными путями. Основной грузопоток составляют генеральные и контейнерные грузы. Строительство объектов осуществляется в три очереди.

Ввод в эксплуатацию первой очереди позволяет обрабатывать более 4 млн. тонн грузов в год (проектная мощность порта составляет 8 млн. тонн в год). К порту подведена автомобильная дорога, ведется строительство 18 км железнодорожной ветки.

Суммарные мощности портовых инфраструктур на Каспии будут способны переваливать порядка 165,4 млн. тонн нефтеналивных и сухих грузов. Прогнозируемый к 2012 году грузопоток позволит задействовать около 78 % портовых мощностей и создаст необходимый резерв для дальнейшего развития грузоперевозок.

### *В сфере торгового мореплавания*

В настоящий период конкуренция в перевозках нефтеналивных и сухих грузов на Каспии начинает носить более активную форму.

Республика Азербайджан до IV квартала 2001 года практически контролировала и определяла конъюнктуру рынка морских перевозок на Каспийском море посредством флота Каспийского морского пароходства (далее - КАСПАР). КАСПАР оперирует самым большим танкерным флотом в Каспийском море и осуществляет перевозки из портов Казахстана и Туркменистана в азербайджанские порты для последующей транспортировки нефти и нефтепродуктов наземным транспортом до портов на Черном море. Суммарный дедвейт судов КАСПАР может значительно снизиться к 2010 году, что вызвано требованием МАРПОЛ (Международная конвенция по профилактике загрязнения с судов) о запрете эксплуатации старых однобортных судов. Согласно экспертным оценкам компании Seascott Management, доля КАСПАР на рынке постепенно снизится и не будет превышать 50 %. В этой связи КАСПАР вводит в эксплуатацию новые танкера дедвейтом 13,8 тыс. тонн.

Российская судоходная компания "Волготанкер" является крупнейшим владельцем танкеров класса "река-море" со средним дедвейтом 5,0 тыс. тонн. Перевозит нефть и нефтепродукты из портов Туркменистана и Казахстана на Махачкалу, а в период летней навигации через канал Волга-Дон в порты на Черном море. Вместе с тем, судами компании в Иран перевозится металлопрокат из Челябинского, Магнитогорского, Западно-Сибирского и Орско-Халиловского металлургических комбинатов, а также осуществляется транспортировка нефти в порты Ирана. 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 водных путях России, эта компания существенной конкуренции и влияния на рынок морского фрахта на Каспии не оказывает.

Нефтеналивной флот российской судоходной компании Palmali Shipping является самым современным на Каспии, построен в течение последних 6 лет и

имеет общий дедвейт около 100 тыс. тонн. Однако, как внешний игрок (не являясь национальной компанией), Palmali Shipping может претендовать только на роль компании, сдающей суда во фрахт, либо перевозящей объемы, не задействованные другими участниками рынка.

Иран транспортирует 10 % грузов Каспийского региона, включая металлопродукцию казахстанских и российских металлургических заводов. Иранская компания "Хазар Шиппинг Компани" кроме металлопроката перевозит а с б е с т и з е р н о .

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

АО "Национальная морская судоходная компания "Казмортрансфлот" (далее - АО "НМСК "Казмортрансфлот") в настоящее время формирует собственный флот. По итогам 2005 года АО "НМСК "Казмортрансфлот" осуществил транспортировку более 50 % объема нефти, отгруженного через порт Актау. Из этого объема часть транспортировки приходится на зафрахтованные суда. Сухие грузы компанией не перевозятся, ввиду нахождения его в заведомо проигрышном положении на данном рынке в сравнении с судоходными компаниями России, Азербайджана и Ирана, у которых флот амортизирован и имеет возможность предоставлять более конкурентоспособные тарифы. Флот поддержки морских операций АО "НМСК "Казмортрансфлот" транспортирует незначительный объем грузов, необходимый в рамках освоения казахстанского сектора Каспийского моря (далее - КСКМ).

На рынке грузоперевозок в КСКМ конкурентная среда в основном состоит из компаний Wagenborg Kazakhstan, BUE, Caspian Service Group, "Аркшиппинг", обладающих различными типами судов вспомогательного флота и флота поддержки морских операций.

### **3.2. Развитие морских портов Порт Актау**

Актауский международный морской торговый порт является единственным морским портом Республики Казахстан, осуществляющий перевалку сухих грузов, нефти и нефтепродуктов в международном сообщении.

В начале 80-х годов объем перевалки нефти составлял около 7 млн. тонн в год. Перевалка сухих грузов не превышала 300 тыс. тонн в год и состояла в основном из грузов местного значения (соль, ракушечники, уголь).

В результате завершения в 1999 году 1-го этапа реконструкции порта, возможности погрузочно-перегрузочного комплекса 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.

На сегодняшний день порт Актау представляет собой современный многоцелевой терминал и имеет:

складские площади (более 50 тыс. кв. м открытых площадок и крытый транзитный склад - 6 тыс. кв. м) для хранения грузов, в том числе тяжеловесных;

три универсальные причалы для обработки генеральных и навалочных грузов, один причал для отгрузки зерна, перегрузки тяжеловесов и обработки судов типа РО-РО общей протяженностью причалов - 550 м с возможностью одновременной обработки 4 судов;

железнодорожно-паромный комплекс, позволяющий осуществлять накат-выкат вагонов, следующих в прямом железнодорожно-паромном сообщении;

зерновой терминал с ежегодной мощностью обработки до 600 тыс. тонн и единовременным хранением до 24 тыс. тонн зерновых;

четыре нефтеналивные причалы с возможностью одновременной обработки 4 танкеров грузоподъемностью до 12 тыс. тонн;

оборудование для перевалки всех видов генеральных и насыпных грузов и грузов в контейнерах.

Порт Актау имеет все виды подъездных путей, смежную инфраструктуру по сливу, наливу и хранению нефти и нефтепродуктов. В порту на условиях аренды земельных участков функционируют самостоятельные специализированные транспортные организации.

В настоящее время порт Актау работает по международным стандартам системы управления (ИСО 9001) и отвечает требованиям безопасности мореплавания и обслуживания судов. На территории порта установлен специальный режим в рамках специальной экономической зоны "Морпорт Актау"

Морской порт находится в ведении РГП "Актауский международный морской торговый порт", являющегося субъектом естественных монополий.

Динамика перевалки грузов через порт Актау за 1999-2005 годы представлена в нижеследующей таблице:

(тыс. тонн)

№ п / п	Наименование грузов	годы						
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	
1.	Нефть	2066,8	3385,50	5035,4	5552,4	6970,7	8289,2	8912,7
2.	Металл	235,4	701,50	1060,1	571,2	835,5	1011,5	1025,2
3.	Зерно	7,6	19,50	84,1	209,2	5,4	13	33,3
4.	Другие	38,0	42,70	22,8	22,9	22,6	33,6	71,3

5.	Паром- н ы е грузы	-	26,00	199,2	592,6	245,5	344,6	350,1
	<b>Всего:</b>	<b>2347,8</b>	<b>4175,2</b>	<b>6401,6</b>	<b>6948,3</b>	<b>8079,7</b>	<b>9691,9</b>	<b>10392,6</b>

## П о р т      Б а у т и н о

Порт Баутино расположен в Тупкараганском заливе в Баутинской бухте. Основным грузом, обрабатываемым портом до последнего времени, являлся камень-ракушешлок производства местного карьера и иные грузы (уголь, лес и др.). Порт Баутино в настоящее время не осуществляет перевалку грузов в международном сообщении и ограничивается объемами грузов (оборудование, стройматериалы, горюче-смазочные материалы и др.) для нефтедобывающих компаний.

Бухта используется не полностью. Требуется ее очистка от затопленных судов и проведение дноуглубительных работ. Порт не располагает достаточным объемом эксплуатационных служб. Расширение территории порта ограничено поселком Баутино. Земельные участки и объекты, прилегающие к бухте, находятся в ведении организаций различных форм собственности.

База поддержки морских операций компании "Agip КСО" предусмотрена для обеспечения поддержки строительных и эксплуатационных работ на нефтяных месторождениях. База располагает хозяйственными, складскими и жилыми помещениями, причалом длиной 100 метров с мобильным краном грузоподъемностью 100 тонн.

На участке акционерного общества "Казахрыбфлот" расположены пирс и причалы, непригодные к эксплуатации из-за их полной изношенности, а также пирс судоремонтного цеха, предназначенный для ремонта судов водоизмещением до 600 тонн и нуждающийся в капитальном ремонте. Прилегающая территория 1,2 га.

С причала морской пограничной дивизии производится погрузка камня для строительства искусственных островов. Причал как таковой отсутствует. Имеется насыпная дамба длиной 80 метров. Оборудована аппарель для заезда автотранспорта на судно для выгрузки грунта. Прилегающая территория около 20 га занята под хранение грунта.

Причал местной нефтебазы "Шагала" состоит из затопленного судна с пешеходным пирсом. Не функционирует из-за несоответствия экологическим нормам. Прилегающая территория около 4 га.

Причал и территория грузового района Баутино (филиал РГП "Актауский международный морской торговый порт") используются для переработки грузов судового снабжения в период навигации, проведения технического обслуживания в зимний период и стоянки судов. Общая площадь составляет

около 1,5 га. На территории расположен причал длиной 63 метра с порталными кранами грузоподъемностью 16/32 и 6 тонн, имеются подъездные автомобильные пути.

В северной части залива имеются два причала, используемого АО "НМСК "Казмортрансфлот" для отгрузки камня при создании искусственных островов на нефтяных месторождениях.

### **П о р т      К у р ы к**

Порт Курык расположен в заливе А. Бековича-Черкасского и находится в 11 км от железнодорожной станции Ералиево.

В целях реализации Государственной программы освоения казахстанского сектора Каспийского моря, а также во избежание ограничений экспортных возможностей Казахстана морским путем планируется развитие порта Курык, способного обеспечить необходимый комплекс услуг для обработки нефтеналивных грузов.

В рамках комплексного плана развития береговой полосы казахстанского сектора Каспийского моря акционерным обществом "Национальная компания "Казмунайгаз" (далее - АО "НК "Казмунайгаз") рассматривается вопрос создания в районе порта Курык специализированного нефтеналивного терминала с производственной мощностью до 20 миллионов тонн в год.

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

### **3.3. Развитие судоходной деятельности**

К транспортировке грузов в Каспийском море АО "НМСК "Казмортрансфлот" приступило в IV квартале 2001 года.

Акционерами АО "НМСК "Казмортрансфлот" являются Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (50 % акции) и АО "НК "Казмунайгаз" (50 % акции).

На начальной стадии АО "НМСК "Казмортрансфлот" акцентировал свою деятельность на транспортировке нефти, так как доля экспорта нефти из общего объема грузов, переваливаемых через порт Актау, составляла 80 %.

За два года реализации Программы создания национального морского торгового флота на 2004-2006 годы осуществлено строительство трех нефтеналивных танкеров дедвейтом 12 тыс. тонн, формируется отечественный флот поддержки морских операций (далее - ФПМО) путем строительства барж-площадок и приобретения буксиров.

Вместе с тем, данные достижения являются недостаточными для



удовлетворения перспективных потребностей грузоотправителей, что соответственно привело к необходимости продолжения их реализации и дальнейшего формирования казахстанского флота.

**Основные производственные показатели**  
**АО "НМСК "Казмортрансфлот"**  
(тыс. тонн)

Наименование	2002	2003	2004	2005
Транспортировка нефти	3211	2558	4060	4711
Перепадка нефти	1350	1508	6829	7678
Перепадка каменной породы	-	-	539	1436
Транспортировка каменной породы	-	-	78	244

Компанией "Мобилекс" в 2005 году введен в эксплуатацию танкер "Казахстан", используемый на маршруте Актау - Махачкала, а также планируется до 2010 года строительство пяти танкеров дедеветом 12 тыс. тонн каждый.

Остальные участники рынка морских перевозок представлены в сфере освоения КСКМ, с флотом специализированных маломерных судов различных типов, используемых в качестве вспомогательного флота и ФПМО. В данном сегменте по состоянию на 1 января 2006 года различными субъектами эксплуатируются порядка 150 судов. С активизацией разработки шельфа КСКМ прогнозируется использование судов данного класса в количестве порядка 200 единиц. Собственниками основного количества данных судов являются компании: Wagenborg Kazakhstan, BUE, Caspian Service Group, "Аркшипинг".

### **3.4. Рынок морских грузовых перевозок на Каспийском море**

Основными направлениями перевозок грузов морским транспортом с использованием портов на Каспии являются:

иранское направление - прямое водное сообщение с экспортно-импортными и транзитными грузами в Иран и в страны Персидского залива;

российское направление - прямое водное сообщение с портами России в Каспийском и Азовском бассейнах;

Черноморско-Средиземноморское направление - прямое водное сообщение посредством канала Волго-Дон, смешанное железнодорожно-паромное сообщение Баку - Батуми/Поти с экспортно-импортными и транзитными грузами страны Закавказья и Черноморско-Средиземноморского бассейна;

северное направление - прямое водное сообщение посредством канала

Волго-Балт с экспортно-импортными и транзитными грузами в страны Балтийского бассейна.

Таким образом, грузовую базу для казахстанских портов на Каспии можно классифицировать как:

1) экспортоориентированный груз. Основной экспортный грузопоток: нефть, металлопродукция, зерно, цветные металлы, кокс, асбест, цинковый концентрат;

2) импортный груз. Номенклатура грузов предполагает: продукты питания, строительные материалы, химическая продукция, контейнеры, негабаритное оборудование, колесная техника, товары народного потребления;

3) транзитный груз. Прогнозируемые объемы транзита: контейнерные грузы, товары народного потребления, металлопродукция уральских комбинатов России, сельхозпродукция, глинозем, негабаритные грузы, оборудование.

Вместе с тем, в среднесрочной перспективе на рост экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, а также на развитие контейнерных перевозок в значительной мере повлияет эксплуатация железнодорожной ветки Алтынсарин-Хромтау, строительство железнодорожных участков Жезказган-Саксаульская, Саксаульская-Бейнеу, Мангышлак-Баутино, Ералиево-Курык.

#### **3.4.1. Транспортировка нефти**

В настоящее время для доставки каспийской нефти на мировые рынки преимущественно используются магистральные трубопроводы: Баку-Новороссийск, Махачкала-Новороссийск, Баку-Супса, Тенгиз-Новороссийск, Атырау-Самара и Нека-Тегеран. По состоянию на 2005 год общая пропускная способность этих трубопроводов составила более 80 млн. тонн, при этом прогнозируемый рост их пропускной способности к 2015 году увеличится до 122 млн. тонн. Вместе с тем, к 2015 году производство нефти в странах Каспийского региона может составить порядка 250-300 млн. тонн, что свидетельствует о необходимости создания дополнительных инфраструктур по ее транспортировке в целях заблаговременного решения перспективных потребностей в доставке и сбыте нефти.

Морские порты Актау и Курык, согласно Государственной программе освоения КСКМ рассматриваются как важнейшие транспортные узлы по транспортировке перспективной нефти.

Крупными отправителями нефти через морские порты будут оставаться нефтедобывающие компании: "Тенгизшевройл", "Мангистаумунайгаз", "Каражанбасмунай", "Кумкольмунай", "Текасако Норе Бузачи". Вместе с тем, с началом добычи нефти с морских месторождений, одним из крупнейших

грузоотправителей нефти будет являться консорциум "Agip КСО".

В целях решения растущих потребностей в транспортировке казахстанской нефти на мировые рынки рассматриваются проекты по созданию новых маршрутов. Одним из них является участие Казахстана в загрузке трубопровода Баку-Тбилиси-Джейхан, который предусматривает непосредственное задействование нефтяных терминалов в портах Актау и Курык.

### **3.4.2. Транспортировка сухих грузов**

#### **К о н т е й н е р н ы е      г р у з ы**

Развитие контейнерного потока в рамках маршрутов Север-Юг и ТРАСЕКА согласно прогнозам экспертов имеет значительные перспективы. При активизации контейнерного потока рассматриваются контейнерные перевозки гуманитарных грузов в Афганистан, контейнеров из Ирана, Персидского залива и Турции в Казахстан и уральские регионы России, а также контейнерных грузов и товаров народного потребления из Китая.

В перспективе прогнозируемый контейнерный поток через порт Актау может составить порядка 10-15 тыс. единиц в год.

#### **М е т а л л о п р о д у к ц и я**

При сохранении объемов потребления, географии отгрузок и тарифного режима перевозка металлопродукции (стали) через порт Актау будет осуществляться в направлении Ирана и частично в Азербайджан. Объемы перевозок будут обеспечиваться за счет продукции компании "Миталл Стил Темиртау" и транзитной стали уральских комбинатов России и составят порядка 1,5 млн. тонн, из них транзита порядка 250-400 тыс. тонн.

Экспорт лома черных металлов будет преимущественно в направлении Ирана и Турции. Ориентировочная возможность отгрузок может составить порядка 250-350 тыс. тонн ежегодно.

Экспортоориентированные цветные металлы (медь, цинк, свинец), являются потенциально тяготеющими к порту Актау грузами, в настоящее время транспортируемыми по альтернативным маршрутам. Ежегодный экспорт данных грузов составляет порядка 400 тыс. тонн, из которых порядка 250 тыс. тонн могут быть ориентированы в направлении порта Актау.

При наличии привлекательного тарифного режима возможно привлечение транзита готового алюминия производства Таджикского алюминиевого завода в ежегодном объеме порядка 30-40 тыс. тонн.

#### **Грузы для морских операций по освоению КСКМ**

В соответствии с планами по освоению недр КСКМ в предстоящий период ожидается существенное увеличение грузопотока в направлении мест освоения

морских месторождений при строительстве искусственных островов. Среднегодовой объем каменной породы, необходимый для возведения искусственных островов может составлять от 1 до 2 млн. тонн. В отдельные периоды, при интенсивности работ, возможно существенное увеличение данного объема до 4 млн. тонн в год. Кроме того, предполагается перевозка судами бурового шлама, бурового раствора, оборудования, обсадных труб, питьевой и технической воды, горюче-смазочных материалов, цементных растворов и химикатов.

### **Д р у г и е      г р у з ы**

При создании специализированных площадок и наличии перегрузочного оборудования значительную перспективу для отгрузки через порт Актау имеют грузопотоки серы, кокса, асбеста, руд, угля и минеральных удобрений.

При увеличении добычи нефти согласно Государственной программы по освоению КСКМ объем производимой при нефтедобыче серы только на Кашаганском месторождении составит порядка 800 тыс. тонн в год.

В настоящее время наиболее массовый грузопоток сконцентрирован на маршрутах: Астрахань - порты Ирана, Актау - Махачкала, Актау - Баку, Актау - порты Ирана и Туркменбаши - Баку. При этом основная грузовая база формируется в России и Казахстане и преимущественно представлена нефтеналивными грузами, металлом, химической продукцией и лесоматериалами.

В ближайшей перспективе общий объем перевозок на Каспии увеличится по нефтеналивным грузам до 50 млн. тонн, по сухим грузам до 20 млн. тонн. В частности, суммарные объемы транспортировки нефти через казахстанские морские порты на период до 2012 года составят порядка 40 млн. тонн, из которых объемы нефти месторождения Кашаган могут составить около 20-24 млн тонн. Предположительно, в зависимости от конъюнктуры рынка и своевременности реализации различных альтернативных проектов по транспортировке нефти, данные показатели могут изменяться.

Через порт Актау будет обеспечена устойчивая перевозка зерна в направлении Ирана и Азербайджана. Перспективы перевозки зерновых рассматриваются из расчета 600 тыс. тонн в год.

### **3.5. Проблемы развития морского транспорта**

Морскому транспорту Казахстана предстоит переход на качественно новый уровень функционирования, которой позволит в полной мере реализовать потенциал сильных сторон и свести к минимуму свои слабые стороны.

В настоящий период морской транспорт столкнулся с трудностями при

перспективном планировании основных показателей своей деятельности. Необходимо учесть, что работа морского транспорта происходит в быстро меняющейся и трудно прогнозируемой обстановке мировых товарных рынков в условиях жесткой конкуренции с альтернативными маршрутами перевозок и конкурентными иностранными судоходными компаниями сопредельных стран.

Исходя из этого можно выделить следующие основные проблемы отечественного морского транспорта:

1. В настоящее время маршруты в направлении морских портов менее привлекательны по отношению к альтернативным, национальный морской торговый флот уступает в конкурентоспособности судоходным компаниям прикаспийских государств.

2. На основе долгосрочного прогнозного баланса добычи и распределения нефти в Республике Казахстан основной приоритет при транспортировке углеводородов отдается трубопроводному транспорту. Развитие новых экспортных трубопроводных систем приведет к значительному снижению объема нефти, направляемого через порт Актау в 2006-2010 годы. Необходимо рассматривать морской транспорт наряду с трубопроводным, как один из основных каналов транспортировки казахстанского сырья.

3. Отсутствие сервисной инфраструктуры, в том числе судоремонтной базы по техническому обслуживанию и ремонту судов, судовых механизмов и оборудования. В казахстанском секторе Каспийского моря, где ведутся работы по разведке углеводородного сырья, работают свыше 150 судов. Создание казахстанской судоремонтной базы обеспечит обслуживание отечественных и иностранных судов на уровне международных стандартов и расширит круг услуг морского транспорта Республики Казахстан.

Ранее создание указанной сервисной инфраструктуры было предусмотрено в Программе создания национального морского торгового флота на 2004-2006 годы, утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 13 июля 2004 года N 763. Однако отсутствие финансовых ресурсов и неразвитость порта Курык привело к необходимости перенесения срока их реализации на более поздний период.

4. Отсутствие комплексной системы обеспечения безопасности мореплавания и охраны окружающей среды в казахстанском секторе Каспийского моря.

5. С целью регламентирования взаимоотношений всех участников процесса морской перевозки и обеспечения безопасности судоходства необходимо принятие мер по присоединению к ряду международных морских конвенций и совершенствованию нормативной правовой базы в области торгового мореплавания.

6. Дефицит кадров. Необходимо дальнейшее принятие комплекса мер по

созданию системы подготовки и переподготовки кадров для деятельности морских портов и морского торгового флота.

В целях обеспечения эффективной работы и высоких темпов развития морского транспорта важно решение вышеуказанных проблем.

#### **4. Цель и задачи Программы**

Действие Программы охватывает период с 2006 по 2012 годы. Развитие национального морского транспорта становится одним из основных направлений по обеспечению необходимого объема транспортных услуг.

Цель программы: создание современного высокотехнологичного морского транспорта, в полном объеме обеспечивающего потребности страны в экспортно-импортных, каботажных и транзитных грузоперевозках, и обладающего современной технической базой.

Для достижения цели настоящей программы необходимо решить следующие задачи:

развитие существующей и создание новой конкурентоспособной портовой и сервисной инфраструктуры, соответствующей требованиям международных норм;

дальнейшее развитие национального торгового флота путем создания современного и конкурентоспособного флота с квалифицированным менеджментом и персоналом и перспективой его эффективного использования как на Каспийском море, так и в иных бассейнах мировой водной системы;

совершенствование нормативной правовой базы в сфере морского транспорта, направленное на дальнейшее присоединение к международным конвенциям и соглашениям, гармонизацию национального законодательства с законодательствами сопредельных государств, принятие нормативных правовых актов в целях надлежащего регулирования правоотношений участников процесса морской перевозки и обеспечения безопасности мореплавания;

создание комплексной системы обеспечения безопасности мореплавания и охраны окружающей среды в казахстанском секторе Каспийского моря;

принятие комплекса мер по созданию системы подготовки, переподготовки кадров и повышение квалификации в области морского транспорта;

стимулирование морского транспорта мерами необходимой государственной поддержки.

В ходе реализации программы планируется достичь максимальной эффективности, как отдельных намеченных мероприятий, так и всей программы в целом за счет:

оптимизации затрат на выполнение программных мероприятий;

определения последовательности мер по развитию морского транспорта; использования наиболее рациональных и эффективных схем финансирования программных мероприятий.

## **5. Основные направления и механизмы реализации Программы**

Реализация Программы будет осуществляться в два этапа.

### **1 этап: 2006-2008 годы**

В течение первого этапа реализации Программы основными приоритетами в области развития морского транспорта будут следующие направления:

завершение первого этапа работ по расширению производственных мощностей портов до уровня, обеспечивающего прогнозируемый рост перевалки грузов, с учетом реализации Государственной программы освоения казахстанского сектора Каспийского моря;

создание систем управления движением судов и систем управления спасательными операциями в морских портах;

развитие национального морского торгового флота, включая приобретение в собственность и строительство судов для транспортировки сырой нефти и нефтепродуктов, сыпучих и навалочных грузов, а также судов вспомогательного ф л о т а ;

создание условий для развития собственных сервисных и ремонтных п р е д п р и я т и й ;

создание морского учебно-тренажерного центра для подготовки квалифицированных кадров в соответствии с требованиями международных к о н в е н ц и й ;

внедрение системы мониторинга воздействия морского транспорта на состояние окружающей среды казахстанского сектора Каспийского моря.

### **II этап: 2009-2012 годы**

В целях обеспечения сбалансированного функционирования отрасли морского транспорта и реализации поставленных задач основными направлениями развития будут являться:

завершение работ по расширению и модернизации производственных мощностей морских портов с поэтапным доведением их мощностей до уровня, обеспечивающего прогнозируемый рост перевалки грузов;

создание конкурентоспособного казахстанского морского торгового флота;

создание региональных систем управления движением судов и спасательными операциями в казахстанском секторе Каспийского моря;

развитие судостроительных и судоремонтных объектов для обслуживания

национального торгового флота и других торговых судов, курсирующих по  
К а с п и ю ;

практическое обеспечение подготовки и повышения квалификации кадров  
отрасли морского транспорта;

внедрение системы управления окружающей средой на объектах морского  
транспорта в соответствии с международными стандартами ISO 14001:2004 для  
предотвращения неконтролируемого воздействия на морскую среду;

внедрение системы предотвращения загрязнения окружающей среды  
отходами морского транспорта.

### **5.1. Развитие морской портовой инфраструктуры**

Создание новых и модернизация существующих портовых инфраструктур  
является важнейшим элементом в деле развития транспортного сектора и в  
частности, морских перевозок. В соответствии с протокольными решениями  
Правительства, принятыми в течение 2004-2005 годов, определены перспективы  
развития существующих морских портов Актау, Баутино и вновь создаваемого  
п о р т а К у р ы к .

#### **П о р т А к т а у**

Наиболее перспективным для участия в транспортировке  
экспортно-импортных и транзитных грузов является морской торговый Актау  
обладающий всеми необходимыми транспортными коммуникациями и  
инфраструктурой, позволяющей обрабатывать любые виды грузов.

Задействованная по состоянию на 2005 год производственная мощность  
порта достигла проектной. В этой связи наряду с совершенствованием  
инфраструктуры в рамках существующей территории необходимо дальнейшее  
развитие порта с расширением в северном направлении.

Расширение производственной территории морского торгового порта Актау с  
созданием портовых терминалов и защитных гидросооружений в рамках новой  
гавани планировалось к реализации в рамках второй очереди его реконструкции.  
Общая площадь территории порта составляет 81,7 га и находится в  
хозяйственном ведении РГП "Актауский международный морской торговый  
п о р т " .

Созданию благоприятных инвестиционных условий для скорейшей  
реализации проекта развития порта Актау в северном направлении также будет  
способствовать специальная экономическая зона "Морпорт Актау".

Проведение строительных работ предусматривается в период с 2006 по 2008  
годы, с учетом проектирования, строительства и ввода в эксплуатацию. Общая  
стоимость проекта составляет 32,7 млрд. тенге. Расширение морского порта



Актау позволит увеличить ежегодные объемы перевалки нефтеналивных грузов до 20 млн. тонн и сухих грузов до 3 млн. тонн.

Реализация проекта предполагает применение принципа государственно-частного партнерства и будет способствовать созданию на базе порта Актау транспортно-логистического центра.

Указанная модель реализации проекта соответствует одному из основных принципов Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года, согласно которому строительство и техническое обслуживание морских портов в основном будет входить в сферу ответственности частного сектора, в свою очередь морская инфраструктура общего пользования будет находиться в сфере ответственности государства, при этом затраты будут возмещаться, насколько это возможно, за счет портовых сборов и на основании договоров с судовладельцами и со стивидорными компаниями.

### **П о р т      Б а у т и н о**

Активизация разработок в нефтегазовом секторе Казахстана, включая проекты по разработке перспективных месторождений на шельфе, а также развитие прилегающей инфраструктуры способствуют дальнейшему увеличению объемов перевалки грузов через порт Баутино и интенсивности судоходства. Инфраструктурное развитие порта Баутино предусматривает создание бункеровочной базы и терминалов по отгрузке нефтяного оборудования и стройматериалов для создания искусственных островов на шельфе.

С перспективной реализацией проекта строительства железнодорожной ветки Мангышлак - Баутино в направлении порта будет обеспечен доступ широкого спектра грузопотоков, который может предусматривать, как поддержку операций на шельфе, так и организацию переработки грузов в международном сообщении.

В 2003-2005 годы РГП "Актауский международный морской торговый порт" для филиала "Грузовой район Баутино" приобретена погрузо-разгрузочная техника на сумму свыше 305 млн. тенге, в том числе порталный кран грузоподъемностью 16/32 тонны и порталные погрузчики.

В целях дальнейшей модернизации инфраструктуры грузового района Баутино разработано технико-экономическое обоснование проекта "Расширение грузового района Баутино", предусматривающего проведение работ, стоимостью порядка 3 млрд. тенге.

Схема проведения необходимых работ представлена проведением следующих мероприятий:

- 1) очистка территории от затонувших судов;
- 2) проведение дноуглубительных работ;
- 3) строительство причалов для генеральных и сыпучих грузов, а также пассажирского причала;

4) строительство административного здания морского порта и складских помещений .

В целях повышения безопасности мореплавания в 2006-2007 годы будет создана Система управления движением судов в Тупкараганском заливе.

Реализация мер по комплексному развитию порта Баутино обусловлена сложностью, выраженной в наличии нескольких собственников различных форм собственности у прибрежных земельных участков. В этой связи в целях дальнейшего развития порта Баутино необходима разработка комплексной программы его освоения .

### **П о р т      К у р ы к**

Развитие порта Курык предусматривает создание специализированного терминала по перевалке и хранению нефти, который будет являться одним из крупнейших нефтеналивных терминалов, ориентированных на участие Казахстана в проекте "Баку - Тбилиси - Джейхан".

Нефтеналивной терминал будет включать в себя резервуарный парк и выносные причалы для обслуживания крупнотоннажных танкеров. Глубины, необходимые для прохождения таких судов в районе порта Курык, находятся на расстоянии от трех до шести километров от берега.

В целях комплексного развития данного района предполагается размещение ряда производственных объектов, необходимых для поддержки морских операций на нефтяном шельфе Каспия. Будут построены база поддержки морских нефтяных операций, завод по производству металлоконструкций, судоремонтно-судостроительная база, комплекс по подготовке нефти и газа и другие вспомогательные объекты.

Помимо этого, потребуются создание объектов сопутствующей инфраструктуры, включая подъездные дороги, водоснабжение, снабжение топливным газом, электроснабжение, склады.

Создание инфраструктуры в порту Курык оценивается в размере 70,3 млрд. тенге. Разработка проекта развития осуществляется АО "НК "Казмунайгаз" совместно с нефтедобывающими компаниями. В среднесрочной перспективе будет создана морская администрация порта для осуществления в установленном порядке государственного портового надзора и обеспечения безопасности мореплавания .

В целях повышения безопасности мореплавания в 2007-2009 годы будет создана Система управления движением судов в заливе А. Бековича-Черкасского .

## **5.2. Развитие морского торгового флота**

В соответствии с прогнозными данными по увеличению объемов нефтеналивных и сухих грузов, подлежащих транспортировке морским транспортом, предусматривается дальнейшее развитие отечественного торгового ф л о т а .

### **Т а н к е р н ы й ф л о т**

В настоящее время танкерный флот, используемый компанией "Казмортрансфлот", способен обеспечить транспортировку нефти в направлении Актау - Махачкала и Актау - Баку в объеме 3 млн. тонн в год. Нефть в направлении порта Нека перевозится судами грузоподъемностью до 5 тыс. тонн ввиду ограничений по заходу танкеров большей грузоподъемности в иранские п о р т ы .

При дальнейшем формировании танкерного флота предусматривается возможность использования крупнотоннажных нефтеналивных судов для осуществления линейных перевозок нефти в рамках транскаспийской транспортной системы. Для определения оптимальных типов крупнотоннажных танкеров, обеспечивающих минимальную себестоимость перевозок, необходимо проведение исследований с проработкой вопросов строительства, доставки и технического обслуживания таких судов.

Ориентировочная стоимость строительства крупнотоннажного танкера составляет 6-6,7 млрд. тенге. Необходимое количество судов для транспортировки 20 млн. тонн нефти в год - 5 единиц. Соответственно, объем капитальных вложений по программе создания крупнотоннажного танкерного флота может составить 33,2 млрд. тенге.

### **С у х о г р у з н ы й ф л о т**

На основе прогнозных данных по увеличению объемов перевозки сухих грузов через порт Актау планируется создание сухогрузного флота. Политика строительства и приобретения сухогрузных судов будет осуществляться с учетом реальной грузовой базы и потенциала производственных мощностей портовой инфраструктуры прикаспийских государств. Планируется строительство и приобретение двух сухогрузных судов. На эти цели предполагается затратить 2,4 м л р д . т е н г е .

В случае увеличения грузопассажирских перевозок будет рассмотрен вопрос о строительстве и приобретении паромов.

### **Флот поддержки морских операций**

В соответствии с планами по освоению недр казахстанского сектора Каспийского моря в 2006-2012 годах ожидается увеличение грузопотока в направлении мест освоения морских месторождений.

Среднегодовой объем каменной породы, необходимый для возведения искусственных островов может составлять от 1 до 2 млн. тонн. В отдельные



Пассажирские суда	1	1	1	1	4	5	7
МНМС	-	-	-	-	2	2	2
Спасательные суда	-	-	-	-	-	1	1
Пожарные суда	-	-	-	-	2	2	2
Всего единиц флота	24	44	81	117	132	147	145

Состав флота поддержки морских операции национальной морской судоходной компании будет формироваться исходя из грузовой базы, универсальности и ликвидности судов, географических особенностей Каспийского моря и района плавания, состава флота других компании.

На первоначальной стадии развития собственного флота поддержки морских операций АО "НМСК "Казмортрансфлот" планирует иметь, в наличии баржи-площадки, трюмные баржи, бункеровочные суда, буксиры ледового класса с мелкой осадкой, буксиры-спасатели, суда доставки вахтовой смены, пожарные суда, суда для сбора льяльных и фекальных вод, исследовательские ( гидрографические) суда, нефтемусоросборщик.

При определении количественного и качественного состава флота в основу берутся действующие технологии разработки шельфовых месторождений. Предполагается, что на первоначальном этапе развития отечественный флот поддержки морских операций будет осуществлять в основном транспортные функции, а создание собственных уникальных объектов типа трубоукладочных судов, земснарядов, кабелеукладочных судов будет рассматриваться в рамках реализации отдельных проектов.

Всего на развитие флота поддержки морских операций ежегодно будет направляться сумма в объеме 3-3,6 млрд. тенге.

### **5.3. Развитие вспомогательной инфраструктуры морского транспорта**

#### **5.3.1. Создание судоремонтного производства**

Интенсивное увеличение объемов работ по разведке и добыче нефти в казахстанском секторе Каспийского моря предполагает в ближайшие годы рост количества оперируемых судов и связанного с этим рынка технического обслуживания.

Судоремонтные базы в Каспийском бассейне расположены на территории России, Азербайджана и Ирана, где осуществляют свою деятельность более 20 судостроительных и судоремонтных предприятий. В основном их специализация

состоит в производстве судоремонтных работ, строительстве и обслуживании судов различного класса и назначения для поддержки шельфовых работ, производстве стальных конструкций для промышленных объектов.

В настоящее время в каспийском регионе Казахстана существует только одно судоремонтное предприятие "Кемежондеуши", находящееся в г. Атырау. Неудовлетворительное производственно-экономическое состояние, частые простои и малочисленный состав (75 человек) говорят о слабых перспективах для планирования судоремонта на данном предприятии.

В Казахстане ведется строительство двух производственных площадок компаний "Ер-Сай Каспиан Контрактор" и "Keppel Kazakhstan". Основными видами работ на производственных площадках будут работы по сборке металлоконструкций морских платформ для обеспечения морских операций и не предусматривают выполнение судоремонтных работ.

Исходя из необходимости решения проблемы ремонта судов, оперирующих в Казахстане, может быть рассмотрен вариант строительства судоремонтного завода в районе порта Курык на берегу залива А. Бековича-Черкасского. Акватория залива при естественной защищенности от волн и глубине до 5,5 м является наиболее предпочтительным и рациональным местом размещения судоремонтного судостроительного завода.

По состоянию на 1 января 2006 года в портах Актау и Баутино зарегистрировано более 100 судов (исследовательские суда, буксиры, плавучие буровые установки, рыболовецкие, нефтеналивные танкеры, сухогрузные суда, пассажирские суда), задействованных на различных работах в акватории Каспийского моря. В ближайшие годы количество судов может значительно возрасти вследствие увеличения объема работ по разработке нефтяных месторождений казахстанского сектора Каспийского моря.

Согласно установленным нормативам каждому судну потребуется пройти плановую инспекцию и ремонт каждые пять лет, а также промежуточную доковую инспекцию в середине периода между плановыми инспекциями и р е м о н т о м .

Таким образом, имеются все предпосылки для строительства в Казахстане судоремонтного завода. Инвестиции по судоремонтному комплексу составят порядка 4,8 млрд. тенге.

### **5.3.2. Создание системы обеспечения безопасности мореплавания и охраны окружающей среды**

Развитие национального морского торгового флота, морской портовой и сервисной инфраструктуры должно осуществляться с обязательным

соблюдением мероприятий по обеспечению безопасности мореплавания и охране окружающей среды в соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74), Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДМНВ-95) и Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ).

Для решения задач по обеспечению безопасности человеческой жизни на море, безопасности и эффективности судовождения, охраны окружающей среды прилегающих береговых районов и мест проведения работ от возможного неблагоприятного воздействия судоходства в казахстанском секторе Каспийского моря, за счет мер государственной поддержки необходимо создать:

1) региональную систему управления движением судов (РСУДС), которая будет состоять из СУДС в Тупкараганском заливе, СУДС порта Актау, СУДС в заливе А. Бековича-Черкасского, СУДС в Урало-Каспийском бассейне и локальных СУДС, расположенных в районах добычи углеводородного сырья;

2) региональную систему управления спасательными операциями (РСУСО), которая будет включать систему управления спасательными операциями (СУСО), расположенный в порту Актау, локальные системы управления спасательными операциями, расположенные в портах Баутино, Курык, Атырау и ретрансляционные пункты, рассредоточенные равномерно на расстоянии 30 км по казахстанскому побережью Каспийского моря.

Для создания системы охраны окружающей среды на морском транспорте необходимо внедрение:

мониторинга воздействия морского транспорта на состояние окружающей среды казахстанского сектора Каспийского моря;

системы управления окружающей средой на объектах морского в соответствии с международными стандартами ISO 14001:2004;

системы предотвращения загрязнения окружающей среды отходами морского транспорта.

При создании РСУДС будут обеспечены равные условия и возможности для плавания судов под любым флагом, то есть будут выполнены необходимые условия обеспечения международного судоходства. Управление будет применено также к рыбопромысловому и служебно-вспомогательному флоту.

В случае экстремальных ситуаций, связанных с проливом нефти и нефтепродуктов в море, информация из СУДС должна оперативно предоставляться в органы охраны окружающей среды.

В целях обеспечения перспектив дальнейшего развития и модернизации РСУДС предполагается создать ее в виде "открытой" системы, которая будет интегрируема с казахстанскими военными организационно-техническими

элементами контроля обстановки и защиты судов и портовых средств в казахстанском секторе Каспийского моря.

На оснащение РСУДС современным оборудованием требуется инвестиции порядка 3121 млн. тенге, в том числе:

СУДС порта Актау - 500 млн. тенге;  
СУДС Тупкараганского залива - 321 млн. тенге;  
СУДС залива А. Бековича-Черкасского - 400 млн. тенге;  
СУДС Урало-Каспийского бассейна - 400 млн. тенге;  
локальные СУДС, расположенные в районах добычи нефти - 1500 млн. тенге.

Создание РСУСО в казахстанском секторе Каспийского моря необходимо осуществить, в соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море СОЛАС-74, оснастив системы управления спасательными операциями в портах Актау, Баутино, Курык и Атырау, а также ретрансляционные пункты оборудованием связи, обеспечивающим создание и функционирование Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ). Оперативная связь спасательных служб с судами средствами ГМССБ обеспечит эффективное проведение операций по спасению людей, судов и ликвидации последствий аварий.

На оснащение региональной системы управления спасательными операциями в казахстанском секторе Каспийского моря современным оборудованием необходимо инвестировать порядка 5040 млн. тенге, в том числе:

СУСО порта Актау - 1800 млн. тенге;  
СУСО портов Баутино, Курык и Атырау - 720 млн. тенге;  
ретрансляционные пункты, рассредоточенные равномерно на расстоянии 30 км по казахстанскому побережью Каспийского моря - 720 млн. тенге;  
сенсорная подсистема и коммуникационная инфраструктура - 1800 млн. тенге

#### **5.4. Создание системы кадрового обеспечения потребностей морского транспорта**

Дефицит специалистов в сфере морского транспорта в значительной степени влияет на деятельность судоходных компаний и морских портов в Республике Казахстан. В этой связи, одним из главных вопросов для развития отечественного морского транспорта является создание системы кадрового обеспечения.

Подготовка и переподготовка морских специалистов будет реализована за счет мер государственной поддержки путем:  
введения новых специальностей и обучения морским специальностям на Базе



Академии транспорта и коммуникаций им. Тынышпаева, Военно-морской академии и Семипалатинского колледжа транспорта и других профильных учебных заведений;

увеличения государственного заказа (государственные образовательные гранты) на подготовку специалистов по морским специальностям, использование механизмов кредитования обучения;

создания морского учебно-тренажерного центра для прохождения подготовки и переподготовки плавсоставов судоходных компаний;

прохождения обучения казахстанских специалистов в морских учебных заведениях за рубежом на основе межправительственных соглашений, а также за счет средств хозяйствующих субъектов.

До реализации указанных мероприятий подготовка кадров плавсостава может осуществляться в учебных заведениях стран СНГ.

Одним из приемлемых вариантов является обучение в учебных заведениях г. Астрахань. Это единственный в Каспийском регионе сертифицированный учебный центр, имеющий право выдачи общепризнанных документов. В г. Астрахань находится Институт морских технологий энергетики и транспорта, выпускники которого получают дипломы инженеров-механиков по специальности "Эксплуатация судовых энергетических установок", инженер-электромеханик по специальности "Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики", инженер-кораблестроитель по специальности "Кораблестроение". Срок обучения - 5 лет.

Астраханский морской колледж осуществляет обучение по следующим специальностям: "Морское судоходство", "Эксплуатация транспортных энергетических установок", "Судостроение". Срок обучения - 3 года.

Подготовку и обучение командного плавсостава судов, а также сотрудников береговых структур обеспечивающих техническую эксплуатацию флота и безопасность мореплавания планируется в г. Санкт-Петербурге.

Государственная морская академия им. С.О. Макарова осуществляет подготовку кадров на 6 факультетах, из которых для обучения казахстанских кадров наиболее приемлемы судоводительский, судомеханический, электромеханический, радиотехнический факультеты. Срок обучения 5-6 лет.

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет готовит морских инженеров-специалистов по проектированию, постройке и технической эксплуатации морских судов. Срок обучения - 5 лет.

**Средняя годовая потребность  
в специалистах по морским специальностям**

		потребность, (чел.).	
--	--	-------------------------	--

N п/ п	Наименование	танкер	буксир	Всего, (чел.)
1	2	3	4	5
1.	Капитан	6	6	12
2.	Старший помощник	6	6	12
3.	2-ой помощник	6	6	12
4.	3-ий помощник	6	-	6
5.	Старший механик	6	6	12
6.	2-ой механик	6	6	12
7.	3-ий механик	-	6	6
8.	Электромеханик	6	6	12
9.	Моторист	6	6	12
10	Лоцман	6	6	12
11	Донкерман	6	-	6
12	Матрос	12	12	24
13	Повар	6	6	12
	<b>Всего</b>	<b>78</b>	<b>72</b>	<b>150</b>

### Потребность в обучении в учебных заведениях СНГ

N п/ п	Наименование учебного заведения	Специальность	Потребность (чел.)	Сроки обучения (годы)
1.	Государственная морская академия им. С.О. Макарова г. Санкт-Петербург	Инженер-судоводитель	20	2006-2011
		Инженер-механик	20	2006-2011
		Инженер-радиотехник	10	2006-2011
2.	Санкт-Петербургский государственный морской технический университет	Инженер-кораблестроитель	10	2006-2011
3.	Астраханский государственный технический университет	Инженер-судоводитель	64	2006-2011
		Инженер-механик	40	2006-2011
		Инженер-электромеханик	24	2006-2011
		Инженер-кораблестроитель	5	2006-2011
4.	Астраханский морской колледж	судоводитель	70	2006-2009
		моторист	40	2006-2009
		судостроитель судоремонтник	10	2006-2009

На выполнение мероприятий по созданию системы кадрового обеспечения потребностей национального морского торгового флота на первоначальном этапе необходимо выделение средств в объеме 608 млн. тенге.

### **5.5. Совершенствование нормативной правовой базы в области торгового мореплавания**

Функционирование морского транспорта будет зависеть от создания и гармонизации нормативной правовой базы, регулирующей взаимоотношения всех участников процесса перевозки, а также международного сотрудничества в области торгового судоходства.

В области морского транспорта Казахстан присоединился к 9 международным конвенциям, а именно к:

- 1) Международной конвенции о грузовой марке 1966 года;
- 2) Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года;
- 3) Международной конвенции по обмеру судов 1969 года;
- 4) Конвенции о международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 года;
- 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 вахты 1978 года;
- 9) Конвенции о Международной морской организации 1984 года.

Вместе с тем необходимо разработка и принятие ряда актуальных нормативных актов, регламентирующих деятельность морского транспорта, безопасность мореплавания, природоохранные мероприятия и другое. На проведение мероприятий по разработке нормативных правовых актов в области морского транспорта необходимо выделение средств в сумме 122,0 млн. тенге.

### **5.6. Меры поддержки развития морского транспорта**

Стимулирование деятельности морского транспорта может осуществляться посредством применения комплекса мер государственного регулирования, в частности:

предоставление долгосрочных льготных кредитов для строительства судов отечественного торгового флота;



	Итого	50,0	179,0	0	0	0	0
II	Приобретение оборудования и других основных средств						
1	Морской нефтесборщик	120,7					
2	Сборщик нефтесодержащих вод				134,1		
3	Буксир-кантовщик				509,6		
4	Морской нефтесборщик				120,7		
5	Лоцманский катер						120,7
6	Оборудование для ремонта навигационного оборудования и технических средств		5,0				
7	Портовый буксир (Баутино)		260,0				
8	Портовый тягач (Баутино)		15,0				
9	Самосвал (Баутино)		3,0				
	Итого	120,7	283,0	0	764,4	0	120,7
	Всего	170,7	462,0	0	764,4	0	120,7

В рамках реализации проекта "Расширение порта Актау в северном направлении" в период с 2006 по 2008 годы планируется проведение следующих работ:

N п/п	Наименование	Сроки проведения (годы)		Стоимость (млн. тенге)
		начало	завершение	
1	2	3	4	5
1.	Строительство волнолома и мола	2006	2006	7777,35
2.	Проведение дноуглубительных работ	2006	2008	3191,73
3.	Причалы (N 14-24)	2006	2008	11086,7
4.	Подготовительные работы	2006	2006	505,04
5.	Объекты энергетического, транспортного хозяйства и связи	2006	2008	2886,02
6.	Приобретение оборудования	2006	2008	4352,83
7.	Наружные сети	2006	2008	525,75
8.	Благоустройство и озеленение территории	2007	2008	394,54
9.	Прочие работы и затраты	2006	2008	1997,88

Итого		32717,84
-------	--	----------

Финансирование инвестиционных проектов предполагается путем заимствования средств, в том числе средств отечественных банков второго уровня, международных финансовых институтов и прямых инвестиций.

### Инвестиционные ресурсы АО "НМСК "Казмортрансфлот"

Для реализации намеченных программных мероприятий по развитию национального морского торгового флота общая потребность в инвестиционных ресурсах составляет 64996,0 млн. тенге. Инвестиционные проекты, планируемые в 2006-2012 годы, представлены в следующей таблице.

(млн. тенге)

N	Наименование	Стоимость	Освоение средств по годам							
			2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Строительство танкерного флота	33218	6708		6655	6655	13200			
2	Строительство и приобретение сухогрузных судов	2432			978		974	480		
3	Строительство и приобретение ФПМО	23898	2268	3630	3600	3600	3600	3600	3600	
4	Создание судоремонтного производства	4840			1815	1815	1210			
5	Создание системы кадрового обеспечения потребностей торгового флота	608		242	250	116				
	Всего	64996	8976	3872	13298	12186	18984	4080	3600	

Финансирование инвестиционных проектов предполагается путем заимствования средств, в том числе средств отечественных банков второго уровня, международных финансовых институтов и прямых инвестиций.

Заимствование средств будет осуществляться в соответствии с законодательством Республики Казахстан.



СУСО порта Актау	1800,0			900,0	900,0			
СУСО портов Баутино, Курык, Атырау	720,0			360,0	360,0			
Ретрансляционные пункты	720,0					360,0	360,0	
Сенсорная подсистема и коммуникационная инфраструктура	1800,0					600,0	600,0	600,0
<b>ВСЕГО</b>	<b>8161,0</b>	<b>160,5</b>	<b>160,5</b>	<b>1660,0</b>	<b>1910,0</b>	<b>1710,0</b>	<b>1460,0</b>	<b>1100,0</b>

Финансирование разработки технико-экономических обоснований инвестиционных проектов по созданию систем управления движением судов в Урало-Каспийском бассейне и заливе А. Бековича-Черкасского, а также по созданию региональной системы управления спасательными операциями будет осуществляться в пределах средств распределяемых бюджетных программ соответствующего года.

Финансирование инвестиционных проектов предполагается за счет средств республиканского бюджета. Объем необходимых расходов будет уточняться при утверждении республиканского бюджета на соответствующий финансовый год.

## **7. Ожидаемый результат от реализации Программы**

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

Основные результаты Программы развития морского транспорта Республики Казахстан будут направлены на:

содействие решению задач государства в сфере морского транспорта адекватное развитию экономики;

полноценное использование транзитного потенциала;

эффективное развитие транспортной инфраструктуры и отечественного флота

Реализация настоящей Программы обеспечит потребности Республики в морской транспортировке растущих объемов экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, и будет способствовать реализации государственных



программ в казахстанском секторе Каспийского моря.

Планируется, что к 2012 году морской транспорт страны будет представлен современной конкурентоспособной портовой и сервисной инфраструктурой, а также флотом крупнотоннажных нефтеналивных танкером, танкеров дедвейтом 12 тыс. тонн, сухогрузных судов, судов флота поддержки морских операций.

Создаваемая морская портовая инфраструктура позволит обрабатывать широкий спектр грузопотоков. При этом пропускная способность морских портов к 2012 году будет увеличена до уровня 40 млн. тонн в год нефтеналивных и 3,2 млн. тонн в год сухих грузов.

К 2012 году будет покрываться значительная доля рынка по транспортировке нефтеналивных и сухих грузов, а также грузов для операций в казахстанском секторе Каспийского моря. Реализация настоящей Программы создаст возможность выхода на новые рынки морских перевозок.

Реализация мер по внедрению современных систем управления движением судов и спасательными операциями позволит повысить уровень безопасности мореплавания в казахстанском секторе Каспийского моря.

Судоремонтный комплекс позволит удовлетворить спрос на данный вид услуг со стороны увеличивающегося количества судоходных компаний, оперирующих в Каспийском море.

Внедрение системы охраны окружающей среды на морском транспорте будет способствовать снижению загрязнения компонентов окружающей среды казахстанского сектора Каспийского моря.

Совершенствование нормативно-правовой базы обеспечит надлежащее регулирование правоотношений в данной сфере и позволит повысить эффективность деятельности морского транспорта Республики в соответствии с действующими международными нормами и конвенциями.

Программа предусматривает создание до 2012 года системы по подготовке и переподготовке и появление нового класса профессий отечественных специалистов в сфере морского транспорта.

Будут созданы новые рабочие места на судах, в портах, судоремонтном производстве. Увеличатся объемы услуг потребительского характера.

Реализация Программы будет способствовать решению региональных вопросов социального характера и обеспечит устойчивый рост поступлений в бюджеты государства различных уровней.

Инвестиционные проекты, планируемые к реализации в 2006-2012 годы, позволят инвестировать свыше 107,6 млрд. тенге в основной капитал.

Программа развития морского транспорта представляет собой часть Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года и будет являться индикатором для стратегических инвесторов, а также позволит укрепить

отношения со смежными транспортными организациями.

Многочисленный мультипликативный 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 развития морского транспорта Республики Казахстан на 2006-2012 годы (I этап)

N п/п	Мероприятия	Ф о р м а завершения	Ответственные за исполнение (реализацию)	Срок исполнения (реализации)	Предполагаемые расходы, млн. тенге	Источник финансирования
1	2	3	4	5	6	7
1.	Развитие морского торгового флота: строительство танкерного флота; строительство и приобретение; сухогрузных судов; строительство и приобретение флота поддержки морских операций;	Информация в Правительстве Республики Казахстан	М Т К (созыв), АО "НМСК "КМТФ"	Ежегодно, к 25 января, к 25 июля	2006-2012 гг. - 59 548,0 в т.ч.на: 2006 г. - 6 708,0 2008 г. - 6 655,0 2008 г. - 978,0 2006 г. - 2 268,0 2007 г. - 3 630,0 2008 г. - 3 600,0	Заемные средства АО "НМСК "КМТФ"
2.	Создание судоремонтного производства	Информация в Правительстве Республики Казахстан	М Т К (созыв), АО "НМСК "КМТФ"	Ежегодно, к 25 января, к 25 июля	2008-2010 гг. - 4 840,0 в т.ч.на: 2008 г. - 1815,0	Заемные средства АО "НМСК "КМТФ"
3.	Расширение Актауского международного морского торгового	Информация в Правительстве Республики Казахстан	М Т К (созыв), Т О О "Мобилекс Ойл Тер-	Ежегодно, к 25 января, к 25 июля	2006-2008 гг. - 32717,7 в т.ч.на: 2006 г. - 10 507,1 2007 г. -	Заемные средства Р Г П "АММТП" Т О О "Мобилекс"

	порта в северном направлении		минал", Р Г П "АММТП"		13 290,3 2008 г. - 8 920,3	Ойл Терминал"
4.	Расширение грузового района Баутино	Информация в Правительстве Республики Казахстан	М Т К (созыв), Р Г П "АММТП"	Ежегодно, к 25 января, к 25 июля	2008-2010 г.г. - 2990,0 в т.ч.на: 2008 г. - 910,0	Заемные средства Р Г П "АММТП"
5.	Создание системы кадрового обеспечения потребностей отечественного торгового флота	Информация в Правительстве Республики Казахстан	М Т К (созыв), МОН, АО "НМСК "КМТФ"	Ежегодно, к 25 января, к 25 июля	2007-2009 гг. - 608,0 в т.ч.на: 2007 г. - 242,0 2008 г. - 250,0	Заемные средства АО "НМСК "КМТФ"
6.	Разработка ТЭО инвестиционных проектов: создание СУДС в Урало-Каспийском бассейне; создание СУДС в заливе А. Бековича-Черкасского; создание региональной системы управления спасательными операциями в казахстанском секторе Каспийского моря**	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МТК	2007 год, к 25 июля	В пределах средств распределяемых программ 2006 года	Республиканский бюджет
7.	Создание региональной системы управления движением судов: СУДС порта Актау**; СУДС в Тупкараганском заливе; СУДС в заливе А. Бековича-Черкасского;	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МТК	Ежегодно, к 25 января, к 25 июля	2006-2012 г.г. - 3121,0* в т.ч.на: 2006 г. - 160,5* 2007 г. - 160,5*	Республикан-

	СУДС Урало-Каспийского бассейна; локальные СУДС**				2008 г. - 400,0*	ский бюджет
8.	Создание региональной системы управления спасательными операциями в казахстанском секторе Каспийского моря**	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МТК	Ежегодно, к 25 января, к 25 июля	2008-2012 г.г. - 5040,0* в т.ч. на : 2008 г. - 1260,0*	Республиканский бюджет
9.	Разработка мероприятий по созданию системы охраны окружающей среды на морском транспорте в казахстанском секторе Каспийского моря	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МТК (созыв), МООС, АО "НМСК "КМТФ", РГП "АММТП"	2007 год, к 25 июля	Не требуется	

### Источники предполагаемых расходов на реализацию Программы (I этап)

(млн. тенге)

Источники предполагаемых расходов	2006 год	2007 год	2008 год	Всего
Республиканский бюджет	160,5	160,5	1660,0	1981,0
Заемные средства	19483,1	17162,3	23128,3	59773,7
Итого	19643,6	17322,8	24788,3	61754,7

#### Примечания :

\* объемы финансирования будут уточняться при формировании республиканского бюджета на соответствующий год;

\*\* мероприятия подлежат уточнению и будут определяться Республиканской бюджетной комиссией при формировании республиканского бюджета на соответствующие годы.

Расшифровка

аббревиатур :

МОН - Министерство образования и науки Республики  
К а з а х с т а н ;

МООС - Министерство охраны окружающей среды Республики  
К а з а х с т а н ;

МТК - Министерство транспорта и коммуникаций Республики  
К а з а х с т а н ;

РГП "АММТП" - Республиканское государственное предприятие  
"Актауский международный морской торговый порт";

АО "НМСК "КМТФ" - акционерное общество "Национальная морская  
судоходная компания "Казмортрансфлот"

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