



Программа ТРАСЕКА:
Транспортные потоки и
технико-экономические
обоснования

Модуль Б: Новые
транспортные услуги на
Каспийском море

**Заключительный
отчет**

Август 2001г.

ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ

Название проекта : **Транспортные потоки и технико-экономические обоснования**
Название Модуля Б: **Новые транспортные услуги на Каспийском море**
Номер проекта: **TNREG 9803**
Страны, включенные в Модуль Б: **Азербайджан, Казахстан, Туркменистан (Грузия, Украина)**

Получатели проекта

Консультант ЕК

Азербайджан

ВСЕОМ (Субподрядчик: UNICONSULT)

Контактное лицо: Г-н Икрам Садыхов

Адрес: Place des Freres Montgolfier
78286 Guyancourt Cedex, France

Тел: +33 1 30 12 48 00

Факс: +33 1 30 12 10 95

E-mail: bceom@bceom.fr

Контактное лицо: г-н Филипп Деляпорт

Подпись _____

Казахстан

Министерство транспорта и связи

Контактное лицо: Г-н Женис Касымбек, начальник Департамента водного транспорта

Подпись _____

Туркменистан

Контактное лицо: Г-н Бекмурат Гурбанмурадов

Signature _____

Дата составления отчета: 20 июля 2001 г.

Отчетный период : Проект Заключительного отчета

Авторы отчета: Группа экспертов проекта по Модулю Б

Группа мониторинга ЕК

_____ [имя]

_____ [подпись]

_____ [дата]

Делегация ЕК

_____ [имя]

_____ [подпись]

_____ [дата]

Программа ЕК ТАСИС
[руководитель задания]

_____ [имя]

_____ [подпись]

_____ [дата]

Содержание

1	Краткий обзор проекта по Модулю Б	13
2	Краткое изложение	17
2.1	Потенциальные рынки региона	17
2.2	Существующие мощности и участники рынка	20
2.3	Аспекты регулятивного и политического характера	23
2.4	Прогноз транспортных потоков	24
2.5	Будущие потребности в оборудовании и мощностях	26
2.6	Общие принципы управления судоходной компанией	28
2.7	Финансовый анализ	30
2.8	Полученные уроки и рекомендации	31
2.8.1	Полученные уроки	31
2.8.2	Рекомендации	32
3	Вступление	34
4	Потенциальные рынки региона	35
4.1.1	Азербайджан	35
4.1.2	Казахстан	36
4.1.3	Туркменистан	37
4.1.4	Иран	38
4.1.5	Россия	38
4.1.6	Заключение и перспективы	39
4.2	Товары	41
4.2.1	Нефть	42
4.2.2	Сухие грузы	43
4.3	Конкурентоспособные маршруты перевозок	44
4.3.1	Через Иран и Турцию	44
4.3.2	Через Туркменистан	44
4.3.3	Через Россию	45
4.3.3.1	Северный маршрут Трансазиатского железнодорожного коридора: Китай-Казахстан-Россия-Европа	45
4.3.3.2	Новые альтернативные проекты	46
5	Существующие мощности и участники рынка	49
5.1	Портовые мощности	49
5.1.1	Азербайджан	49
5.1.1.1	Баку	49
5.1.1.2	Дубенди	51
5.1.2	Казахстан	52

5.1.2.1	Морской Торговый порт Актау.....	52
5.1.2.2	Атырау и Баутино	53
5.1.3	Туркменистан	55
5.1.3.1	Туркменбаши и Уфра.....	55
5.1.3.2	Окарем и Челекен.....	58
5.1.4	Россия	58
5.1.5	Иран.....	60
5.2	Суда, работающие в Каспийском море	63
5.2.1	Танкеры	65
5.2.2	Сухогрузы	69
5.2.2.1	Многофункциональные.....	69
5.2.2.2	Железнодорожные/многофункциональные паромы и суда Ро-ро	72
6	Аспекты регулятивного и политического характера	75
6.1	Юридический статус Каспийского моря в международном праве	75
6.2	Морские Кодексы	75
6.3	Международные кодексы и конвенции	76
6.4	Дискриминационная практика	76
6.5	Выводы.....	76
7	Прогноз транспортного потока	78
7.1	Методика прогнозирования и параметры.....	79
7.1.1	Методология	79
7.2	Результаты.....	80
7.2.1	Актау - Баку (Баку - Актау).....	80
7.2.2	Баку – Амирабад (Амирабад - Баку)	83
7.2.3	Амирабад - Актау (Актау - Амирабад).....	85
7.2.4	Транспортный поток по линии Туркменбаши – Баку (в обоих направлениях).....	87
7.2.5	Туркменбаши – Актау	89
7.2.6	Туркменбаши – Оля.....	90
8	Будущие потребности в оборудовании и мощностях	92
8.1	Судовые мощности.....	92
8.1.1	Танкеры	92
8.1.2	Паромы.....	92
8.1.3	Многофункциональные суда	93
8.1.4	Заключение по судовым мощностям	93
8.2	Портовая инфраструктура и навигационные средства	94
8.2.1	Мощности для перевалки нефти	94
8.2.2	Паромные грузоперевозки.....	94
8.2.2.1	Баку.....	94
8.2.2.2	Актау.....	94

8.2.2.3	Туркменбаши.....	94
8.2.2.4	Российские порты	95
8.2.2.5	Порты Ирана	95
8.2.2.6	Заключение по мощностям и оборудованию для обслуживания паромов... ..	95
8.2.3	Возможности для обслуживания сухогрузных судов	95
8.2.3.1	Баку.....	95
8.2.3.2	Актау.....	96
8.2.3.3	Туркменбаши.....	96
8.2.3.4	Российские порты	96
8.2.3.5	Порты Ирана	97
8.2.3.6	Заключение по универсальному оборудованию для обработки грузов.....	97
8.3	Системы навигационных средств	98
8.3.1	Полученные данные	98
8.3.2	Заключение по навигационным средствам	98
9	Основные принципы управления транспортной компанией.....	99
9.1	Управление и кадровое обеспечение.....	99
9.1.1	Общие положения	99
9.1.2	Транспортные компании, существующие в странах-получателях и структуры их управления - Обзор.....	99
9.1.3	Компания-судовладелец	99
9.1.4	Компания-фрахтователь	101
9.1.5	Кадровое обеспечение	101
9.2	Состав флота.....	102
9.3	Судовладение и фрахтование	102
9.4	Использование тоннажа и типы морских перевозок.....	103
9.4.1	Линейные перевозки.....	103
9.4.2	Парцельные перевозки.....	103
9.4.3	Трамповые перевозки.....	103
9.4.4	Портовые агентства.....	104
9.5	Сотрудничество	104
9.5.1	Совместное обслуживание	104
9.5.2	Совместное предприятие	104
9.5.3	Объединение	105
9.6	Регистрация компании и судна	105
9.6.1	Регистрация компании.....	105
9.6.2	Регистрация судна.....	105
10	Финансовый анализ.....	106
10.1	Общие принципы	106
10.2	Доходы	107
10.2.1	Планируемые объемы грузов для различных новых видов перевозки	107

10.2.1.1	Актау-Амирабад-Баку и обратно: железнодорожный паром	107
10.2.1.2	Актау-Амирабад-Баку: универсальные суда	108
10.2.1.3	Актау-Амирабад-Баку /Актау-Баку-Туркменбаши: универсальные суда... ..	108
10.2.1.4	Баку-Туркменбаши: универсальные суда.....	109
10.2.1.5	Туркменбаши-Астрахань /Оля: универсальные суда.....	110
10.2.2	Грузовые тарифы.....	110
10.2.2.1	Паромное сообщение	110
10.2.2.2	Навалочные и традиционные генеральные грузы	111
10.2.2.3	Контейнеры	112
10.3	Затраты	113
10.3.1	Инвестиционные затраты.....	113
10.3.2	Найм чартерных рейсов	114
10.3.3	Накладные расходы.....	114
10.3.3.1	Аренда офиса	115
10.3.3.2	Затраты на содержание персонала	115
10.3.3.3	Сбыт и маркетинг.....	115
10.3.3.4	Телекоммуникации, офисные принадлежности и непредвиденные расходы на правовое обеспечение и проведение ревизии.....	116
10.3.4	Эксплуатация судов (постоянные) расходы.....	116
10.3.4.1	Зарплата плавсостава.....	116
10.3.4.2	Обеспечение продовольствием.....	118
10.3.4.3	Смазочные материалы.....	118
10.3.4.4	Страхование.....	119
10.3.4.5	Классификация.....	119
10.3.4.6	Обслуживание, ремонт и осмотры.....	119
10.3.5	Эксплуатационные расходы.....	120
10.3.5.1	Комиссионный сбор агентств	120
10.3.5.2	Оборудование для найтовки и штивки грузов.....	120
10.3.5.3	Бункеры	120
10.3.5.4	Портовые сборы	121
10.4	Результаты.....	124
10.4.1	Актау-Амирабад-Баку: железнодорожный паром	124
10.4.1.1	Базовый пример.....	124
10.4.1.2	Риски и чувствительность	125
10.4.2	Актау-Амирабад-Баку: универсальное судно.....	125
10.4.2.1	Базовый пример.....	125
10.4.2.2	Риски и чувствительность	126
10.4.3	Актау-Амирабад-Баку /Актау-Баку-Туркменбаши: универсальное судно ...	127
10.4.3.1	Базовый пример.....	127
10.4.3.2	Риски и чувствительность	127
10.4.4	Баку-Туркменбаши: универсальное судно	128
10.4.4.1	Базовый пример.....	128
10.4.4.2	Риски и чувствительность	128
10.4.5	Туркменбаши-Астрахань/Оля: универсальное судно	129
10.4.5.1	Базовый пример.....	129
10.4.5.2	Риски и чувствительность	130
10.5	Выводы.....	130

11	Полученные уроки и рекомендации	132
11.1	Полученные уроки	132
11.2	Рекомендации	133

Приложения

- ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Расстояния между основными портами Каспийского моря
- ПРИЛОЖЕНИЕ 2: Краткий обзор морских учебных заведений стран проекта
- ПРИЛОЖЕНИЕ 3: Программа учебного семинара для порта Актау
- ПРИЛОЖЕНИЕ 4: Программа учебного семинара для порта Туркменбаши
- ПРИЛОЖЕНИЕ 5: Структура управления компании «Туркменские морские линии»
- ПРИЛОЖЕНИЕ 6: Ставки портовых сборов в Баку, Актау и Туркменбаши
- ПРИЛОЖЕНИЕ 7: Финансовый анализ
- ПРИЛОЖЕНИЕ 8: Отчет о завершении проекта
- ПРИЛОЖЕНИЕ 9: Отчет о полученных результатах
- ПРИЛОЖЕНИЕ 10: Отчет об использовании ресурсов

Перечень таблиц

Таблица 2-1: Потенциальные объемы товаров, перемещаемых по линии Актау-Баку в обоих направлениях	25
Таблица 2-2: Потенциальные объемы грузоперевозок между Амирабадом и Баку	26
Таблица 2-3: Потенциальные объемы грузов по линии Амирабад-Актау (Актау-Амирабад)	26
Таблица 2-4: Потенциальные объемы грузов, перевозимых между Туркменбаши и Баку в обоих направлениях	26
Таблица 2-5: Потенциальный грузопоток между Туркменбаши и Актау	26
Таблица 2-6: Потенциальные объемы грузов, перевозимых по линии Туркменбаши-Оля	26
Таблица 4-1: Численность населения и ВВП в исследуемом регионе, 1999г.	40
Таблица 4-2: Внешняя торговля прикаспийских стран, 1997-1999гг. (USD млн)	41
Таблица 5-1: Обзор порта Баку	50
Таблица 5-2: Виды товаров, обрабатываемых в Бакинском порту (непаромные перевозки, в тоннах)	50
Таблица 5-3: Виды товаров, обрабатываемых в Бакинском порту (паромные перевозки в западном направлении в тоннах, включая вес тары)	50
Таблица 5-4: Виды товаров, обрабатываемых в Бакинском порту (паромные перевозки в восточном направлении в тоннах, включая вес тары)	51
Таблица 5-5: Обзор порта Актау	53
Таблица 5-6: Объемы грузообработки в АМТП в 2000 г. (тонны)	53
Таблица 5-7: Паромные перевозки, 2000 г. (тонны)	53
Таблица 5-8: Порты Атырау и Баутино	55
Table 5-9: Порты Туркменбаши и Уфра	57
Таблица 5-10: Объемы грузообработки на паромном терминале в Туркменбаши (в тоннах, без веса тары)	57
Таблица 5-11: Объемы обработки обычных судов в Туркменбаши (в тоннах)	58
Таблица 5-12: Обзор портов России	60
Таблица 5-13: Обзор портов Ирана	62
Таблица 5-14: Каспийское пароходство – состав и расположение флота	63
Таблица 5-15: Танкеры класса "Шамхор" компании "Каспар"	65
Таблица 5-16: Данные по танкерам класса "Шамхор"	66
Таблица 5-17: Танкеры класса "Апшерон" компании "Каспар"	66
Таблица 5-18: Данные по танкерам класса "Апшерон"	67
Таблица 5-19: Танкеры класса "Шихлинский" компании "Каспар"	67
Таблица 5-20: Данные по танкерам типа "Шихлинский"	68
Таблица 5-21: Данные по танкерам типа "Волганефть"	68
Таблица 5-22: Данные по судам типа "Гереман Медхи"	69
Таблица 5-23: Данные по судам типа "Кишинева"	70
Таблица 5-24: Данные по судам типа "Бунят Садаров"	70
Таблица 5-25: Данные по судам компании "Хазар"	71
Таблица 5-26: Данные по судам типа "Вольский"	72
Таблица 5-27: Данные по паромам типа "Дагестан"	73
Таблица 5-28: Данные по судам типа "Композитор Кара-Караев"	74
Таблица 5-29: Определения стандартов ж/д вагонов и товарных платформ	74
Таблица 7-1: Потенциальные объемы товаров, перемещаемых по линии Актау-Баку в обоих направлениях	82
Таблица 7-2: Паромные грузоперевозки между Актау (А) и Баку (Б) в обоих направлениях, (т)	82
Таблица 7-3: Транспортный поток сухих грузов между Актау (А) и Баку (Б), не связанный с паромным транспортом, (т)	83
Таблица 7-4: Количество рейсов сухогрузов и паромов между Актау и Баку в обоих направлениях	83

Таблица 7-5: Потенциальные объемы грузоперевозок между Амирабадом и Баку	84
Таблица 7-6: Морской грузопоток между Амирабадом (А) и Баку (Б), в обоих направлениях, (т)	84
Таблица 7-7: Количество рейсов сухогрузов и паромов между Амирабадом и Баку (в обоих направлениях)	84
Таблица 7-8: Потенциальные объемы грузов по линии Амирабад-Актау (Актау-Амирабад)	86
Таблица 7-9: Прогноз паромного грузопотока между Амирабадом (Ам) и Актау (Ак), (т)	86
Таблица 7-10: Прогноз грузопотока между Амирабадом (Ам) и Актау (Ак) для универсальных судов, (т)	87
Таблица 7-11: Количество рейсов универсальных судов и паромов между Амирабадом и Актау в обоих направлениях	87
Таблица 7-12: Потенциальные объемы грузов, перевозимых между Туркменбаши и Баку в обоих направлениях	88
Таблица 7-13: Прогноз паромных перевозок между Туркменбаши (Т) и Баку (Б) в обоих направлениях, (т)	88
Таблица 7-14: Прогноз перевозок многофункциональными судами между Туркменбаши (Т) и Баку (Б) в обоих направлениях, (т)	89
Таблица 7-15: Количество рейсов в оба конца сухогрузных судов и паромов между Туркменбаши и Баку	89
Таблица 7-16: Потенциальный грузопоток между Туркменбаши и Актау	90
Таблица 7-17: Объемы грузов, перевозимых многофункциональным судном между Туркменбаши и Актау, (т)	90
Таблица 7-18: Количество рейсов сухогруза между Туркменбаши и Актау	90
Таблица 7-19: Потенциальные объемы грузов, транспортируемых по линии Туркменбаши - Оля	91
Таблица 7-20: Грузоперевозки многофункциональными судами между Туркменбаши (Т) и Оля (О)	91
Таблица 7-21: Количество рейсов сухогрузных судов между портами Туркменбаши и Оля	91
Таблица 10-1: Потенциальные возможности грузоперевозок на ж/д пароме Актау-Амирабад-Баку (в тоннах)	107
Таблица 10-2: Потенциальные возможности грузоперевозок при регулярном сообщении универсальных судов на линии Актау-Амирабад-Баку (в тоннах)	108
Таблица 10-3: Потенциальные возможности грузоперевозок при регулярном сообщении универсальных судов на линии Актау-Амирабад-Баку и Актау-Баку-Туркменбаши (в тоннах)	109
Таблица 10-4: Потенциальные возможности грузоперевозок при регулярном сообщении универсальных судов на линии Баку-Туркменбаши (в тоннах)	110
Таблица 10-5: Потенциальные возможности грузоперевозок при регулярном сообщении универсальных судов на линии Туркменбаши-Астрахань/Оля (в тоннах)	110
Таблица 10-6: Тарифы на паромные перевозки между прикаспийскими морскими портами (данные: июль 2001 г., в USD, вкл. НДС)	111
Таблица 10-7: Тарифы на перевозку грузов между портами Каспийского моря (июль 2001 г., в USD за тонну)	112
Таблица 10-8: Грузовые тарифы на перевозку контейнеров между портами Каспийского моря (данные: июль 2001 г., в USD, искл. ТС*)	113
Таблиц 10-9: Тарифы на перевозку контейнеров между портами на Каспийском море (новые маршруты, в USD, искл. ТС*)	113
Таблица 10-10: Штатное расписание и ежемесячные расходы на содержание персонала для команды универсального судна	117
Таблица 10-11: Штатное расписание и ежемесячные расходы на содержание персонала для команды парома	117

Таблица 10-12: Затраты на содержание персонала (универсальное судно 3000 т дедвейт, 14 членов экипажа, 2 судна, 3 экипажа).....	118
Таблица 10-13: В сутки (универсальное судно 3000 т дедвейт, 14 членов экипажа, 2 судна, 3 экипажа).....	118
Таблица 10-14: Затраты на содержание персонала (паром типа «Дагестан», 22 члена экипажа, 2 парома, 3 экипажа).....	118
Таблица 10-15: В сутки (паром типа «Дагестан», 22 члена экипажа, 2 парома, 3 экипажа).....	118
Таблица 10-16: Средние ежегодные расходы на обслуживание судна (USD).....	119
Таблица 10-17: Паром типа «Дагестан»: эксплуатационные параметры.....	121
Таблица 10-18: Универсальное судно 3000 т дедвейт (~1000 кВт): эксплуатационные параметры.....	121
Таблица 10-19: Паром типа «Дагестан»: расстояние и время в пути между избранными прикаспийскими портами (15 узлов).....	121
Таблица 10-20: Универсальное судно 3000 т дедвейт: расстояние и время в пути между избранными прикаспийскими портами (9 узлов).....	121
Таблица 10-21: Портовые сборы (в USD).....	123
Таблица 10-22: Паромное сообщение Актау-Баку-Амирабад: поток денежных средств («Cash-flow») в USD.....	124
Таблица 10-23: Универсальное сообщение Актау-Баку-Амирабад: Поток денежных средств («Cash-flow») в USD.....	126
Таблица 10-24: Универсальное сообщение Актау-Амирабад-Баку-Туркменбаши – движение денежных средств («Cash-flow») в USD.....	127
Таблица 10-25: Универсальное сообщение Баку-Туркменбаши – движение денежных средств («Cash-flow») в USD.....	128
Таблица 10-26: Универсальное сообщение Баку-Туркменбаши – движение денежных средств («Cash-flow») в USD.....	129

Перечень рисунков

Рис. 2-1: Развитие ВВП прикаспийских государств в 1996-2010 гг.	18
Рис. 4-1: Развитие ВВП прикаспийских государств в 1996-2010 гг.	40
Рис 4-2: Основные порты Каспия, и существующие и потенциальные маршруты перевозок	47
Рисунок 5-1: Флот Каспийского пароходства, распределение по возрасту (на июль 2000)	64

Сокращения и акронимы

АМТП	Морской торговый порт Актау
ММПБ	Международный морской порт Баку
Каскор	Каспийская Корпорация
Каспар	Каспийское пароходство
км	Километр
м	Метр
кв. м	Квадратный метр
куб.м	Кубический метр
см	Сантиметр
г	Грамм
л	Литр
т	Тонна
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕК	Европейская Комиссия
ЭСКАТО	Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана
ЕС	Европейский Союз
ВВП	Валовой внутренний продукт
ВНП	Валовой национальный продукт
брт	Брутто-регистрационных тонн, валовая регистрационная вместимость (использовавшаяся до 1989г. единица измерения величины судов)
бт	Брутто-тонн, валовая вместимость (новая, с 1989г., единица измерения величины судов)
ММО	Международная морская организация
МТФ	Международная транспортная федерация
МАРПОЛ	Международная конвенция по предотвращению загрязнения морей
млрд.	Миллиард
МТ	Министерство транспорта Туркменистана
МТС	Министерство транспорта и связи Республики Казахстан
Нострак	Транспортный коридор Север-Юг между Индийским субконтинентом и Россией
СОЛАС	Международная конвенция о защите человеческой жизни на море 1974года
Тасис	Программа Тасис Европейского Союза
ТАР	Трансазиатский железнодорожный коридор
двт	Дедвейт-тонна
ТЕС	Трансевропейская сеть
ТМЛ	Туркменские морские линии
ТЗ	Техническое задание
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа -Кавказ - Азия
USD	Доллар США
УКВ	Ультракоротковолновый (система радиосвязи на небольших расстояниях)

1 Краткий обзор проекта по Модулю Б

Название проекта	: Транспортные потоки и технико-экономические обоснования
Название Модуля Б	: Новые транспортные услуги на Каспийском море
Номер проекта	: TNREG 9803
Страны	: Азербайджан, Казахстан, Туркменистан, Грузия, Украина

Цели проекта (Модуль Б)

Согласно Техническому заданию, конечной целью проекта по Модулю Б является определение условий для открытия новых линий перевозок на Каспийском море. Если анализ покажет, что при существующих условиях или же при условиях, которые могут быть реально созданы в Каспийском регионе, открытие новой линии осуществимо, будет подготовлен соответствующий бизнес-план.

Конкретные цели:

1. оценка потенциальных объемов грузов для транспортировки по Каспийскому морю;
2. анализ соответствия существующих возможностей объемам грузоперевозок на Каспийском море;
3. изучение эксплуатационных затрат для судов, работающих на Каспийском море;
4. исследование технических ограничений, касающихся плавания и работы судов в Каспийском море;
5. анализ наличия квалифицированных кадров для работы на судах и руководства торговым флотом;
6. разработка стратегии необходимой подготовки для плавсостава и специалистов по грузоперевозкам;
7. исследование политических и регулятивных условий, влияющих на перевозку грузов по Каспийскому морю;
8. разработка рекомендаций по структуре управления для нового маршрута или линии грузоперевозок, если результаты проведенных анализов и исследований станут достаточным основанием осуществимости и необходимости такого маршрута или линии;
9. разработка бизнес-плана для новых или расширенных маршрутов грузоперевозок на Каспийском море при условии, если результаты проведенных анализов и исследований станут достаточным основанием осуществимости и необходимости таких маршрутов;
10. обсуждение бизнес-плана со всеми заинтересованными сторонами.

- | | |
|------------------------|---|
| Планируемые результаты | <ol style="list-style-type: none">1. Достоверная и полная информация по текущему состоянию и будущему развитию перевозок по Каспийскому морю.2. Анализ возможного соответствия или несоответствия между имеющимися возможностями грузоперевозок на Каспии и прогнозируемым спросом.3. Приблизительные расчеты затрат по эксплуатации судов в Каспийском море.4. Отчет о технических условиях плавания в Каспийском море.5. Изучение имеющихся в Каспийском регионе возможностей по подготовке плавсостава и управленческих кадров флота.6. Предложение по стратегии подготовки морских кадров в соответствии с международными стандартами. С целью ознакомления получателей проекта с содержанием данного предложения будет проведен региональный семинар.7. Отчет о сдерживающих факторах политического и регулятивного характера, влияющих на судоходство в Каспийском море.8. Предложение по структуре управления новым маршрутом или линией грузоперевозок (если будет признана их осуществимость).9. Бизнес-план или план выполнимости для операций на новом маршруте или линии грузоперевозок на Каспийском море (если будет признана их осуществимость), который должен пройти тщательную проверку сторонами, участвующими в финансировании. |
| Деятельность проекта | <ol style="list-style-type: none">1. Прогноз перевозок, представленный в Модуле А, будет проанализирован в отношении перевозок через Каспийское море, а его вероятность перепроверена по разным источникам с учетом последних данных; общий обзор макроэкономических факторов, влияющих на осуществление проекта, а также условия торговли и транспортировки грузов, преобладающие в регионе Каспийского моря (особенно, в Туркменистане, Казахстане и Азербайджане). Будут проведены встречи с местными/региональными специалистами по грузоперевозкам, представляющими как государственный сектор (управления, организации), так и частные компании (операторские, экспедиторские, консалтинговые).2. Обзор последних исследований положения с перевозками на Каспийском море позволит составить предварительный перечень имеющихся в наличии судов. Этот перечень будет проверен в ходе рабочего посещения Каспийского региона и в ходе переговоров с представителями основных портов стран-получателей проекта. Будет проведено сравнение ранее подтвержденных данных о наличии судов на Каспии с прогнозируемым спросом на перевозки. В случае, если спрос превысит имеющийся в наличии тоннаж, консультанты разработают предложение по тому типу/типам судов, которые должны быть приобретены дополнительно. |

3. Обзор адмиралтейских карт и /или лоцманских справочников Каспийского моря, регистров портов (напр., 'Порты мира') и имеющихся исследований по навигационным аспектам плавания в Каспийском море (напр. «Исследование уровня Каспийского моря» (ЕК). Внешний осмотр входных каналов, морской инфраструктуры портов, навигационной инфраструктуры и оборудования для технического обслуживания в Актау, Туркменбаши и Баку. Анализ последствий установленных ограничений для типов и размеров судов, риска убытков и потерь времени; общие рекомендации по возможному устранению таких ограничений.
4. Изучение и оценка местной и региональной ситуации с ресурсами кадров для морской профессии.
5. Рекомендации в отношении принятия наиболее целесообразных мер, в частности, в Казахстане и Туркменистане, по созданию базы кадров для национальной морской отрасли. Для оказания содействия местным учебным заведениям и другим морским организациям в развитии их услуг до уровня мировых стандартов, будет проведен региональный семинар с целью ознакомления его участников с международной морской практикой.
6. Анализ (рыночного) положения, намерений, целей компаний, а также управленческой структуры работающих в Каспийском море предприятий, как нынешних, так и будущих. Рекомендации по эффективной интеграции нового маршрута или линии морских перевозок в существующую систему управления и разработке примерных структур управления для новых коммерческих предприятий.
7. Определение возможных сфер взаимодействия между элементами политической и правовой обстановки на Каспии и Волго-Донском канале, с одной стороны, и плавания по Каспийскому морю, с другой. Сбор и критический анализ имеющихся исследований и материалов по установленным сферам взаимодействия. Дополнительная информация будет собрана при встречах со специалистами в области права и политики и почерпнута из исследований местных экспертов, касающихся государственного регулирования, административных и юридических норм в странах-получателях проекта. Анализ степени влияния существующих юридической, фискальной и регулирующей систем (мешают или облегчают) на развитие судоходства в Каспийском море, особенно в вопросе создания нового морского коммерческого предприятия. Предоставление рекомендаций по изменению и улучшению.
8. На основании информации, представленной в Модуле А, а также базы данных, накопленной в ходе предыдущих проектов, консультанты оценят сегодняшние затраты на эксплуатацию судов в Каспийском море и получаемые доходы, а также рассчитают рентабельность (или убыточность) существующих маршрутов. Разработать ограниченный набор сценариев, основанных на умеренных предположениях, отражающих вероятность грузопотоков из прогноза Модуля А, с соответствующими выводами по

тоннажу судов. Показать области деятельности, которые, по оценке консультантов, являются наиболее перспективными. Проверить различные расчеты, сценарии, предложения и советы, упомянутые выше. Разработать и передать получателю или другой заинтересованной стороне (сторонам) расчет модели, обладающей достаточной гибкостью и возможностью доработки для соответствия конкретным требованиям. Продемонстрировать коммерческую жизнеспособность одной или нескольких моделей. Представить предложения касательно фрахта судов или содержания их в собственности. Предложить способ или способы организации нового предприятия, касающиеся покупки или фрахта судов, комплектации берегового и судового персонала, выбора подходящих портов приписки, структур управления, предварительного расписания, вспомогательных вопросов. Обсудить предпринимательский и другие риски и возможности, связанные с судоходством в Каспийском море.

Дата начала проекта	Подписание контракта Фактическое начало деятельности проекта по Модулю Б	30 августа 1999г. 1 мая 2000г.
Продолжительность проекта	14 месяцев для Модуля Б, считая с 1 мая 2000г. 24 месяца для всего проекта, включая модули А, Б, В, Г и Д	

2 Краткое изложение

Являясь неотъемлемой частью анализа и ТЭО перевозок на маршрутах ТРАСЕКА – проекта, финансируемого Европейской Комиссией, данное исследование представляет собой анализ рисков и возможностей создания новых маршрутов перевозок на Каспийском море.

Перевозки по Каспийскому морю являются ближними и по определению, и по существу, но в то же время интернациональными, поскольку каботаж (т.е. перевозки внутри границ одного государства) здесь фактически не существует, за исключением незначительных перевозок нефти между Баку и Дубенди, Алая и Туркменбаши, Нефтечала и Баку и т.д.

Тогда как перевозки по Каспию во времена Советского Союза имели общегосударственный характер, где Иран являлся единственным иностранным их участником, сейчас ситуация изменилась с появлением трех новых прибрежных государств – Азербайджана, Казахстана и Туркменистана, которые вместе с «историческими» морскими странами Россией и Ираном предъявляют права на свою долю в транскаспийских перевозках. В советское время участие России ограничивалось, в основном, судами типа «река-море», у Ирана были многоцелевые однопалубные суда, а Азербайджан предоставлял львиную долю судов различных типов, от многоцелевых сухогрузов до танкеров, буксиров и паромов. Это было почти монопольное положение, которое сохранилось и по сей день, даже несмотря на то, что Каспийскому пароходству – национальной азербайджанской компании-перевозчику – пришлось сократить свой каспийский флот и развернуть некоторое количество судов в Черном и Средиземном морях, а другие поставить на прикол, что явилось следствием резкого падения объемов перевозок в результате распада Советского Союза и разрушения национальной экономики.

В прошлом большинство (если не все) из обслуживающих компаний считались и, фактически, работали, как государственные учреждения, как, например, Министерство почт. Поэтому неудивительно, что понятие «удовлетворение желаний заказчика», без которого не выжить никакому поставщику услуг, было практически неизвестно в таких организациях, что можно объяснить только отсутствием реальной конкуренции. Однако, коммерческие условия в регионе изменились и продолжают изменяться.

2.1 Потенциальные рынки региона

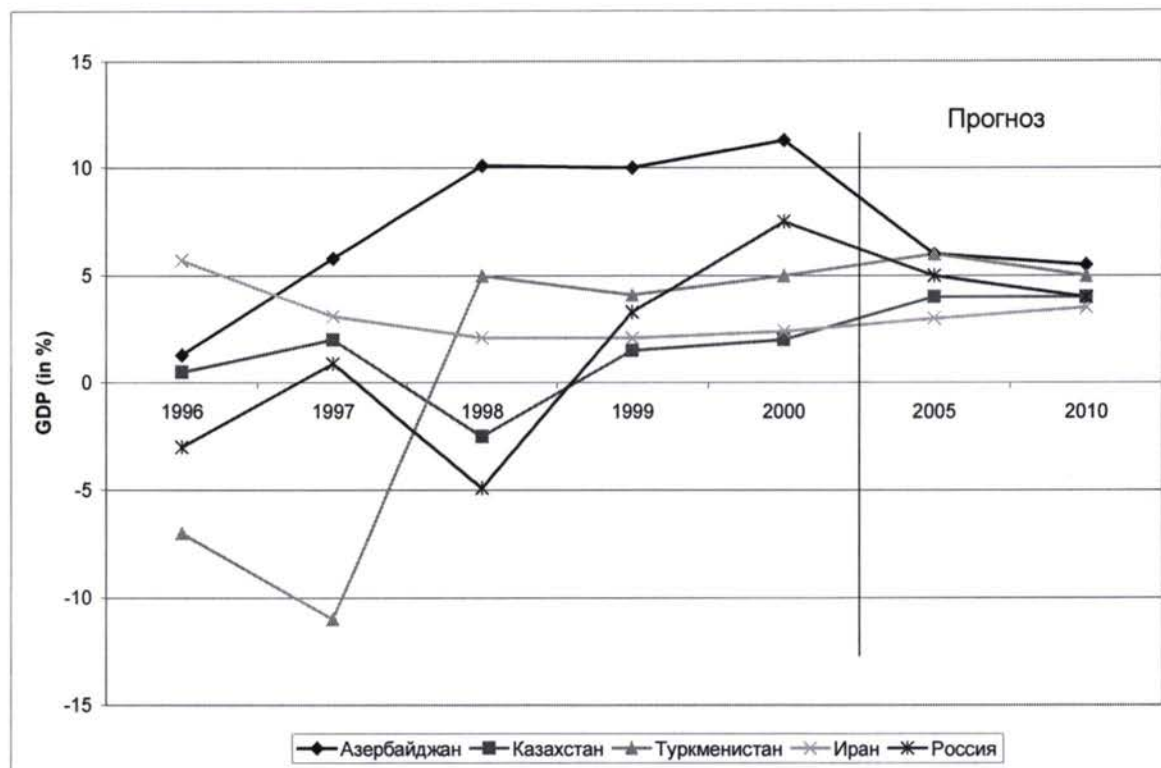
Маршрут ТРАСЕКА проходит с Украины через порты Поти и Батуми (Грузия) в восточной части Черного моря и далее через Тбилиси до порта Баку (Азербайджан) на западе Каспийского моря. Здесь маршрут раздваивается: северный коридор идет через Каспийское море до порта Актау (Казахстан) и далее через Актюбинск до Чимкента; южный идет до порта Туркменбаши (Туркменистан) и оттуда через Ашгабат и Ташкент (Узбекистан) до Чимкента. В Чимкенте оба коридора соединяются, и маршрут ТРАСЕКА заканчивается у поселка Дружба на границе Казахстана и Китая. В предпринимаемом исследовании невозможно обойтись без серьезного рассмотрения экономики основных стран и регионов, расположенных вокруг Каспийского моря.

В исследуемом регионе у России самый высокий показатель ВВП на душу населения среди прикаспийских государств. За ней идет Иран (USD 1,760). Из стран ТРАСЕКА сравнительно благополучно выглядит Казахстан (1,230 USD), в то время, как Азербайджан (550 USD) и Туркменистан (660 USD) отстают. Однако, за последние пять лет Азербайджан добился значительных успехов в увеличении ВВП на душу населения, тогда как России, Казахстану и Туркменистану едва удалось избежать снижения его показателей. Можно считать, что Иран также нашел свой путь хоть и умеренного, но устойчивого развития.

ВВП прикаспийских государств зависит, в основном, от развития энергетического комплекса, от мирового потребления нефти и решения существующих проблем с ее транспортировкой. Наблюдается широкая амплитуда колебаний экономического развития последних лет. Глубокие спады чередуются с высокими темпами роста. Краткосрочные прогнозы экономического развития, всегда с поправкой на преобладающие существенные сомнения, выглядят многообещающе. Выделяются Азербайджан и Казахстан, которые, вероятно, сумеют достичь

сравнительно высоких темпов роста торговли и реального ВВП. Таким образом, при ожидаемом положительном развитии вышеупомянутых параметров и потенциала прикаспийских государств, весьма вероятной представляется также и стабилизация, в среднесрочной перспективе, роста в регионе на сравнительно высоком уровне.

Рис. 2-1: Развитие ВВП прикаспийских государств в 1996-2010 гг.



Источники: Всемирный банк (2001г.): «Показатели мирового развития за 2000г.»; Bundesanstalt fuer Auslandsinformationen, bfai-Info Osteuropa, 15/2000г.; собственные прогнозы

Экономическое развитие других стран Каспийского региона и Кавказа является определяющим фактором для морской торговли. На период составления данного отчета, объем торговли между тремя странами-получателями проекта остается на низком уровне. Однако страны, расположенные к востоку от Каспийского моря - Казахстан, Туркменистан и Узбекистан - имеют самые высокие торговые показатели в регионе. Общая стоимость экспорта и импорта этих стран в 1999г. составила почти 19млрд. USD. Кроме того, объем торговли России с этими странами составляют 25% всего торгового оборота России с СНГ. Последние три-четыре года довольно динамично развивается товарообмен с Ираном.

Долгосрочное прогнозирование развития внешней торговли в Каспийском регионе затрудняется неопределенностью следующих аспектов:

- Ходом развития рыночных реформ в странах ТРАСЕКА и России;
- Геополитической ситуацией, в частности, конфликтом в Чечне и нерешенной проблемой Нагорного Карабаха;
- Развитием мировой экономики, особенно в отношении цен на нефть и газ.

Что касается будущих тенденций во внешней торговле стран ТРАСЕКА, можно предположить, что объемы торговли с СНГ будут сокращаться одновременно с ростом торгового оборота с другими странами. Грузопотоки, идущие с запада на восток (импорт из Западной Европы и северной Америки) и с востока на запад (экспорт) будут возрастать. Ожидается также, что будут увеличиваться и объемы торговли между странами ТРАСЕКА и Юго-Восточной Азии. Будущее развитие внешней торговли отдельных стран зависит от следующих факторов:

- Темпов проведения экономических преобразований;

- наличия природных ресурсов;
- конкурентоспособности промышленной продукции;
- наличия эффективной торговой и транспортной инфраструктуры.

В целом, предполагается, что рост внешней торговли будет подвержен значительным колебаниям, однако общая тенденция роста в Каспийском регионе окажется позитивной. Значительных изменений в номенклатуре экспорта и импорта не ожидается. Регион будет экспортировать полезные ископаемые и полуфабрикаты (нефть и нефтепродукты, газ, хлопок, металлы) и импортировать потребительские товары (как продовольственные, так и иные) и машины и оборудование.

Сложная экономическая ситуация в регионе Каспийского моря непосредственно влияет на морскую торговлю через порты. Как прошлый, так и текущий грузооборот характеризуют следующие аспекты:

- Порты, в основном, обслуживают национальные промышленные и социальные центры, экспортирующие или импортирующие сырье, полуфабрикаты или промышленные изделия;
- Основная доля грузооборота приходится на жидкие наливные грузы (сырая нефть и нефтепродукты);
- В группе генеральных грузов, обрабатываемых портами, основное место занимают металлы;
- Контейнерные генеральные грузы составляют незначительный процент в общем грузообороте.

Сухие грузы, перевозимые из Актау до Баку, как правило, происходят из Казахстана, Узбекистана и Кыргызстана, и состоят из различных черных и цветных металлов, цемента, древесины, зерна, хлопка (который также перевозится в контейнерах) и химической продукции. Объемы этих грузов, однако, довольно малы, по сравнению с перевозками нефти.

Перевозка сухих грузов из Актау до Баку осуществляется почти исключительно парами (железнодорожные цистерны и грузовые автомашины), которые обычно придерживаются расписания. Цистерны с сырой нефтью составляют большинство на западном направлении. Кроме пустых железнодорожных цистерн, занимающих большую часть паромов, следующих на восток (т.е., из Баку в Туркменбаши), основными видами перевозимых грузов являются промышленные изделия, преимущественно, из Турции и ЕС, оборудование для нефтяных месторождений и стройматериалы. Перевозку сухих грузов, в соответствии с их физическими характеристиками, делят между собой обычные грузовые суда и паромы.

Страной назначения для сухих грузов, перевозимых через Актау (зерно и большая часть металлопродукции, обрабатываемых в этом порту), почти всегда является Иран. Спрос Ирана на металлы из России (Магнитогорск, Челябинск) и Казахстана (Караганда) в настоящее время составляет около 700,000 т в год (с тенденцией к увеличению). На сухие грузы приходится около 80% всей грузообработки АМТП.

Все последние попытки организовать регулярные перевозки сухих грузов (парами и судами ро-ро) между портами восточного Каспия (Актау, Туркменбаши) и российскими портами (Махачкала, Астрахань) закончились неудачей из-за отсутствия объемов грузов, достаточных для того, чтобы гарантировать жизнеспособность таких рейсов.

До распада Советского Союза Баку служил воротами СССР в Иран. Объем торговли сухими грузами между СССР и Ираном достигал 1 млн тонн в год. Сегодня на иранском направлении идет довольно незначительное количество цемента в мешках и стройматериалов. На существующем регулярном паромном маршруте Баку-Нуршар перевозится только небольшое количество грузовых автомашин.

Главной особенностью маршрута ТРАСЕКА является охват разных видов грузообработки и нескольких пограничных переходов. Идеальная транспортировка – контейнером – из ЕС до, например, Ашгабата, идет по морю из Европы до порта Потти. Контейнер затем перегружается в железнодорожный вагон для отправки в Баку. За этим следуют таможенные формальности, включая уплату залога, который потом очень трудно вернуть, как в Потти, так и на границе

Грузии и Азербайджана. Потом вагон на пароме следует до Туркменбаши и далее в Ашгабат. К этому моменту контейнер пересек четыре границы и, по крайней мере, три раза перегружался. И все равно специалисты по транспорту считают, что этот маршрут безопаснее железнодорожного маршрута из Европы через Казахстан и Россию и по нему можно перевозить такие потребительские товары, как продовольствие, напитки, табачные изделия, электронику и т.п. Однако, следует отметить, что существующие процедуры таможенного оформления далеки от современного уровня. Поэтому, иногда груз подолгу простаивает, и за него взимаются дополнительные 'сборы', не обязательно указанные в официальных тарифах, что вместе может послужить причиной снижения привлекательности маршрута ТРАСЕКА.

Поэтому, кроме коридора ТРАСЕКА, грузовладельцы и перевозчики используют также другие конкурентные маршруты:

- Сухопутный коридор между Туркменистаном и Турцией через Иран обходит Каспийское море с юга. В прошлом использовался для перевозок стройматериалов с запада на восток.
- Сухопутный маршрут между Казахстаном и Азербайджаном через территорию России, который обходит Каспийское море с севера. Некоторое количество грузов из Казахстана также направляется непосредственно в российские порты на Черном море без следования по территории Азербайджана.
- Вместо рейса Актау-Баку некоторые суда предпочитают следовать до российских портов на Каспии, откуда дальнейшая транспортировка груза осуществляется по железной дороге и автомобильным транспортом.
- Важными конкурентами маршрута ТРАСЕКА являются Трансазиатский железнодорожный коридор, пользующийся поддержкой ЭСКАТО, и обновленная Транссибирская магистраль.
-
- Россия особенно заинтересована в поиске альтернатив существующим транспортным коридорам. В соответствии с новой политической доктриной России в отношении Центральной Азии, целями которой являются: а) открытие новых рынков и возможностей для деятельности российских компаний, б) интеграция России в международные рынки и, соответственно, в экономику стран Центральной Азии (или наоборот) и в) упрочение положения России в качестве перевалочного узла для транзита и распределения углеводородного сырья из центрально-азиатского региона, Россия активно участвует в развитии в этом регионе транспортных коридоров, некоторые из которых можно рассматривать в качестве конкурентов маршруту ТРАСЕКА.

На время составления данного отчета Россия выступает за развитие коридора «Нострак» (транспортный коридор Север-Юг), мультимодального маршрута, начинающегося на Балтийском море и идущего до Персидского залива и далее до Индийского субконтинента. Политики как в России, так и в Иране открыто заявляют, что новый маршрут Север-Юг является проектом, направленным против коридора ТРАСЕКА и так называемого "посягательства" Запада на регион Каспия. Так как до полной реализации проекта еще далеко, будущее покажет, как воспримут новый коридор основные потребители транспортных услуг и компании-операторы, соревнующиеся за грузы в торговле Азии с Европой, и оправдаются ли большие надежды российских и иранских экспертов по перевозкам.

2.2 Существующие мощности и участники рынка

Консультанты исследовали существующие объекты инфра- и супраструктуры, необходимые для организации судоходства на Каспийском море: портовые сооружения, системы навигационной безопасности, суда и судоремонтные мощности. Что касается портов, консультанты сосредоточили основное внимание на портах Баку, Актау и Туркменбаши, а также на новых портах: Амирабад (Иран), недавно введенном в эксплуатацию, и Оля (Россия), который еще строится. Вкратце рассмотрены и другие, более мелкие порты.

Баку является универсальным портом, имеющим сооружения и оборудование для обработки всех основных товарных групп. Часть грузообрабатывающего оборудования нуждается в полном обновлении или требует ремонта. Новое оборудование для обработки контейнеров, приобретенное с помощью программы Тасис, находится в хорошем состоянии. Порт и портовые сооружения принадлежат государству и управляются организацией «Международный Морской

порт Баку» (ММПБ), которая обладает почти полной монополией на обработку грузов. ММПБ работает круглосуточно 365 дней в году.

Баку располагает несколькими судоремонтными и судостроительными предприятиями. ММПБ отвечает также за управление и инфраструктуру порта Дубенди (42км по шоссе или 92 морских мили к северу от Баку), где находятся крупные мощности по перевалке нефти (супраструктура принадлежит государственной компании «СОКАР» и азербайджанско-турецкому совместному предприятию «Каспиан Транско»).

Порт Актау является единственным международным морским портом Республики Казахстан, связывающим ее с Россией, Туркменистаном, Ираном и Азербайджаном. Управление портом осуществляет государственная администрация Морского Торгового порта Актау (АМТП). Грузообрабатывающими операциями занимаются, в основном, частные компании. Порт работает круглосуточно весь год.

После недавней реконструкции причалов для сухих грузов мощности Морского торгового порта Актау (АМТП) составляют 1.5 млн тонн сухих грузов в год. В мае 2001 года введен в эксплуатацию новый зерновой терминал. Реконструкция железнодорожного паромного терминала, которую планируется завершить к концу июля 2001 года, позволит значительно увеличить небольшие объемы осуществляемых автомобильными паромными перевозками между Актау и Баку. Имеющиеся мощности по перевалке нефти и нефтепроводы теоретически позволяют порту обрабатывать ежегодно до 8.5 млн тонн наливных грузов. Судоремонтных предприятий в Актау нет.

Управление портом Туркменбаши осуществляет государственная компания ТМЛ (Туркменские морские линии), напрямую подчиняющаяся кабинету министров. Порт принимает железнодорожные паромы, обычные и многофункциональные суда, работающие на Каспийском море и заходящие на Каспий из Черного моря через Волго-Донский канал. Кроме паромного терминала с двумя причалами и нового здания вокзала, а также нескольких причалов для обработки генеральных грузов, в порту Туркменбаши имеется полностью оборудованная контейнерная станция (строительство финансировалось проектом ТРАСЕКА), которая в настоящее время не используется на полную мощность. Имеющаяся судовой верфь располагает несколькими мастерскими и старым плавучим доком для судов длиной до 150м. Мастерские находятся в рабочем состоянии и могут изготавливать несложные запасные части. У плавучего дока нет класса.

Навигационное оборудование и в Баку, и в Туркменбаши находится в плачевном и совершенно неудовлетворительном состоянии, тогда как в Актау в модернизации нуждается только Центр управления порта. Проектом ТРАСЕКА объявлен тендер на участие в программе реконструкции оборудования, реализация которой позволит значительно улучшить навигационную безопасность во всех трех портах.

Морской порт Оля расположен примерно в 100км южнее Астрахани. Недавно был завершён первый этап строительства, позволяющий порту обрабатывать суда с генеральными грузами и паромы. Предполагается, что порт Оля сможет ежегодно обрабатывать 8 млн тонн навалочных грузов, обычных грузов и контейнеров. Однако, это возможно при условии улучшения сообщения с внутренними районами (например, необходимо строительство 46-километровой железнодорожной ветки до основной магистрали).

Недавно открытый новый порт Амирабад будет одним из самых крупных и хорошо оборудованных портов на Каспийском море. Он расположен примерно в 180 километрах к востоку от Нуршара, поблизости от порта Нека. Железнодорожные пути соединяют порт Амирабад с системой железных дорог страны. В ближайшем времени планируется ввести в эксплуатацию два пирса (один из них для грузов ро-ро), рассматривается вопрос о строительстве железнодорожной платформы. На заключительном этапе порт будет располагать десятью причалами для сухих грузов, нефти и нефтепродуктов. Местные эксперты считают, что необходимо проведение дополнительных мероприятий (например, дноуглубительных работ и создания администрации порта) прежде, чем порт сможет работать на полную мощность.

Консультанты также провели исследование судоходных компаний и типов судов, занятых торговыми операциями на Каспийском море.

Каспийское пароходство ("Каспар", базирующееся в Баку), в настоящее время крупнейший игрок на каспийском транспортном рынке, имеющий 8 ж/д паромов типа «Дагестан», 34 танкера (от 5000 до 12300 двт), 23 сухогруза (от 3000 до 5000 двт) и 2 парома ро-ро типа «Композитор Кара-Караев»). Некоторые из этих судов работают в настоящее время в Черном и/или Средиземном море, другие простаивают в связи с отсутствием заказов или ремонтом. Общий дедвейтный тоннаж каспийского флота компании составляет 350 000 тонн. В настоящее время 21 сухогруз, 1 паром и 1 танкер работают за пределами Каспийского моря. Суда "Каспара" обслуживают все каспийские порты. Компания активно работает с перевозками пассажиров, сухих и жидких грузов, а также обслуживает все паромные линии на Каспийском море (Баку - Актау/Туркменбаши) и обладает монополией на транспортировку нефти от восточного побережья Каспийского моря в Баку/Дубенди. «Каспар» разместила заказ на постройку судна для перевозки генеральных грузов дедвейтом 4000 т на Азербайджанском судостроительном заводе. Сумма контракта составляет 5 млн. USD, срок выполнения – 2001 г.

Российские судоходные компании

Россия имеет очень обширный флот судов типа "река-море", большинство из которых обслуживает транспортные линии развитой системы российских рек и прочих внутренних водных путей. Многие транспортные компании, эксплуатирующие эти суда, работают на традиционных торговых маршрутах. Однако, это не означает, что их суда не могут появиться в Каспийском море. Краткий обзор российских транспортных компаний, обслуживающих порты Каспийского моря, в рамках данного отчета ограничен представлением компаний, активно действующих на этом рынке в настоящее время. В случае оживления экономики этого региона их число (по крайней мере, теоретически) может возрасти. 200 российских судов приписаны к каспийским портам, хотя это число включает многие мелкие суда, эксклюзивно занятые на внутренних прибрежных и речных торговых линиях.

Северо-Каспийское пароходство в Астрахани, согласно недавним сообщениям, планирует приобрести совместно с партнерами из Германии сухогруз "река-море" дедвейтом 2500 - 3000 тонн, в добавление к уже имеющемуся средних размеров флоту подобных сухогрузов и одно небольшое морское судно на 100-200 пассажиров. Компания специализируется на торговле с Ираном.

"Волготанкер", российская компания из Самары, имеющая, среди прочих, 176 танкеров и 49 нефтерудовозов. Как видно из названия компании, "Волготанкер" занимается перевозками наливных грузов, в основном нефти и ее производных. Довольно ограниченное число подходящего размера танкеров типа "река-море" работает в Каспийском море. "Волготанкер" также активно работает на перевозках по рекам Кама, Дон, Днепр, Дунай и их притокам. Во время проведения консультантами полевых исследований, суда "Волготанкера" обслуживали все каспийские нефтяные порты, за исключением Баку. В недавнее время центр активности компании переместился на перевозки нефти и нефтепродуктов от восточного побережья Каспия в российские порты и Иран. Часть акций "Волготанкера" принадлежит иностранным держателям.

Компания "Волга-Флот" из Нижнего Новгорода занимается смешанной деятельностью. Это одна из крупнейших транспортных компаний России, имеющая флот из 290 танкеров и сухогрузов, преимущественно типа "река-море". Небольшое количество судов задействовано на обслуживании двусторонних перевозок между Россией и Ираном.

Компания из Туркменистана «Туркменские морские линии» (ТМЛ, базирующаяся в Туркменбаши) имеет 4 сухогруза, около 3000 тонн каждый, два из которых в настоящее время работают в Черном море в связи с отсутствием грузов в Каспийском море. По заказу компании, в 2001 году в Турции планируется завершение строительства одного сухогруза дедвейтом 5000 тонн. Согласно сообщениям, также в планах компании приобретение четырех танкеров.

Иран

Иранская компания "Хазар Шиппинг", являющаяся дочерней компанией государственного предприятия IRISL (Судоходные линии Исламской Республики Иран) имеет 3-4, возможно 5

сухогрузов, курсирующих по линиям Актау/Туркменбаши/Астрахань-Иран. В основном компания специализируется на перевозках металлопродукции.

2.3 Аспекты регулятивного и политического характера

Судоходство является международным бизнесом, и его бесперебойная работа зависит от целого ряда принятых во всем мире правил, кодексов, норм и конвенций. То же самое, хоть и в несколько меньшей степени, относится к морскому законодательству, которое во многих странах тесно связано с соответствующим национальным законодательством.

Организация Объединенных Наций, действуя через свое морское подразделение – Международную Морскую Организацию – многого достигла, убеждая морские государства в необходимости присоединения к существующим конвенциям и сотрудничества в разработке новых конвенций, направленных на обеспечение должного технического состояния судов и безопасности жизни экипажей и пассажиров. Конечно, присоединение страны к конвенции – это одно, и совершенно другое – это обязанность судовладельцев соответствующей страны флага придерживаться ее, а стране флага – постоянно обеспечивать выполнение положений этой конвенции.

В советские времена Каспийское море считалось всеми, кроме Ирана, национальным водным путем, что, строго говоря, было не совсем так. Однако, с появлением новых прибрежных государств – Азербайджана, Казахстана, Туркменистана и, конечно, России, Каспийское море стало по-настоящему интернациональным, что вызвало необходимость строгого соблюдения упомянутых выше международных соглашений, конвенций и т.д. Здесь уместно заметить, что Азербайджан, Казахстан и Туркменистан находятся в процессе разработки собственных морских кодексов, и консультанты были проинформированы о том, что за основу их кодексов будет взят кодекс России (а в Азербайджане также и с учетом Проекта морского права ТРАСЕКА). Некоторые элементы морского законодательства имеют глубокие корни в истории человечества. К примеру, основные правила, применимые к принципам общей аварии, существовали еще во времена финикийцев, но, конечно, с течением времени были сведены в кодекс законов и стали Йорк-Антверпенскими правилами, принятыми во всем мире. Кстати, Иран и Россия имеют давние морские традиции и морские кодексы.

В рамки данного проекта не входит обсуждение многих взаимоотношений между морским законодательством, безопасностью судов (что само по себе является неисчерпаемой темой), ответственностью судовладельца и/или оператора, страхованием, претензиями и их урегулированием, правилами судоходства, управления безопасностью и качеством, предотвращением загрязнений, сбережением груза, регистрацией судов, и множества других вопросов. Достаточно сказать, что те морские государства и судовладельцы, которые предпочитают игнорировать или вольно трактовать вопросы, кратко затронутые выше, делают это себе во вред.

Консультанты отмечают, что, основываясь на полученных данных и результатах проведенных исследований, они убеждены, что руководство рассматриваемых государств осознает важность предмета обсуждения и уже либо добилось соответствия международным нормам, либо стремится к этой цели. Сказав это, следует также констатировать, что недостаток соприкосновения с международным законодательством по судоходству и относящимися к нему вопросами, по крайней мере, в двух из рассматриваемых государств, означает, что в обозримом будущем этим государствам и судовладельцам из этих государств придется, по необходимости, полагаться на помощь извне. Огромную важность данного вопроса невозможно переоценить.

В ходе многочисленных бесед, проведенных с представителями национальных судоходных компаний в Азербайджане, Казахстане и Туркмени, консультантам говорили, что международное сотрудничество между судоходными компаниями в какой бы то ни было форме на Каспийском море рассматриваться не будет. Вместо этого, национальные перевозчики из разных стран относятся друг к другу, как (враждебные) конкуренты. Консультанты глубоко убеждены, что и национальные судоходные компании, и соответствующие министры транспорта – где они есть – только выиграют от обмена мнениями по вопросам судоходства. Международный опыт доказывает, что там, где поставщики транспортных услуг находятся в

неформальных отношениях, они способны решить много технических проблем, которые в противном случае могли бы привести к серьезным трудностям. Сразу же следует добавить, что такой неформальный обмен мнениями не должен быть истолкован, как совет отменить здоровую конкуренцию. Конкуренты должны всегда оставаться конкурентами и соперниками по определению, но быть в хороших отношениях, поскольку они все же являются коллегами в одной и той же отрасли.

Анализ информации, собранной во время исследований на местах, показывает, что преобладающие на данный момент в рассматриваемых странах юридические, административные и политические условия не способствуют формированию и функционированию конкурентных рыночных структур. В морском секторе доминируют государственные компании и учреждения, и его развитие зависит скорее от дискреционных политических и стратегических интересов, а не строится на общепринятых экономических и коммерческих принципах. Дискриминация флага считается нормальной практикой и подходящим средством для поддержки национальной судоходной линии.

2.4 Прогноз транспортных потоков

Прогноз транспортного потока был составлен только для сухих грузов, но включает также перевозки сырой нефти и нефтепродуктов железнодорожными цистернами. Из прогноза повсеместно были исключены перевозки жидких наливных грузов и газа. При составлении прогноза консультантам приходилось в основном полагаться на собственные исследования и/или оценки, поскольку ожидавшаяся информация по грузопотокам от Модуля А так и не была получена. Проанализировав ситуацию с движением транспорта через Каспийское море и обработав информацию, полученную в результате многочисленных интервью с представителями транспортных компаний региона и специалистами, консультанты сделали следующие заключения:

- Регулярные линии двусторонних направлений (например, "восток-запад" и "запад-восток") являются наиболее перспективными, поскольку они способствуют сбалансированию торговых перевозок, что представляется важным, например, при контейнерных перевозках. Кроме того, регулярные заходы в порты должны способствовать привлечению и росту транспортных потоков.
- Анализ категорий перевозимых в настоящее время товаров показывает, что их основная масса состоит из первичных товаров, имеющих низкую стоимость и чувствительных к стоимости транспортировки. Перевозка таких товаров оправдывает себя лишь при низких или умеренных транспортных расходах и в ближайшем будущем не будет способствовать инвестициям в портовую инфраструктуру, транспортные мощности и погрузо-разгрузочное оборудование. На основании этого можно сделать вывод, что в ближайшей и среднесрочной перспективе перевозка сухих грузов через Каспийское море будет и далее осуществляться судами существующих типов, т.е. многофункциональными судами (с грузоподъемным оборудованием и без него) и паромами.
- Ожидается рост контейнерных перевозок в Центральной Азии. Как только объемы контейнерных грузов вырастут достаточно для использования специализированного транспорта на постоянной основе, начнутся регулярные заходы в каспийские порты специализированных судов-контейнеровозов с сотовой системой загрузки контейнеров. Одновременно должны будут адаптироваться и способы транспортировки в прибрежных зонах и по внутренним водным путям. Это относится к автомобильному, железнодорожному и речному транспорту, а также к перевалочным и складским мощностям для контейнеров. По мнению консультантов, при естественном развитии «контейнеризация» каспийского региона произойдет не позднее 2020 года.
- Консультантами были произведены расчеты ожидаемых объемов грузов для паромов и многофункциональных судов, перевозящих сухие насыпные грузы, а также объемов перевозок упакованных грузов для различных маршрутов через Каспийское море.
- В своих расчетах консультанты руководствовались тем уровнем грузовых тарифов, который преобладал в период сбора данных. Были приложены усилия для достижения оптимальных результатов. В соответствии с этими тарифами, для транспортировки многофункциональными судами предпочтение было отдано следующим категориям грузов (в указанной последовательности) – контейнерным, упакованным грузам, массовых штучных грузов (neo-bulk), насыпным и наливным ('dirty' cargo) грузам, хотя на практике у

транспортных компаний такая свобода выбора будет, скорее всего, отсутствовать. Консультантами на весь прогнозируемый период был также взят в расчет постоянный годовой коэффициент использования грузоместимости – 70%, несмотря на то, что в любой конкретный период времени некоторые перевозки будут иметь подъемы и спады в связи с их сезонным характером. Временные спады и недогрузки характерны для регулярных транспортных линий во всем мире.

С учетом вышеизложенного консультантами были тщательно проработаны несколько вариантов транспортных линий, а с целью проверки их коммерческой жизнеспособности было предложено открыть ряд маршрутов для паромов и многофункциональных судов, пять наиболее перспективных из которых более детально представлены ниже:

- Первый маршрут представляет собой треугольник, связывающий Актау, Амирабад и Баку и обслуживаемый еженедельно двумя паромами, один из которых курсирует по направлению часовой стрелки, другой - против. Амирабад здесь является условным пунктом, могущим быть замененным на любой другой подходящий иранский порт. Данная линия останется теоретическим предположением, пока в Амирабаде отсутствует береговая паромная платформа и оборудование для смены ж/д колеи.
- Вторая транспортная линия имеет тот же самый маршрут, что и первая, но вместо паромов она обслуживается двумя многофункциональными судами, отправляющимися раз в две недели. Жизнеспособность обеих линий находится в сильной зависимости от экспорта Казахстаном первичных и частично переработанных металлов в Иран, а также от узбекского экспорта хлопка, который - по причинам, объясняемым в других разделах данного отчета - может быть перенаправлен через Актау.
- Третьим из анализировавшихся маршрутов является линия Актау-Амирабад-Баку, с использованием многофункциональных судов, отправляющихся раз в две недели и курсирующих в направлении хода часовой стрелки.
- Четвертая линия предусматривает еженедельные рейсы многофункциональных судов по маршруту Актау-Баку-Туркменбаши. Функционирование данной линии будет всегда зависеть от наличия достаточного количества порожних контейнеров для транспортировки в западном направлении, основным грузом мог бы быть узбекский хлопок в контейнерах.
- Маятниковые (или челночные) рейсы одного многофункционального судна, обеспечивающего прямое сообщение Баку-Туркменбаши в качестве пятого маршрута.
- Челночное сообщение между Махачкалой и Туркменбаши представляет собой шестой маршрут. Опять же, находясь в зависимости от наличия порожних контейнеров, этот маршрут также специализировался бы на контейнерных перевозках. Транспортное сообщение Махачкала-Туркменбаши зависит от выполнения условий правительственных договоров (соглашения «Нострак» между Россией, Ираном и Индией) и от положительного урегулирования ситуации в Чечне.

Прогнозы грузопотоков по маршрутам основаны на некоторых предположениях, рассматриваемых в основной части настоящего Отчета. Следует заметить, что фактические объемы грузов, транспортируемых вышеуказанными судоходными линиями, не являются идентичными тем, которые представлены в следующем прогнозе, но могут быть рассчитаны из него.

Таблица 2-1: Потенциальные объемы товаров, перемещаемых по линии Актау-Баку в обоих направлениях

Товар	Маршрут	Количество в год
Сырая нефть и нефтепродукты (паром)	Актау-Баку	до 400 000 т
оборудование для нефтедобычи (паром/многофункциональное судно)	Баку-Актау	до 7 000 т
Сера (многофункциональное судно)	Актау-Баку	до 50 000 т
Хлопок (паром/многофункциональное судно)	Актау-Баку	до 150 000 т
Продукты питания, потребительские товары (паром)	Баку-Актау	до 40 000 т
Зерно (многофункциональное судно)	Актау-Баку	до 200 000 т
Металл, металлолом, руды (м/функц. судно)	Актау-Баку	до 50 000 т

Таблица 2-2: Потенциальные объемы грузоперевозок между Амирабадом и Баку

Товары	Маршрут	Количество в год
Продукты питания и потребит. товары (паром/многофункциональное судно)	Амирабад-Баку	до 30 000 т
Строительные материалы (паром/многофункциональное судно)	Амирабад-Баку	до 35 000 т
Химикаты (паром/многофункциональное судно)	Баку-Амирабад	до 10 000 т

Таблица 2-3: Потенциальные объемы грузов по линии Амирабад-Актау (Актау-Амирабад)

Товары	Маршруты	Количество в год
Металлы (паром / многофункциональное судно)	Актау-Амирабад	до 900 000 т
Зерно (паром / многофункциональное судно)	Актау-Амирабад	до 500 000 т
Пр. питания и потр. товары (паром/универсальн.судно)	Амирабад-Актау	до 60 000 т
Руды (паром / многофункциональное судно)	Амирабад-Актау	до 30 000 т

Таблица 2-4: Потенциальные объемы грузов, перевозимых между Туркменбаши и Баку в обоих направлениях

Груз	Маршрут	Годовой объем
Минеральные продукты (паром)	Туркменбаши-Баку	до 250 000 т
Хлопок (паром/многофункциональное судно)	Туркменбаши-Баку	до 100 000 т
Прод. питания и потребительские товары (паром)	Баку-Туркменбаши	до 50 000 т
Оборудование (паром/многофункциональное судно)	Баку-Туркменбаши	до 30 000 т
Соль (многофункциональное судно)	Туркменбаши-Баку	до 60 000 т
Стройматериалы (паром/многофункциональное судно)	Баку-Туркменбаши	до 30 000 т
Удобрения (паром/многофункциональное судно)	Туркменбаши-Баку	до 30 000 т
Оксид алюминия (паром)	Баку-Туркменбаши	до 50 000 т

Таблица 2-5: Потенциальный грузопоток между Туркменбаши и Актау

Груз	Маршрут	Годовой объем
Строительные материалы (многофункциональное судно)	Туркменбаши-Актау	до 20 000 т
Соль (многофункциональное судно)	Туркменбаши-Актау	до 20 000 т

Таблица 2-6: Потенциальные объемы грузов, перевозимых по линии Туркменбаши-Оля

Грузы	Маршрут	Количество в год
Потребит. товары и электроника (в контейнерах)	Туркменбаши-Оля	до 16 000 ДФЭ
Смешанные грузы (многофункциональное судно)	Туркменбаши-Оля	до 10 000 т
Потребит. товары и электроника (в контейнерах)	Оля-Туркменбаши	до 8 000 ДФЭ
Оборудование (многофункциональное судно)	Оля-Туркменбаши	до 20 000 т

2.5 Будущие потребности в оборудовании и мощностях

Анализ существующих транспортных мощностей подтверждает предположение о том, что общего тоннажа судов, эксплуатируемых в настоящее время и/или принадлежащих компаниям, базирующимся на Каспийском море, вполне достаточно для существующих и прогнозируемых потоков сухих грузов. Значительная часть каспийского флота в настоящий момент простаивает

(считается, что термин "простой" включает также и суда, находящиеся в нерабочем состоянии), а две судоходные компании стран-получателей, базирующихся на Каспийском море, перевели часть своего флота сухогрузных судов в Черное и/или Средиземное море в связи с острой нехваткой сухих грузов в своем регионе. В результате очевидно, что в краткосрочной и среднесрочной перспективе судами, принадлежащими странам-получателям, через Каспийское море смогут перевозиться гораздо большие объемы грузов (независимо от товарных групп), чем перевозятся в настоящее время.

Многое, тем не менее, зависит от технического состояния имеющегося сегодня флота. Трудно переоценить важность регулярного технического обслуживания и ремонта, своевременной замены отслуживших свой срок судов. Флота стареют, а приобретать запасные части становится все труднее. В связи с тем, что массового притока новых судов не предвидится, поддерживать уровень качества и надежности морских грузоперевозок в Каспийском море будет нелегко.

Существующие мощности для обработки сухих грузов распределены неравномерно. Оснащения некоторых портов явно недостаточно для ожидаемой пропускной способности. В отдельных портах для восстановления расчетной пропускной способности портовых мощностей необходимы лишь надлежащее техническое обслуживание и ремонт. Порту Актау необходимо начать процесс планирования с целью создания дополнительной портовой инфра- и супраструктуры.

Контейнеры пока не заняли сколько-нибудь значимого места в грузоперевозках через Каспийское море. Небольшое количество контейнеров, которые действительно перевозятся по морскому пути, обычно идут в восточном направлении, загруженные импортируемыми грузами, из портов западных стран, т.е. из Европы или Америки, а затем либо порожняком отправляются в ближайший подходящий глубоководный порт, либо загружаются таким товаром, как хлопок, с целью облегчения тяжелого бремени дальних рейсов с порожними контейнерами. В случае подъема промышленного производства в этом регионе, а вслед за ним и роста экспорта промышленных товаров в зарубежные страны, а также когда товары широкого потребления будут импортироваться (как имеющими морскую границу странами, так и не имеющими ее) в значительно больших количествах, чем сегодня, то тогда существенно вырастут и контейнерные перевозки. Таким образом, консультанты были удовлетворены тем выводом, что в настоящий момент нет острой необходимости в дальнейших крупных инвестициях в оборудование для погрузки и разгрузки, хранения, отслеживания и транспортировки контейнеров. С другой стороны, учитывая ту доминирующую роль, которую играют контейнеры в грузоперевозках во всем мире, портовым администрациям, судовладельцам и компаниям, занимающимся наземной транспортировкой, рекомендуется при любых новых инвестициях в береговые краны, новые суда, грузовики, вагоны и т.п. также предусматривать возможность обращения с 20 и 40-футовыми контейнерами и их транспортировки.

По каспийским портам Баку, Дубенди, Актау и Туркменбаши недавно были проведены исследования в рамках настоящего "Анализа и технико-экономических обоснований грузоперевозок ТРАСЕКА", Модуль Д: "Технико-экономическое обоснование реконструкции и модернизации систем навигационных средств в морских портах Каспийского моря" (декабрь 2000 г.).

С немногими исключениями (например, буи в порту Актау), в целом навигационные средства находятся в очень плохом состоянии. В Туркменбаши суда не могут заходить в ночное время из-за крайне неудовлетворительного состояния средств навигационного обеспечения.

Большинство буюв в Баку, Дубенди и Туркменбаши не подлежат ремонту и требуют замены. Для буюв, подлежащих ремонту, необходимы новые лампы, аккумуляторные батареи, топовые знаки и т.д. С особой тщательностью необходимо провести проверку соответствия расположения и маркировки буюв требованиям системы МАМС для региона А, включающей Каспийское море. Консультанты также настоятельно рекомендуют тщательно проверить все средства навигационного обеспечения на правильность расположения и соответствие установленному образцу. Маяки, сигнальные и створные огни должны подвергнуться капитальному ремонту, а в некоторых случаях подлежат полной замене.

Консультанты подчеркивают, что навигационные средства являются средствами безопасности на море. Если положение дел будет и далее оставаться таким же, то рано или поздно сможет произойти крупная авария. В случае, если это произойдет с пассажирским паромом, в опасности окажутся жизни ни в чем не повинных пассажиров, а также жизни членов экипажа судна.

Следует провести полное переоснащение Служб управления движением судов (СУДС) портов Баку, Дубенди и Туркменбаши. СУДС порта Актау должна быть модернизирована до уровня, соответствующего потребностям существующего и ожидаемого транспортного потока. Все СУДС должны быть оснащены радарными, а также приемными и передающими устройствами системы GMDSS (Global Maritime Distress Safety System) и декодерами для высоких и средних частот. С 1 февраля 1999 года во всем мире наличие этого оборудования считается обязательным. В СУДС также необходимо наличие хотя бы минимального количества ручных высокочастотных радиостанций и устройств для записи голоса.

2.6 Общие принципы управления судоходной компанией

В каждой из трех стран-получателей существует свой национальный морской перевозчик в форме государственной судоходной компании.

"Каспар" продолжает заниматься деятельностью, не связанной напрямую с ее основным бизнесом - гостиницами, больницами, детскими садами. Согласно заявлениям руководства компании, такая деятельность, как правило, является выражением социальной ответственности компании по отношению к ее персоналу и представляет собой часть поощрительной системы. Азербайджанскую судоходную компанию следует рассматривать как один из элементов государственной морской администрации, возлагающей на это предприятие задачи, выходящие далеко за рамки коммерции.

Структура управления "Туркменских морских линий" (ТМЛ) в основном соответствует традиционному типу компаний Восточного блока, т.е. когда судоходная линия владеет и управляет государственным(и) портом (портами), который используется ее флотом. Во многом подобно Азербайджану, "ТМЛ" также выполняет функции Морской администрации Туркменистана и в роли таковой выполняет также обязанности, обычно находящиеся вне компетенции любого транспортного и/или портового предприятия.

Управление новой судоходной компании Казахстана "Казмортрансфлот" расположено в Астане и ее структура развивается медленно. Согласно недавней информации, деятельность компании не будет ограничиваться только коммерческими перевозками, а скорее всего будет также включать в себя сдачу судов в аренду, производство портовых операций в Актау или Баутино, выполнение функций судовых агентов, а также предоставление всех других услуг, связанных с транспортировкой, включая лоцманские услуги, буксировку, судоремонт и т.д.

Компания по обслуживанию новой судоходной линии или линий будет являться либо компанией-судовладельцем, либо лишь оператором, арендующим тоннаж и эксплуатирующим судно на перевозках по избранным маршрутам. Ниже дается описание и сравнение базовых структур обоих типов компаний, без указания предполагаемого места действия. Структуры управления компаний намеренно были упрощены и подобраны в соответствии с размером действующих компаний.

В зависимости исключительно от степени акционирования компании, т.е. является ли она частной или государственной, а также от соответствующего корпоративного законодательства в той стране, где данная компания зарегистрирована, предполагается, что она будет иметь Правление, члены которого либо выбираются общим собранием акционеров, либо назначаются соответствующим правительством. Правление возглавляется Председателем. Другие формы корпоративной структуры также, конечно, возможны, но здесь рассматриваться не будут.

Подотчетным Председателю является Совет Исполнительных директоров, возглавляемый Управляющим, и каждый член которого возглавляет один из следующих отделов:



В непосредственном подчинении Управляющему находится Контролер.

Управление флотом управляет работой Морского и Технического отделов и отвечает за плавсостав. Таким образом, на нем лежит вся ответственность за поддержание основных фондов компании - судов, в исправном и работающем состоянии. Оно также занимается наймом судозкипажей, а также их обучением в соответствии с самыми высокими стандартами отрасли. Управление флотом отвечает за приобретение запасных частей, топлива и других судовых расходных материалов, определяет объем ремонтных работ для третьей стороны и осуществляет выбор места, где будут проводиться ремонтные работы. Кроме того, Управление флотом отвечает за строгое соблюдение судами различных Кодексов, правил и положений, как своей страны, так и международных, которые данная компания и страна, под чьим флагом плавают ее суда, обязались соблюдать.

Производственный отдел занимается аспектами практического использования судов, т.е. определением маршрута, заказами на грузы, договоренностями с агентами и т.д. Он также ведет переговоры по заключению контрактов на услуги терминалов и/или стивидорные услуги, буксировку и проч.

Отдела сбыта и маркетинга в тесном взаимодействии с Производственным отделом обеспечивает более глубокое проникновение компании на рынок и рост объема грузоперевозок посредством сохранения имеющихся и выявления потенциальных клиентов. Отдел занимается изучением новых тенденций и сфер торговли, организацией потока обратной информации от клиентов с целью определения степени их удовлетворенности, созданием и управлением работой сети сбора клиентуры и заказов, охватывающей весь район, где располагаются источники грузов компании, как внутри страны, так и за рубежом. Отдел сбыта и маркетинга является звеном, соединяющим компанию с ее клиентами и поддерживающим постоянные и тесные контакты с заказчиками.

Финансовый отдел, объединяющий в себе весь отчетный сектор, отвечает за все финансовые вопросы, включая подготовку годовых и, возможно, квартальных финансовых отчетов, поток финансовых средств, контроль за дебиторскими задолженностями (напр., фрахтовые суммы и т.д.), налогообложение, заработную плату. ФО также обеспечивает готовность в любой момент предоставить данные, отражающие финансовое состояние компании в любой конкретный период времени.

В небольших организациях круг вопросов, которыми занимается Административный отдел, может быть очень широк и включать вопросы, касающиеся берегового персонала, юридические вопросы, страховку, работу с рекламациями, внутренние организационные вопросы, а также заниматься другой деятельностью, не входящей в сферу ответственности других отделов.

Вполне понятно, особенно в случае с небольшими организациями, когда должность Управляющего директора совмещается с должностью начальника одного из вышеозначенных отделов, но обязательно при условии, что у него остается достаточно времени исполнять

функции Управляющего директора. Точно так же Управляющий флотом скорее всего будет одновременно и начальником Технического или Морского отдела.

Организационная структура компании-фрахтователя отличается от структуры компании-судовладельца лишь отсутствием Управления флотом.

2.7 Финансовый анализ

Для того чтобы рассчитать финансовую внутреннюю норму прибыли и период окупаемости, на начальном этапе консультанты указали объемы грузов, которые, как предполагается, будут перевозиться благодаря пяти определенным видам перевозок. Эти объемы получены на основании прогноза перевозок, представленном ранее при изучении условий конкуренции.

На следующей стадии консультанты определили достижимые ставки для различных видов морских перевозок между участвующими портами. Эти ставки были получены за счет исследования нынешнего состояния прикаспийского рынка судоходных услуг.

Затратная часть была разделена на четыре сегмента: (1) инвестиционные затраты для судов, в случае, если данных маршрутах будут эксплуатироваться собственные суда; (2) накладные расходы, покрывающие расходы береговых административных структур; (3) расходы на эксплуатацию судна, покрывающие постоянные расходы при владении судном; (4) расходы на эксплуатацию судна, покрывающие стоимость линейного обслуживания.

Результат финансового анализа пяти определенных видов перевозок ясно свидетельствует о том, что капиталовложения в морские перевозки – это бизнес с малым показателем прибыли. Можно считать, что период окупаемости относительно велик по любым стандартам.

Анализ базовых примеров показал, что из всех вариантов, самым многообещающим является вариант контейнерного сообщения Туркменбаши-Оля. Однако, многое зависит от роста грузообъемов в рамках пользующегося политической поддержкой коридора Нострак (Nostrac), проходящего между индийским субконтинентом и Россией. Консультанты не ожидают полного завершения работ на этом коридоре в ближайшем будущем и, таким образом, считают, что риск такого вида перевозок относительно высок.

В финансовом анализе проводится сравнение варианта покупки и эксплуатации собственных судов, с одной стороны, и вариант зафрахтованных судов, при ставках чартера, действующих в данном регионе на момент работы консультантов. Тем не менее, вариант судов, зафрахтованных на условиях тайм-чартера, вместо работы с собственными судами оказался даже менее выгодной альтернативой, так как нынешний уровень тарифов тайм-чартера на рынки слишком высок. Правда, даже результаты анализа чувствительности ставок чартера показывают, что чартер будет более правильным средством, нежели приобретение судов. Ни один из видов перевозок не смог достичь уровня доходов, достаточного для покрытия таких ставок по тайм-чартеру плюс эксплуатационные и накладные расходы.

Если норма FIRR 22% рассматривается как критический показатель финансовой жизнеспособности проекта, эту норму можно получить только при определенных условиях:

Основное препятствие анализируемых инвестиционных проектов – это большой размер исходных капиталовложений, по отношению с низким уровнем прибыли, получаемой за счет доходов с грузовых тарифов. Уменьшение инвестиционных затрат ведет к значительному улучшению показателя FIRR, но, ввиду изначально низкого уровня FIRR, требуется существенное снижение инвестиционных затрат на паромы или универсальные (многофункциональные) суда, прежде чем какой-нибудь частный инвестор получит соответствующее вознаграждение за иск своего участия.

Изменения ключевых финансовых параметров показывают, что эти неблагоприятные результаты для всех видов обслуживания относительно стабильны, причем стабильны не только в отношении накладных расходов, которые занимают не такую значительную часть, а также стабильны в отношении переменных затрат. В переменных затратах доминирующими являются портовых затраты, относящиеся к судам, которые, в среднем, составляют более 50%

объема переменных затрат, а в некоторых случаях, даже до 50% объема общих затрат. Этот результат явно свидетельствует в пользу мнения консультантов о том, что прикаспийские порты относительно дорогие. Изменения портовых затрат показывают, что финансовые результаты чувствительны к изменениям в портовых затратах. Между тем, базовые результаты для большинства видов обслуживания намного ниже достигаемого уровня FIRR, составляющего 22%, а снижение портовых затрат должно быть довольно существенным, прежде чем анализируемый вид услуг можно будет считать жизнеспособным, с финансовой точки зрения.

Другой способ улучшения FIRR – повышение доходной части. Например, для получения желаемой нормы FIRR на маршруте Туркменбаши-Оля необходимо лишь небольшое увеличение грузовых тарифов, примерно на 11%. Все же, будет очень трудно убедить рынок платить по более высоким ценам, нежели по тем, которые учитывались в настоящем анализе. Кроме того, со временем ожидается, что прикаспийский регион станет даже более привлекательным рынком товаров и услуг. Следуя мировым тенденциям на рынке транспортных услуг, и при условии, что каспийский транспортный рынок будет развиваться аналогично другим транспортным рынкам, тарифы на транспортные услуги, и особенно, грузовые тарифы должны, в лучшем, остаться неизменными, или даже со временем уменьшиться.

В заключение можно отметить, что при нынешних рыночных и организационно-административных условиях, имеющих определяющее значение для перевозок по Каспийскому морю, весьма сложно организовать новые, финансово выгодные виды перевозок по Каспийскому морю, даже для местных предприятий, или предприятий, обладающих хорошим знанием условий в регионе и знакомым с местной (управленческой) структурой.

2.8 Полученные уроки и рекомендации

Далее следует краткое изложение мнения консультантов, включая предложения, направленные на улучшение существующей ситуации, а также продвижение идеи о том, что профессиональные и ориентированные на клиента транспортные услуги окажут положительное влияние на региональной коммерческой сцене.

2.8.1 Полученные уроки

- Ориентация на клиента предприятий прикаспийского морского транспорта еще не нашла своего отражения в морском транспорте. Не были реализованы и активные передовые стратегии маркетинга.
- Сотрудничество среди судоходных линий, характерное для западной практики, еще не проявилось как средство повышения уровня частоты, качества обслуживания и снижения затрат.
- Прикаспийский транспортный рынок по-прежнему частично монополизирован.
- Раньше, при регулярном (отличном от паромного) классическом линейном сообщении не было достаточно груза, а также адекватных маркетинговых стратегий.
- Портовые тарифы и цены на перевозку представляются довольно высокими по европейским стандартам. Некоторые транспортные операторы жалуются, что участок Каспийского моря (от порта к порту) составляет значительную долю общих транспортных расходов на пути из Центральной Азии в Европу. Похоже, тарифы зависят не столько от затрат, сколько от принципа «что транспорт сможет вынести». Это подрывает конкурентоспособность маршрута ТРАСЕКА по отношению к альтернативным маршрутам (в частности, сухопутным). Хотя эту проблему хорошо понимают различные субъекты морского транспорта, участвующие в перевозках по маршруту ТРАСЕКА, похоже, что предпринимается мало инициатив в сфере совместных программ (на приграничном или региональном уровнях) по повышению конкурентоспособности транскаспийского маршрута.
- В целом похоже, что системы портовых тарифов наказывают суда за низкую производительность береговых обслуживающих структур. Тем не менее, порты не всегда обладают абсолютным контролем над собственной тарифной структурой, т.е. последняя подвержена политическому воздействию. Более того, некоторые порты имеют весьма

ограниченные возможности обсуждать возможность скидок с клиентами, предлагающими большие объемы грузов или определенное количество судов в год.

- Модернизация порта Актау вместе со строительством узбекского участка железной дороги между Учкудуком и Нукусом повышает привлекательность маршрута ТРАСЕКА за счет предложения двух альтернативных маршрутов, пролегающих от Баку до пунктов к востоку от Каспийского моря. Если один маршрут будет блокирован или станет неконкурентоспособным, можно будет легко переместить направление перевозок.
- Торговые связи между странами-получателями развиваются медленно. Большая часть грузов, перевозимых по Каспийскому морю, - это нефть и нефтепродукты, следующие транзитом и составляющие львиную долю.
- Представляется, что много где неизвестна концепция интермодальной цепи. Различные транспортные предприятия, занятые поиском возможности максимально увеличить свою прибыль, совсем не осведомлены об этих возможностях. Это относится и к транскаспийским компаниям, которым еще предстоит понять то, что транспорт – это обслуживающая отрасль, которая выживет только тогда, когда сможет удовлетворить потребности клиентов.
- В странах-участниках коридора ТРАСЕКА часто трудно провести различие между портами и национальным морским перевозчиком. Разумеется, некоторые порты находятся в той же самой собственности, что и суда. Определенные национальные порты и операторы терминалов гарантируют значительные скидки своим национальным перевозчикам, что равноценно дискриминации по флагу и может подорвать попытки других перевозчиков включиться в торговлю.
- По мере становления Каспийского моря международным морским коридором, должны утверждаться и входить в действие международные правила, положения, кодексы и конвенции. Это должно происходить быстро, но на это уходит время, и это предполагает введение в рассматриваемых странах в действие морского права, специальных судов, появление специальных юридических консультантов, адвокатов и т. д.
- В некоторых прикаспийских государствах порты и судоходные линии по-прежнему являются государственными структурами. Часто они даже служат как национальные морские администрации или их подразделения. Это может увести от развития конкурентных рыночных структур.
- Морские перевозки по Каспию – это все еще большой вопрос политического и стратегического характера. Нерешенный статус Каспийского моря наряду с неразрешенным вопросом относительно того, как распределять подземные ресурсы препятствует развитию эффективного (частного) сектора морских перевозок.
- Политические силы на севере и юге Каспийского моря оказывают политическое давление, препятствующее развитию коридора ТРАСЕКА.
- Результаты финансового анализа показывают, что при нынешних условиях, частному предприятию почти невозможно организовать новые виды транспортных услуг.
- В конечном итоге, нынешние условия на прикаспийском рынке морских перевозок неблагоприятны для вхождения на него любого новичка, что почти не зависит от его происхождения.

2.8.2 Рекомендации

Уроки, полученные консультантами, привели к выработке следующих рекомендаций относительно будущего действия, некоторые из которых уже претворяются в жизнь.

- Странам-получателям необходимо иметь более влиятельные транспортные институты, в частности, морские администрации, независимые от игроков на рынках морских транспортных услуг. Однако, Казахстан, Туркменистан и Азербайджан уже разработали проекты национальных морских кодексов, которые сейчас обсуждаются в соответствующих парламентах. Это может рассматриваться как первый шаг в сторону организации сильных морских администраций, создающих структуру для деятельности (частного сектора) на Каспийском море, и этот шаг должен быть полностью поддержан.
- Объединенная межправительственная комиссия должна в деталях учесть прикаспийский морской транспортный сектор при рассмотрении вопроса гармонизации транспортных процедур и положений в регионе ТРАСЕКА.

- Ввиду того, что Туркменбаши является важным узловым пунктом в рамках коридора ТРАСЕКА, у Туркменистана должен быть стимул принять активное участие в работе Объединенной межправительственной комиссии.
- Прикаспийские государства должны поддерживать идею исполнения международных правил и положений, уже подписанных правительствами этих государств. Это будет способствовать нахождению общей базы для переговоров, например, о едином стандарте для судов, действующих на Каспийском море, о положениях по навигационной безопасности, безопасности в портах и т. д.
- Прикаспийским государствам следует поддержать идею прекращения в прикаспийском регионе дискриминации флага в различных проявлениях и формах, что касается морского доступа к международным водам. Эта рекомендация относится как к региону Каспийского моря в целом, так и к судоходным маршрутам, связывающим Каспийское море с другими водными путями и/или океанами.
- Следует рассматривать другие судоходные компании не в качестве врагов, а торговых партнеров, которые, при многих обстоятельствах, могут и конечно должны быть приглашены к участию в совместных операциях, а также к рассмотрению одной или многих других признанных во всем мире форм сотрудничества между компаниями, не исключая при этом здоровую конкуренцию. Это могло бы привести к повышению коэффициента использования маршрутов/рейсов и к снижению тарифов на грузоперевозки без какого-либо ущерба рентабельности. Инициативы такого рода направлены на улучшение репутации и привлекательности перевозок по Каспийскому морю, а также на полное удовлетворение требованиям клиентов, создавая при этом солидную основу для устойчивого роста и жизнеспособности компаний, должны быть приоритетом повестки дня морских и/или транспортных администраций и национальных перевозчиков (частных или государственных) в прикаспийских государствах.
- Следует создать по-настоящему самостоятельные портовые структуры, дающие возможность портам играть более активную роль при обсуждении тарифов на погрузочно-разгрузочные работы и портовых сборов.
- Консультанты предлагают организовывать конференции по типу круглого стола с участием портов и судоходных линий, которые не должны быть перегружены политическими вопросами. Участники должны будут обсуждать практические вопросы работы портов и эксплуатации судов. Цель – определение потенциальных сфер повышения эффективности на уровне взаимодействия судов, береговых портовых служб и судоходных компаний, а также вклад в улучшение ситуации с перевозками на Каспийском море.

3 Вступление

Являясь неотъемлемой частью анализа и ТЭО перевозок маршрута ТРАСЕКА – проекта, финансируемого Европейской Комиссией, данное исследование представляет собой анализ рисков и возможностей создания новых маршрутов перевозок на Каспийском море.

Перевозки по Каспийскому морю являются ближними и по определению, и по существу, но в то же время интернациональными, поскольку каботаж (т.е. перевозок в границах одного государства) здесь фактически не существует, за исключением незначительных перевозок нефти между Баку и Дубенди, Алайя и Туркменбаш, Нефтечала и Баку и т.д.

Тогда как перевозки по Каспию во времена Советского Союза имели национальный характер, где Иран являлся единственным иностранным их участником, сейчас ситуация изменилась с появлением трех новых прибрежных государств – Азербайджана, Казахстана и Туркменистана, которые вместе с «историческими» морскими странами Россией и Ираном предъявляют права на свою долю в транскаспийских перевозках. В советское время участие России ограничивалось, в основном, судами типа «река-море», у Ирана были многоцелевые однопалубные суда, а Азербайджан предоставлял львиную долю судов различных типов, от многоцелевых сухогрузов до танкеров, буксиров и паромов. Это было почти монопольное положение, которое сохранилось и по сей день, даже несмотря на то, что Каспийскому пароходству – национальной азербайджанской компании-перевозчику – пришлось сократить свой каспийский флот и развернуть некоторое количество судов в Черном и Средиземном морях, а другие поставить на прикол, что явилось следствием резкого падения объемов перевозок в результате распада Советского Союза и разрушения национальной экономики.

В прошлом большинство (если не все) из обслуживающих компаний считались и, фактически, работали, как государственные организации, во многом напоминавшие Министерство почт. Поэтому неудивительно, что понятие «удовлетворение желаний заказчика», без которого не выжить никакому поставщику услуг, было практически неизвестно в таких организациях, что можно объяснить только отсутствием реальной конкуренции. Однако, коммерческие условия в регионе изменились и продолжают изменяться.

Прогнозы грузопотоков для региона страдают от недостатка достоверных статистических данных, а также от трудностей с прогнозированием экономического развития стран, которые стали независимыми всего несколько лет назад, а до этого десятилетиями являлись частью СССР и, соответственно, частью жесткой централизованной экономики. Это подавило инициативу, и регион не имеет истории предпринимательства, а местные деловые круги, кроме как в сфере торговли (но не производства), незначительны. В экспорте стран региона преобладают сырая нефть или, в лучшем случае, мазут, зерно, хлопок-сырец и полуобработанная металлопродукция, что свидетельствует об отсутствии крупномасштабного производства. Потребуется много времени и значительные капиталовложения, прежде чем в регионе будет создана устойчивая промышленная база, а если учесть нежелание иностранного капитала финансировать производственные предприятия в рассматриваемом регионе, то, вероятно, такая ситуация будет характерна для региона и в обозримом будущем. Консультанты не позволили, чтобы такие пессимистичные выводы чрезмерно повлияли на их собственные прогнозы и расчеты, и подчеркивают, что их анализы предполагают более быстрый рост экономики региона, чему будет способствовать новое поколение коммерчески мыслящих и дальновидных предпринимателей, наделенных способностью обращать доходы от нефти и газа в полезные проекты.

4 Потенциальные рынки региона

Маршрут ТРАСЕКА проходит с Украины через порты Поти и Батуми (Грузия) в восточной части Черного моря и далее через Тбилиси до порта Баку (Азербайджан) на западе Каспийского моря. Здесь маршрут раздваивается: северный коридор идет через Каспийское море до порта Актау (Казахстан) и далее через Актюбинск до Чимкента; южный идет до порта Туркменбаши (Туркменистан) и оттуда через Ашгабат и Ташкент (Узбекистан) до Чимкента. В Чимкенте оба коридора соединяются, и маршрут ТРАСЕКА заканчивается у поселка Дружба на границе Казахстана и Китая.

В предпринимаемом исследовании невозможно обойтись без серьезного рассмотрения экономики основных стран и регионов, расположенных вокруг Каспийского моря. Прежде всего, это входящие в ТРАСЕКА Азербайджан, Казахстан и Туркменистан, но поскольку у маршрута ТРАСЕКА, проходящего по Каспийскому морю, имеются сильные конкуренты на суше, то консультанты расширили границы исследования и включили в него краткую характеристику экономики Ирана (южная часть Каспийского моря) и России (северо-западная часть Каспия).

4.1 Экономическое, политическое и социальное развитие региона и региональные рынки.

4.1.1 Азербайджан

После нескольких лет экономического упадка в результате распада Советского Союза, в Азербайджане в 1996 году наметился положительный рост (1.3%). В последующие годы темпы роста ВВП колебались между 6 и 10%. За 2000 год Азербайджан добился впечатляющего роста макроэкономических показателей: ВВП возрос на 11.3%, валютные резервы увеличились с нуля до почти 1млрд. USD, а темп инфляции упал ниже 3%. С 1994 по 2000г. в экономику республики было привлечено более 8.2млрд. USD (из которых 5.2млрд. USD в форме иностранных прямых инвестиций, в основном, в нефтяную и газовую отрасли). Однако, похоже, что с тех пор инвестиционный климат немного ухудшился. Окончательные цифры пока еще не опубликованы, но по предварительным подсчетам, инвестиционная деятельность снизилась примерно на 15% (OMV 2/2001, стр. 11). Впервые с 1997 года сумма иностранных прямых инвестиций, по сообщениям, опустилась ниже уровня в 1млрд. USD.

Экономика Азербайджана все больше становится зависимой от нефтяной отрасли, на которую приходится почти 80% промышленного производства и более 20% ВВП страны. Поэтому, неожиданно высокая цена на нефть в 2000 году способствовала существенному росту ВВП, превысившему прогноз почти на 4 процентных пункта.

В 1999 году Азербайджан экспортировал 4.3 млн тонн сырой нефти и 1.6 млн тонн мазута. Другим источником поступлений является экспорт текстиля. В импорте преобладают сельскохозяйственная и пищевая продукция, машины и оборудование, металлы.

После обретения независимости произошел резкий сдвиг в географической структуре внешней торговли Азербайджана. В частности, объем торговли со странами СНГ снизился с 52% в 1993г. почти до 35% в 1999г. В 1999г. более 60% общего объема внешней торговли приходилось на другие государства. Основными торговыми партнерами являются: Италия, закупающая большую часть азербайджанской нефти, Турция, Россия, Грузия, Иран, Украина и Объединенные Арабские Эмираты.

Обозреватели отмечают, что борьба правительства с коррупцией пока не привела к значительному улучшению ситуации. Как иностранные, так и местные инвесторы сейчас проявляют определенные опасения в отношении надежности и устойчивости существующих экономических и правовых институтов, что весьма затрудняет проведение серьезного инвестиционного анализа. Важным улучшением институциональной основы стало недавнее принятие и реализация нового закона о приватизации. Будущее покажет, станет ли этот закон

вместе с улучшениями в налоговом, таможенном и гражданском законодательстве, введенными в действие с 1.01.2001г., стимулом для частных инвестиций.

Что касается социально-экономических показателей, рост численности населения был умеренным (около 0.9% в год). Хотя валовой национальный продукт (ВНП) на душу населения за последние 5 лет вырос на 50% (с 400 до 600 USD), довольно большая часть населения не имела возможности воспользоваться плодами прошлогодних достижений в нефтяной отрасли. Разрыв между богатыми и бедными увеличился.

В ближайшей и среднесрочной перспективе в Азербайджане вероятно дальнейшее улучшение экономической ситуации, при условии более глубокого понимания действия рыночных механизмов и создания многоотраслевой производственной базы. Среднесрочные перспективы для Азербайджана потенциально хороши, но они, конечно же, зависят от политической стабильности, успехов в борьбе с коррупцией, государственного управления, дополнительных правовых реформ и улучшения условий для бизнеса. Кроме добычи нефти и газа, наиболее перспективными для дальнейшего подъема экономики Азербайджана отраслями являются производство пищевых продуктов, текстиля и одежды, а также производство оборудования и комплектующих для нефтегазовой промышленности. Кроме того, ожидаемое развитие эффективного многоотраслевого сектора логистики и транспортных услуг будет способствовать развитию экспортных производств.

4.1.2 Казахстан

Казахстан владеет значительными природными ресурсами, из которых важнейшими являются нефть, газ, крупные месторождения угля, железной руды и руд других металлов. Основные предприятия, поставляющие уголь, продукцию металлообработки, асбест и зерно, расположены на севере Казахстана. Драгоценные металлы и нефть добываются на западе страны.

Сегодня основу экономики Казахстана составляют несколько отраслей, из которых бесспорно важнейшей является разработка огромных запасов нефти и газа. Руды и уголь также играют важную роль, сюда же можно добавить и агропромышленный комплекс, где преобладает производство зерна. На добычу нефти и производство металлов приходится 70% всего производства и 20% ВВП, что порождает сильную зависимость экономического развития от внешних факторов, т.е. мировых цен на нефть и металлопродукцию. Что касается нефти, то у Казахстана, полностью окруженного сушей, существует еще и дополнительная проблема со стоимостью ее доставки на мировые рынки. С 1996 по 1999г. значительных успехов в развитии экономики Казахстана не произошло. Темпы роста ВВП и ВНП были близки к нулю. Темпы инфляции продолжают снижаться по сравнению с существовавшими до получения независимости. Инвестиционный климат выглядит стабильным, ежегодный объем иностранных прямых инвестиций в последние 5-6 лет составлял более 1млрд. USD, большая часть из которых была направлена в сектор энергетики.

Основными торговыми партнерами Казахстана являются страны СНГ: Россия, Украина, Беларусь и Узбекистан, за ними идут Китай, Иран и Турция. В Казахстане развивается процесс импортозамещения (т.е., местные товары становятся все более привлекательными для потребителей), что можно трактовать как положительный признак того, что казахстанская промышленность постепенно наверстывает упущенное.

2000 год принес, наконец, Казахстану значительный рост в экономике. Подпитываемый снижающимся курсом казахского тенге и высокими экспортными ценами на нефть и металлы, промышленный сектор вырос более, чем на 15% (по сравнению с 1999г.), благодаря чему рост ВВП страны выразился двузначной цифрой. Это также помогло Казахстану наконец преодолеть дефицит платежного баланса, используя иностранные инвестиции, частный капитал и регулярное финансирование проектов, что исключило необходимость чрезвычайной помощи из государственных источников.

Что касается социально-экономического развития, то вследствие весьма умеренного роста в экономике, даже при том, что численность населения снижалась примерно на 1% в год, ВНП на душу населения не изменился.

У Казахстана многообещающие ближайшие и среднесрочные экономические перспективы благодаря его огромным запасам углеводородного и минерального сырья, небольшому размеру внешнего долга и наличию квалифицированной рабочей силы. Ожидается, что новое законодательство, касающееся иностранных инвестиций, прав на добычу нефти и разработку недр улучшат климат для иностранных инвестиций в ближайшие годы.

4.1.3 Туркменистан

Туркменистан имеет слабую промышленную базу и полагается, в основном, на свои ресурсы: газ, нефть и хлопок. Предполагается, что в Туркменистане расположено около 20% мировых запасов газа. Туркменистан находится на четвертом месте в мире по добыче природного газа и на десятом – по производству хлопка. В настоящее время, на хлопок и энергоносители вместе приходится более 70% экономической деятельности и 80 % доходов от экспорта. Ожидается, что доля энергоносителей будет увеличиваться, поскольку производство хлопка находится в застое из-за нехватки водных ресурсов.

Как и в других странах СНГ, в Туркменистане после распада Советского Союза производство ВВП резко снизилось, но, начиная с 1998г., наблюдается его рост, причем темпы роста выражаются двузначными цифрами (хотя его начальный уровень очень низок). Однако, как и в соседних Казахстане и Азербайджане, зависимость национальной экономики от экспорта сырья чрезвычайно высока. Последние данные свидетельствуют о том, что экспорт товаров и услуг в 1999г составил 41.6% ВВП, увеличившись с 29.7% в 1998г. Зависимость от экспорта энергоносителей делает национальную экономику очень уязвимой по отношению к колебаниям мировых рыночных цен, влиять на которые Туркменистан не в состоянии.

Большую часть объема внешней торговли Туркменистана составляет бартер: из Западной Европы импортируются, в основном, продовольственные товары (включая бакалейные), напитки, оборудование для нефтяных месторождений и обработки газа, машины, в то время как из Азии ввозятся, в основном, текстильные изделия. На запад экспортируются нефть, газ (в Западную Европу, Турцию, Россию, Беларусь, Украину) и хлопок-сырец. В последние годы страна укрепляет торговые связи с Ираном и странами Дальнего Востока.

Объем иностранных прямых инвестиций остается на очень скромном уровне, порядка 100млн USD в год, в основном, из-за нестабильной институциональной основы в стране.

Туркменистан прилагает большие усилия в поиске новых каналов экспорта газа в Иран, где сейчас эксплуатируются небольшие газопроводы, и через Турцию в Европу. Страна также начала в конце декабря 1999г. продавать газ России, таким образом улучшая свой слабый платежный баланс. Основной проблемой страны продолжает оставаться ее географическое положение и связанные с ним трудности доставки экспортных товаров на мировые рынки.

В сравнении с другими странами СНГ, экономические реформы Туркменистан проводит чрезвычайно медленно. Доминирующую роль в экономике продолжает играть государство. По-прежнему контролируются цены на многие товары и коммунальные услуги. Хотя импортные квоты отменены, а тарифы являются умеренными, импортные и экспортные операции контролируются через Государственную товарную биржу и посредством регистрации и лицензирования. Обмен валюты ограничен, и параллельный обменный курс, по сообщениям, вчетверо превышает официально установленный.

С социальным строем, основанном на клановых отношениях, Туркменистан очень осторожно подходит к реформированию экономики, надеясь использовать продажу газа и хлопка для поддержки своей неэффективной экономики. Цели приватизации остаются ограниченными. В то время, как мелкомасштабная приватизация розничных магазинов и предприятий общественного питания более или менее завершена, приватизация средних и крупных предприятий остановилась.

Темпы роста численности населения сравнительно высокие и составляют почти 1.3% в год. Даже при том, что размер ВВП на душу населения всего 660 USD, процент абсолютно бедных, по региональным меркам, невелик. Все же большое количество людей живет на грани нищеты, а их щедро поддерживает государство, предоставляя бесплатно (или субсидируя) воду, энергию, другие коммунальные услуги, а также основные продукты питания.

По существу, Туркменистан обладает хорошим долгосрочным потенциалом для развития при таких природных ресурсах, но для реализации этого потенциала требуется не только радикальное изменение политики (Туркменистану необходимо согласовать целевую политику с последовательной и внятной по содержанию программой реформ), но и бережное управление государственными расходами и капиталовложениями.

4.1.4 Иран

Экономика Ирана не зависит только от продажи нефти и газа (Иран занимает второе место в мире по запасам газа), месторождения которых находятся, в основном, на юге страны, а в значительных объемах добывает также другое минеральное сырье и выпускает химическую продукцию, транспортные средства, электрическое и электронное оборудование, пищевые товары.

На протяжении последних пяти лет экономическое развитие было умеренным, но стабильным, с ежегодным ростом ВВП на 2- 5%. Уровень инфляции довольно высокий (в пределах 10-20%). Из-за существующего религиозного фундаментализма и политических условий иностранные инвесторы не спешат в Иран. Поэтому ежегодный приток иностранных прямых инвестиций оставался гораздо ниже уровня в 100 млн.USD

В 2000г. рост цен на нефть помог Ирану поправить торговый баланс, но не смог подстегнуть рост национальной экономики, поэтому ВВП увеличился всего на 2.4% по сравнению с 1999г.

Во внешней торговле главными партнерами Ирана являются Япония, США и страны Европейского Союза, на которые приходится около 60% стоимости экспорта, большей частью состоящего из нефти и нефтепродуктов. На другие статьи экспорта (напр., химикаты, металлоплавильную продукцию и потребительские товары) приходится всего около 25% всей стоимости экспорта, и они идут, главным образом, в ОАЕ, Германию и Италию. Что касается импорта, то здесь бесспорно доминирует Германия, за которой идут Италия, Япония и ОАЕ. Иран импортирует, в основном, средства производства для промышленности и добычи ископаемых, а также значительный объем строительных работ. Интеграция Ирана в экономику Каспийского региона пока находится на довольно низком уровне, но ожидается, что она будет неуклонно увеличиваться.

На протяжении последних пяти лет рост населения составлял около 1.5% в год. Экономический рост был умеренным, но достаточным для того, чтобы доля ВВП на душу населения увеличилась до 1,760 USD, что ставит Иран на второе место среди прикаспийских государств.

При условии, что политические реформы будут продолжаться, а цены на нефть останутся высокими, экономическое развитие страны будет позитивным. Однако, многое зависит от сектора внешней торговли, не связанного с нефтью, поскольку, хотя внутренний спрос и будет расти, он не сможет стимулировать значительные инвестиции в промышленность. Улучшение инвестиционного климата может привлечь иностранный капитал, так необходимый для модернизации и реструктурирования иранской промышленности.

4.1.5 Россия

В 1997г. Россия медленно пришла в себя после периода нестабильности в макроэкономике и падения темпов роста реального ВВП. Стали заметны первые признаки положительного роста. Однако, быстрое заражение от восточно-азиатского финансового кризиса (конец 1997г.) наглядно продемонстрировало, что основательного выздоровления не было. Одновременно с падением мировых товарных цен, распространение восточно-азиатского кризиса привело к росту процентных ставок, что начало сдерживать инвестиции и рост. Экономическая ситуация непрерывно ухудшалась из-за неспособности руководства продвинуть структурные реформы, направленные на реструктурирование промышленного и сельскохозяйственного комплексов, а также из-за отсутствия широкой политической поддержки инициатив правительства. Все это привело к обвалу рубля в августе 1998г. Значительно сократился выпуск промышленной продукции и размер ВВП, стремительно росла инфляция и падал валютный курс рубля.

К счастью для российской экономики, девальвация рубля усилила (ценовую) конкурентоспособность российской продукции как на внутреннем, так и на внешнем рынке, что способствовало всестороннему подъему промышленного производства в 1999г. Более того, мировые товарные цены возросли на 40%. К концу 1999г., вопреки ожиданиям многих экспертов, российской экономике удалось добиться роста реального ВВП на 3.3%.

Эта положительная тенденция продолжалась и в 2000г., когда рост реального ВВП достиг 7.5%. Таким образом, Россия впервые с начала процесса преобразований два года подряд добивается положительного роста. Но рост происходил, в основном, за счет благоприятных цен на нефть и девальвации рубля. Правительство энергично взялось за реформы, но общий темп их проведения остается весьма умеренным. Инвесторы пока еще не верят в долговременность экономического подъема, а утечка капитала по-прежнему съедает около половины доходов от экспорта. Остается посмотреть, сможет ли правительство России использовать благоприятную экономическую ситуацию для достижения устойчивых темпов роста.

Благодаря своим огромным природным ресурсам, Россия является чистым экспортером с положительным торговым балансом. Сектор экспорта характеризуется высокой товарной долей нефти и газа, на которые в 2000г. приходилось около 50% стоимости экспорта (что можно объяснить ростом соответствующих товарных цен). Другой очень важной экспортной отраслью, доля которой составляет 25%, является производство металлов и изделий из них. Поэтому торговый баланс чутко реагирует на изменения в мировых ценах. Эта взаимосвязь ясно видна на графике. Падение товарных цен в 1998г. отрицательно повлияло на эффективность работы российского экспортного сектора, тогда как период высоких цен на нефть и газ в 2000 году стимулировал прирост торгового баланса более, чем на 60 млрд. USD.

Вслед за девальвацией рубля, естественно, резко снизились объемы импорта, поскольку импортные товары стали не по карману большинству российских предприятий и потребителей. Однако, в последнем квартале 2000 года импорт возрос на целых 20% по сравнению с тем же периодом 1999 года. Это говорит о конце процесса импортозамещения, который начался после сильного обесценения рубля.

Торговые партнеры России находятся по всему миру. Российская статистика отделяет торговлю со странами СНГ от товарообмена с остальным миром. На торговлю с СНГ приходится около 20% всей стоимости экспорта и 25% стоимости импорта. Здесь основными партнерами являются Украина, Беларусь, Казахстан и Узбекистан. В СНГ преимущественно экспортируются полезные ископаемые, машины и оборудование, а импорт состоит также из машин и оборудования, металлов, что указывает на прочные межотраслевые связи, существующие, без сомнения, с советских времен. Еще одну важную группу импортных товаров составляют продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье.

Несмотря на общую положительную картину развития, перед Россией еще стоит целый ряд важных задач по строительству фундамента устойчивого роста. Обесценение рубля способствовало всплеску экономической активности. Теперь это должно быть подкреплено устойчивым ростом, что требует решения структурных вопросов. Для этого, в свою очередь, необходимы фундаментальные реформы. Одной из задач является улучшение инвестиционного климата с помощью большей прозрачности, укрепления прав собственности и соблюдения договорных обязательств. Что касается развития внешней торговли, то ожидается, что внутренний спрос останется высоким. Таким образом, рост импорта, вероятно, будет продолжаться, в то время как доходы от экспорта снизятся вследствие умеренной цены на нефть. Если не будет резкого падения цен на нефть, подъем в России будет продолжаться, хотя и более медленными темпами. Экономический рост в России может также помочь экономике стран центрально-азиатского региона.

4.1.6 Заключение и перспективы

Из рассматриваемых стран прикаспийского региона, у России самый высокий уровень ВВП на душу населения (USD 2,270), за ней идет Иран (USD 1,760). Из стран ТРАСЕКА сравнительно благополучно выглядит Казахстан, тогда как Азербайджан и Туркменистан отстают. Однако, за последние 5 лет Азербайджан добился значительного и устойчивого роста ВВП на душу населения, в то время как Россия, Туркменистан и Казахстан едва смогли избежать его

снижения. Можно считать, что Иран тоже нашел свой путь хоть и умеренного, но положительного развития.

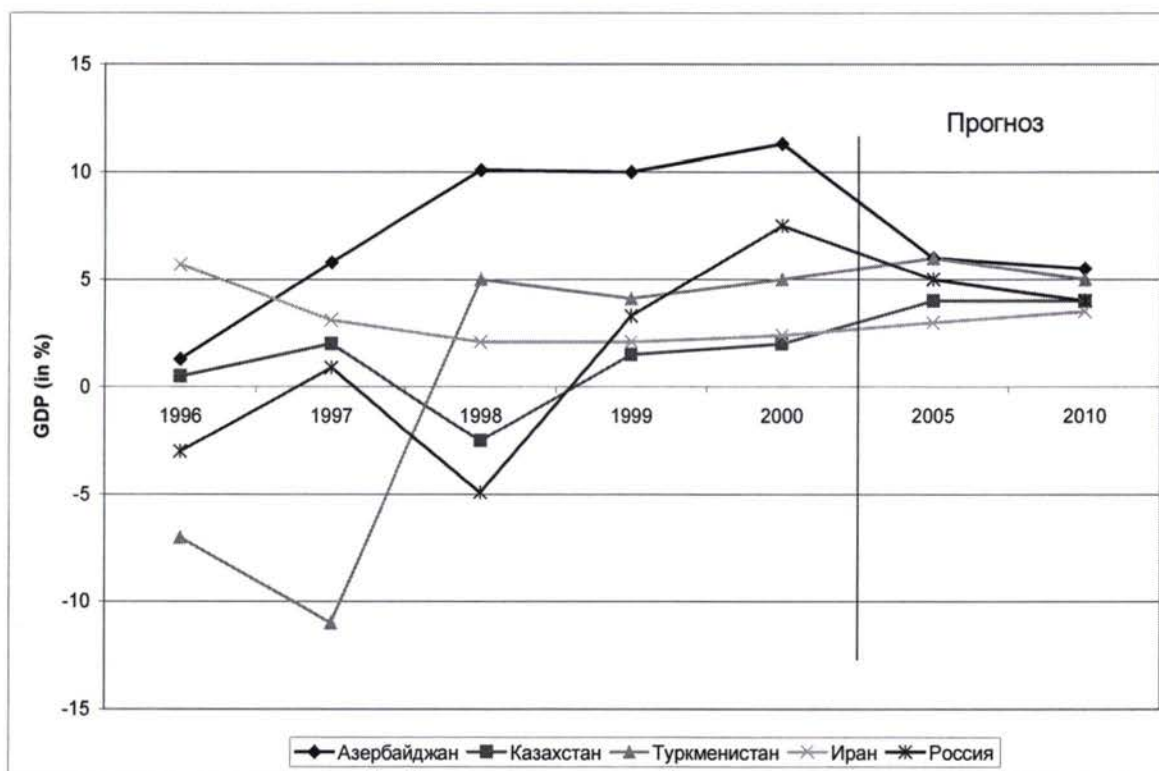
Таблица 4-1: Численность населения и ВВП в исследуемом регионе, 1999г.

Страна	Население (млн.)	ВВП (млрд. USD)	ВНП, метод Атлас (USD на душу насел.)
Азербайджан	7.9	4.9	550
Казахстан	15.4	18.3	1,230
Туркменистан	4.8	4.0	660
Иран	65.6	101.0	1,760
Россия	146.3	246.9	2,270

Источники: Всемирный банк (2001г.): «Показатели мирового развития за 2000г.»; данные национальной статистики, информация центрального банка.

ВВП прикаспийских государств зависит, в основном, от развития энергетики, от мирового потребления нефти и решения существующих проблем с ее транспортировкой. Наблюдается широкая амплитуда колебаний экономического развития последних лет. Глубокие спады чередуются с высокими темпами роста. Краткосрочные прогнозы экономического развития, всегда с поправкой на преобладающие существенные сомнения, выглядят многообещающе. Выделяются Азербайджан и Казахстан, которые, вероятно, сумеют достичь сравнительно высоких темпов роста торговли и реального ВВП. Таким образом, при ожидаемом положительном развитии вышеупомянутых параметров и потенциала прикаспийских государств, весьма вероятной представляется также и стабилизация, в среднесрочной перспективе, роста в регионе на сравнительно высоком уровне.

Рис. 4-1: Развитие ВВП прикаспийских государств в 1996-2010 гг.



So

Источники: Всемирный банк (2001г.): «Показатели мирового развития за 2000г.»; Bundesanstalt fuer Auslandsinformationen, bfai-Info Osteuropa, 15/2000г.; собственные прогнозы

Экономическое развитие других стран Каспийского региона и Кавказа является определяющим фактором для морской торговли. На период составления данного отчета, объем торговли между тремя странами-получателями проекта остается на низком уровне. Однако страны, расположенные к востоку от Каспийского моря - Казахстан, Туркменистан и Узбекистан - имеют самые высокие торговые показатели в регионе. Общая стоимость экспорта и импорта этих

стран в 1999г. составила почти 19млрд. USD. Кроме того, объем торговли России с этими странами составляют 25% всего торгового оборота России с СНГ. Последние три-четыре года довольно динамично развивается товарообмен с Ираном.

Таблица 4-2: Внешняя торговля прикаспийских стран, 1997-1999гг. (USD млн)

Страна (ТРАСЕКА)	Экспорт			Импорт		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999
Азербайджан	808	678	850	1,375	1,724	1,650
Казахстан	6,769	5,774	5,856	7,154	6,575	6,150
Туркменистан	759	614	1,099	1,004	1,137	1,009
Узбекистан	3,695	2,888	2,537	3,767	2,816	2,544
Россия (только с СНГ)	16,668	13,601	12,000	14,203	11,287	10,000
Иран	18,381	13,119	19,726	14,196	14,323	13,579

Источники: Всемирный банк (2001г): «Показатели мирового развития за 2000г.»; МВФ (2000г.): «Штатный отчет по Исламской республике Иран»

Долгосрочное прогнозирование развития внешней торговли в Каспийском регионе затрудняется неопределенностью следующих аспектов:

- Ходом развития рыночных реформ в странах ТРАСЕКА и России;
- Геополитической ситуацией, в частности, конфликтом в Чечне и нерешенной проблемой Нагорного Карабаха;
- Развитием мировой экономики, особенно в отношении цен на нефть и газ.

Что касается будущих тенденций во внешней торговле стран ТРАСЕКА, можно предположить, что объемы торговли с СНГ будут сокращаться одновременно с ростом торгового оборота с другими странами. Грузопотоки, идущие с запада на восток (импорт из Западной Европы и северной Америки) и с востока на запад (экспорт) будут возрастать. Ожидается также, что будут увеличиваться и объемы торговли между странами ТРАСЕКА и Юго-Восточной Азии. Будущее развитие внешней торговли отдельных стран зависит от следующих факторов:

- Темпов проведения экономических преобразований;
- наличия природных ресурсов;
- конкурентоспособности промышленной продукции;
- наличия эффективной торговой и транспортной инфраструктуры.

В целом, предполагается, что рост внешней торговли будет подвержен значительным колебаниям, однако общая тенденция роста в Каспийском регионе окажется позитивной. Значительных изменений в номенклатуре экспорта и импорта не ожидается. Регион будет экспортировать полезные ископаемые и полуфабрикаты (нефть и нефтепродукты, газ, хлопок, металлы) и импортировать потребительские товары (как продовольственные, так и иные) и машины и оборудование.

4.2 Товары

Сложная экономическая ситуация в регионе Каспийского моря непосредственно влияет на морскую торговлю через порты. Как прошлый, так и текущий грузооборот характеризуют следующие аспекты:

- Порты, в основном, обслуживают национальные промышленные и социальные центры, экспортирующие или импортирующие сырье, полуфабрикаты или промышленные изделия;
- Основная доля грузооборота приходится на жидкие наливные грузы (сырая нефть и нефтепродукты);

- В группе генеральных грузов, обрабатываемых портами, основное место занимают металлы;
- Контейнерные генеральные грузы составляют незначительный процент в общем грузообороте.

4.2.1 Нефть

Из нефти, добываемой в Казахстане (2000г.: 35 млн тонн) и Туркменистане (7.5 млн тонн), в настоящее время более 200,000 тонн в месяц (главным образом, с Тенгизского месторождения в Казахстане) на азербайджанских и российских танкерах перевозится до Баку и разгружается в Дубенди (примерно в 45 км к северу от Баку). Затем нефть перегружают в железнодорожные цистерны и перевозят до порта Батуми на Черном море. Производительность этого железнодорожного маршрута составляет около 40 составов в день в одном направлении. В настоящее время, более 3 млн тонн сырой нефти в год перевозится по этому маршруту, производительность которого, по крайней мере, 5 млн тонн в год, а возможно, даже вдвое больше, причем железная дорога не является теоретическим сдерживающим фактором. Максимальная загруженность состава на этом маршруте составляет около 2000 тонн, что равно 36 цистернам по 60 тонн полезной нагрузки каждая.

С открытием нового нефтепровода от Тенгизского месторождения до Новороссийска, объем перевозок с Тенгиза по Каспийскому морю уменьшится. Разрыв будет заполнен за счет увеличения перевозок нефти из Кумкола (Центральный Казахстан) и Актюбинска (северо-запад Казахстана) по железной дороге до Актау и с разгрузкой в Дубенди. Повторное открытие железнодорожного паромного терминала в Актау позволит привлечь дополнительные объемы нефти для перевозки в цистернах через Каспийское море до порта Баку.

Увеличивается количество сырой нефти (с Бузачи и других месторождений на Мангышлаке) и нефтепродуктов, транспортируемых из Актау до Махачкалы, откуда потом по нефтепроводу от Баку до Новороссийска. В 2000 году это количество составило около 750,000 тонн.

Следует отметить, что хотя маршрут через Махачкалу и Астрахань равноценен маршруту через Дагестан (как и по нефтепроводу от Баку до Новороссийска), в настоящее время ни один из них нельзя считать ни надежным, ни безопасным из-за конфликта в Чечне.

Сырая нефть из Туркменистана перевозится в железнодорожных цистернах на паромах из Туркменбаши до Баку и танкерами от Челекена и Акарема до Дубенди, Махачкалы и Нека (Иран), а нефтепродукты танкером от Туркменбаши /Уфры до Баку.

Летом, когда Волго-Донский канал открыт для навигации, иногда осуществляются танкерные перевозки (суда макс. 3000 двт, под российским флагом) из Актау и Туркменбаши до Астрахани, а оттуда до Новороссийска по железной дороге или по каналу в Черное море.

В транспортировке нефти через Каспийское море лидирует Каспийское пароходство, чьи танкеры в 1999 году перевезли около 5.7 млн тонн сырой нефти и нефтепродуктов. Танкеры КП обслуживают основные маршруты: Актау-Баку; Баку-Анзали; туркменские порты - Махачкала, а также выполняют внутренние перевозки (Акарем/Алайя – Туркменбаши). С другой стороны, маршруты перевозки нефти из Туркменбаши в Иран, похоже, прочно находятся в руках российских компаний.

Что касается альтернативных маршрутов или способов перевозки, сейчас рассматривается строительство транскаспийского нефтепровода от Актау до Баку, что едва ли осуществимо в ближайшем будущем из-за неурегулированного статуса Каспийского моря. Более реально выглядит строительство МЭТ (магистрального экспортного трубопровода, известного также как «Проект Баку-Чейхан»), по которому нефть из Азербайджана (а возможно, и из Казахстана) должна пойти до средиземноморского побережья Турции. Но на этом этапе нет полной уверенности в том, осуществятся ли какой-либо из этих грандиозных планов в ближайшей или среднесрочной перспективе. Тем не менее, недавно был введен в эксплуатацию новый нефтепровод от Тенгизского месторождения до Новороссийска.

Одним из главных препятствий на пути углеводородного сырья из Каспийского региона к рынку является нежелание Турции разрешить транзит через Босфор все возрастающего количества потенциально опасного груза. При ориентировочной стоимости в 2.9 млрд.USD нефтепровод Баку-Чейхан является слишком дорогостоящим. Один или несколько нефтепроводов из Каспийского бассейна через Иран до иранского порта в Персидском заливе были бы значительно дешевле, но при сложившейся ситуации это нереально по чисто политическим причинам.

Более углубленный анализ Каспийского нефтеперевозочного комплекса можно найти в отчетах проекта ЕС ТРАСЕКА "Транспортные потоки и технико-экономические обоснования, Модуль Е: Перевозка сырой нефти и нефтепродуктов на Каспийском море."

4.2.2 Сухие грузы

Сухие грузы, перевозимые из Актау до Баку, как правило, происходят из Казахстана, Узбекистана и Кыргызстана, и состоят из различных черных и цветных металлов, цемента, древесины, зерна, хлопка (который также перевозится в контейнерах) и химической продукции. Объемы этих грузов, однако, довольно малы, по сравнению с перевозками нефти. В будущем может появиться спрос на перевозку около 10,000 тонн в год казахстанского зерна из Актау в Баку плюс небольших количеств черных металлов, возможно, в железнодорожных вагонах. По состоянию на конец 2000г., единственный паром, курсирующий раз в неделю на этом маршруте с середины 1999 года, всегда сильно недогружен и за рейс обычно перевозит не более 5-6 грузовых автомашин, временами максимум 22, что все равно составляет лишь 50% его вместимости. Паром может вместить 150 пассажиров, но редко перевозит больше 35-50 человек. Местные эксперты полагают, что после окончания реконструкции железнодорожного паромного терминала в Актау (финансируемого по проекту ТРАСЕКА) объемы грузов значительно возрастут: часть грузов, идущая сейчас через Туркменбаши, будет направлена через Актау, поскольку порт Туркменбаши многие специалисты считают 'трудным'. Вместе с прогнозируемыми объемами нефти в железнодорожных цистернах, ожидаемое увеличение количества сухих грузов может оправдать введение ежедневного рейса Актау-Баку.

Перевозка сухих грузов из Актау до Баку осуществляется почти исключительно паромами (железнодорожные цистерны и грузовые автомашины), которые обычно придерживаются расписания. Цистерны с сырой нефтью составляют большинство на западном направлении.

Кроме пустых железнодорожных цистерн, занимающих большую часть паромов, следующих на восток (т.е., из Баку в Туркменбаши), основными видами перевозимых грузов являются промышленные изделия, преимущественно, из Турции и ЕС, оборудование для нефтяных месторождений и стройматериалы. Перевозку сухих грузов, в соответствии с их физическими характеристиками, делят между собой обычные грузовые суда и паромы.

Страной назначения для сухих грузов, перевозимых через Актау (зерно и большая часть металлопродукции, обрабатываемых в этом порту), почти всегда является Иран. Спрос Ирана на металлы из России (Магнитогорск, Челябинск) и Казахстана (Караганда) в настоящее время составляет около 700,000 т в год (с тенденцией к увеличению). Трудно предсказать, удержится ли этот уровень объемов, поскольку многое зависит от железнодорожной тарифной политики Казахстана и России. Если когда-нибудь специальные тарифы Казахстана для экспортных грузов, следующих через порт Актау, вернутся к прежнему уровню, часть объемов может быть уйти на Астрахань, которая, по сообщениям, борется за их возвращение, а также направлена по железнодорожному коридору через Туркменистан. Объемы грузов из иранских портов в Актау пока сравнительно невелики и включают, в основном, транзитные потребительские товары из ОАЭ для Казахстана и небольшие количества руды. При всей практичности целей, маршрут Актау-Иран является односторонним, потому что суда, идущие на юг, обычно полностью загружены, а обратно возвращаются практически пустыми. Именно эту ситуацию и могут значительно изменить недавно подписанные между Индией, Ираном и Россией соглашения по Коридору Север-Юг.

Тенгизское нефтяное месторождение, расположенное недалеко от Актау, дает большое количество серы, являющейся побочным продуктом нефтепереработки. Этот продукт можно отправлять в Азербайджан для использования в химической промышленности, и, возможно, в

другие страны в качестве основы для производства удобрений. По мнению экспертов, эту серу придется либо экспортировать, либо где-то размещать без ущерба для окружающей среды. Порт не горит желанием заниматься серой, потому что она считается неудобной для грузопереработки. В тоже время порт также признает необходимость разностороннего развития своей деятельности по переработке грузов.

Все последние попытки создания регулярных маршрутов по перевозке сухих грузов (паромных, Ро-Ро) между восточнокаспийскими портами (Актау, Туркменбаши) и портами России (Махачкала, Астрахань) не привели к формированию достаточного объема грузов, чтобы гарантировать жизнеспособность таких маршрутов. Так, например, официально открытый в мае 2001 года маршрут ро-ро Актау-Астрахань прекратил существование после первого же рейса из-за отсутствия поддержки и высоких фрахтовых ставок.

До распада Советского Союза Баку служил воротами СССР в Иран. Объем торговли сухими грузами между СССР и Ираном достигал 1 млн тонн в год. Сегодня на иранском направлении идет довольно незначительное количество цемента в мешках и стройматериалов. На существующем регулярном паромном маршруте Баку-Нуршар перевозится небольшое количество грузовых автомашин, однако, азербайджанская компания-оператор «Каспар» считает, что выводы о жизнеспособности этого маршрута делать пока еще слишком рано.

4.3 Конкуренентоспособные маршруты перевозок

Главной особенностью маршрута ТРАСЕКА является охват разных видов грузообработки и нескольких пограничных переходов. Идеальная транспортировка – контейнером – из ЕС до, например, Ашгабата, идет по морю из Европы до порта Потти. Контейнер затем перегружается в железнодорожный вагон для отправки в Баку. За этим следуют таможенные формальности, включая уплату залога, который потом очень трудно вернуть, как в Потти, так и на границе Грузии и Азербайджана. Потом вагон на пароме следует до Туркменбаши и далее в Ашгабат. К этому моменту контейнер пересек четыре границы и, по крайней мере, три раза перегружался. И все равно специалисты по транспорту считают, что этот маршрут безопаснее железнодорожного маршрута из Европы через Казахстан и Россию и по нему можно перевозить такие потребительские товары, как продовольствие, напитки, табачные изделия, электронику и т.п. Однако, следует отметить, что существующие процедуры таможенного оформления далеки от современного уровня. Поэтому, иногда груз подолгу простаивает, и за него взимаются дополнительные 'сборы', не обязательно указанные в официальных тарифах, что вместе может послужить причиной снижения привлекательности маршрута ТРАСЕКА.

4.3.1 Через Иран и Турцию

В настоящее время большая часть грузов из Европы для Туркменистана идет сухопутным путем через Турцию или Иран, а часть направляется в Иран морем и разгружается в Бендер-Аббасе. Хотя дороги очень плохие, по этому маршруту грузовыми автомашинами перевозятся, среди прочих товаров, значительное количество строительных материалов, потому что постоянные и непредсказуемые задержки в Баку и Туркменбаши (исключительно из-за помех административного характера) неприемлемы для получателей грузов, которые зависят от своевременности поставок для своих строящихся объектов, особенно в Ашгабате.

Перевозка сухих грузов в направлении восток-запад и обратно по маршруту ТРАСЕКА будет постоянно ощущать конкуренцию со стороны России и Ирана, пытающихся улучшить отношения со странами СНГ, расположенными к востоку от Каспийского моря. Оба государства замечены в агрессивных нападках на проект ТРАСЕКА. (см. 0)

4.3.2 Через Туркменистан

Железнодорожный коридор из Казахстана через Туркменистан является конкурентом морскому маршруту перевозок из Актау в порты Ирана. Хотя он значительно короче маршрута через Актау, неполноценным его делают высокие железнодорожные тарифы в Туркменистане, дополнительные таможенные и пограничные процедуры, а также стоимость смены колеи на границе Туркмении и Ирана (в Серахсе). По расчетам Министерства транспорта Казахстана, стоимость перевозки одной тонны стали из Джекказгана до Бендер-Анзали (Иран) составляет 30 USD через Актау и 32 USD по туркменистанскому маршруту.

4.3.3 Через Россию

Маршрут ТРАСЕКА через Каспийское море (Баку – Актау/Туркменбаши) конкурирует с маршрутами в обход Баку. Точно не установленное количество сухих грузов их Актау, Туркменбаши и портов Ирана проходит по Волго-Донскому каналу. Здесь, по вполне понятным причинам, львиная доля принадлежит российским перевозчикам. Конкуренция этого маршрута особенно чувствуется летом, но зимой грузы опять направляются через Баку, поскольку Волго-Донский канал скован льдом.

Есть еще также транспортная цепочка Актау – (море) - Махачкала – (ж.д.) – Новороссийск. Этот маршрут будет в дальнейшем стимулироваться идеей России о строительстве паромного терминала где-нибудь между Махачкалой и Астраханью, способного принимать паромы длиной 280 м, вмещающие до 150 железнодорожных вагонов. С таким же успехом можно было бы организовать паромное сообщение между Туркменбаши и Махачкалой, конечно, если для этого будет достаточно побуждающих мотивов.

Считается, что строительство нового порта или, возможно, каких-то прибрежных причалов (причальных бочек) в Атырау не представляет угрозы порту Актау. В районе Атырау мелководье, а Каспийское море к северу от Баутино сковано льдом несколько месяцев в году. Однако, предполагаемое строительство нового порта по перевалке нефти в Баутино, севернее Актау, вполне вероятно, приведет к переадресовке значительных объемов нефти на Баутино или, по крайней мере, отразится на ожидаемом росте перевалки нефти в Актау, но это опять же зависит от разработки различных месторождений нефти в Казахстане.

В настоящее время около 95% всего импорта и экспорта Казахстана перевозится по железной дороге. Для перевозок в западном направлении у казахстанских экспортеров есть несколько альтернативных железнодорожных маршрутов через Россию. Эти маршруты считаются более дешевыми и более надежными для товаров, перевозимых большими партиями, чем маршрут ТРАСЕКА через Каспийское море. Большие объемы феррохрома (50,000 тонн в месяц) из Актюбинска и Павлодара идут по железной дороге до портов Балтики (75%), а также в черноморские порты (25%). Средний размер партии феррохрома составляет около 2000 - 3000 тонн (50 вагонов). Цинк из Усть-Каменогорска и медь из Джезказгана, в основном, направляются в Санкт-Петербург, где есть компании, специализирующиеся на их грузопереработке. Иногда цинк и медь отправляют на восток к тихоокеанскому побережью, частично в контейнерах в Южную Корею, что для судоходных компаний представляет один из способов возврата своих пустых контейнеров и частичного покрытия затрат за порожние обратные рейсы.

4.3.3.1 Северный маршрут Трансазиатского железнодорожного коридора: Китай-Казахстан-Россия-Европа

Традиционное доверие многих компаний к железнодорожному сообщению тесно связано с надеждами на многообещающие перспективы северного маршрута ТАР. Этот коридор (Северный коридор Трансазиатской магистрали или Коридор 1 OSJD) пройдет от Китая/обеих Корей до пункта пересечения границы между Китаем и Казахстаном (Алашкочу/Дружба), затем до Пресногорьковской на границе Казахстана и России и далее до Бреста через Екатеринбург, Пермь, Нижний Новгород, Москву и Минск. Этот маршрут будет идти параллельно хорошо известной Транссибирской магистрали (ТСМ), но будет короче на 1500-2000 км, что является его преимуществом. Предполагается, что когда он полностью вступит в строй, экономия времени составит не менее 50% по сравнению с существующей перевозкой грузов по ТСМ, которая сейчас занимает около 35 дней. Администрация ТСМ и основные пользователи маршрута прекрасно осознают фактор времени и активно работают над его улучшением.

На момент составления отчета изучение ТАР проводит специальная рабочая группа ЭСКАТО, занимающаяся общим и таможенным законодательством, за чем последует второй этап, связанный с расчетами затрат и ценообразованием.

Ожидается, что рыночный потенциал данного маршрута в перевозках между Азией и Европой (в которых некоторое время еще будут доминировать морские контейнерные перевозки) будет довольно ограниченным, поскольку максимальные мощности существующего перегрузочного

комплекса в Дружбе составляют около 300,000 ДФЭ в год. Однако, ТАР может быть важен для экономики стран Центральной Азии, поскольку он поможет дальнейшему улучшению торговых связей между Китаем и странами Юго-Восточной Азии. В 1999 году через Дружбу проследовало 3.2 млн тонн грузов, в основном, сталь, металлы и минеральные удобрения для Китая. Этот коридор представляет еще одну сухопутную альтернативу маршруту ТРАСЕКА.

Пока еще на этом коридоре существует много нерешенных проблем. Перевозка грузов по ТАР является довольно дорогостоящей из-за недостаточного взаимодействия железнодорожных компаний, которые, похоже, не имеют представления о концепции комплексного обслуживания, как необходимого средства оптимизации транзита и привлечения клиентов. Другие проблемы связаны с внедрением общей системы передачи данных и гармонизации таможенных процедур.

4.3.3.2 Новые альтернативные проекты

В соответствии с новой политической доктриной России в отношении стран Центральной Азии, нацеленной на: а) открытие новых рынков и возможностей деловой деятельности для российских компаний, б) интеграции России в международные рынки и, посредством этого, в экономику центрально-азиатских государств (или наоборот), и в) победу в энергетической гонке (напр., посредством закрытия вожделенных трубопроводных маршрутов для мировых рынков), Россия активно участвует в развитии транспортных коридоров в центрально-азиатском регионе, некоторые из которых можно считать конкурентами маршрута ТРАСЕКА.

Кроме поддержки реализации ТАР, Россия также продвигает идею маршрута запад Центральной Азии - порт Актау, российские порты Астрахань, Махачкала/Оля и далее.

После прибытия груза в один из российских портов на Каспии можно использовать несколько ответвлений маршрута как в дальше в Россию, так и для транзита в Европу, в зависимости от конечного пункта следования груза. Кроме этого, существуют планы усовершенствования инфраструктуры Волго-Донского канала для того, чтобы теснее связать рынки Каспийского и Черного морей и расширить (сезонные) перевозки по Волге.

В настоящее время Россия более активно, чем другие страны, кроме, возможно, Ирана, продвигает идею коридора Север-Юг, мультимодального маршрута, идущего от Балтийского моря до Персидского залива и далее.

В советские времена между Европой и Ираном осуществлялся значительный обмен грузами по железной дороге и через порты СССР на Каспии (Астрахань), достигавший 2 млн тонн в год. Хотя идея возрождения и большей интернационализации этого транзитного маршрута годами обсуждалась между Россией и Ираном, до ее реализации дело не дошло. В сентябре 2000 года Россия подписала с Индией соглашение (в дополнение к подписанному ранее с Ираном), касающееся перевозки индийских экспортных грузов в Россию и другие европейские страны по маршруту, кратко представленному ниже. Парламент Индии ратифицировал это соглашение. Другие заинтересованные стороны, включая Казахстан, Туркменистан и страны Персидского залива, возможно, присоединятся к соглашению позже. Процветает торговля ОАЕ с Ираном и странами Центральной Азии, куда входят и значительные объемы транзитных грузов из/для практически всех стран мира. Интересно, что в 1999 году Туркменистан и Азербайджан занимали соответственно 7 и 8 места в списке важнейших партнеров ОАЕ по экспорту.

Индия, быстрыми темпами осуществляющая индустриализацию своей экономики, очень активно работает в таких областях, как атомная энергетика, авиационная и космическая промышленность, металлообработка. Индия является одним из главных поставщиков продовольственных и медицинских товаров в Россию, и поэтому ее важность для России все больше возрастает. По соглашению, грузы (вероятнее всего, контейнерные) будут морем перевозиться в иранский порт Бендер-Аббас, а затем по железной дороге или грузовым автотранспортом в иранские порты на Каспии и, вероятно, в Туркменбаши. Потом контейнеры по Каспийскому морю будут доставляться в российские порты Астрахань, Оля и Махачкала. В будущем, около 10,000 контейнеров в год из общего количества, возможно, по соглашению между Россией и Туркменистаном, будут направлены через Туркменистан, при условии наличия необходимой инфраструктуры. Дальше на север грузы предусматривается перевозить по железной дороге.

Предполагается, что общее время в пути через коридор Север-Юг из субконтинентальных портов Индии до Санкт-Петербурга или Хельсинки составит менее 20 дней, что выгодно отличает его от традиционного 40-дневного морского маршрута через Суэцкий канал и Средиземное море с перегрузкой в Роттердаме или Гамбурге. Подсчитано, что стоимость перевозки составит всего около 60% от стоимости перевозки на традиционном маршруте.

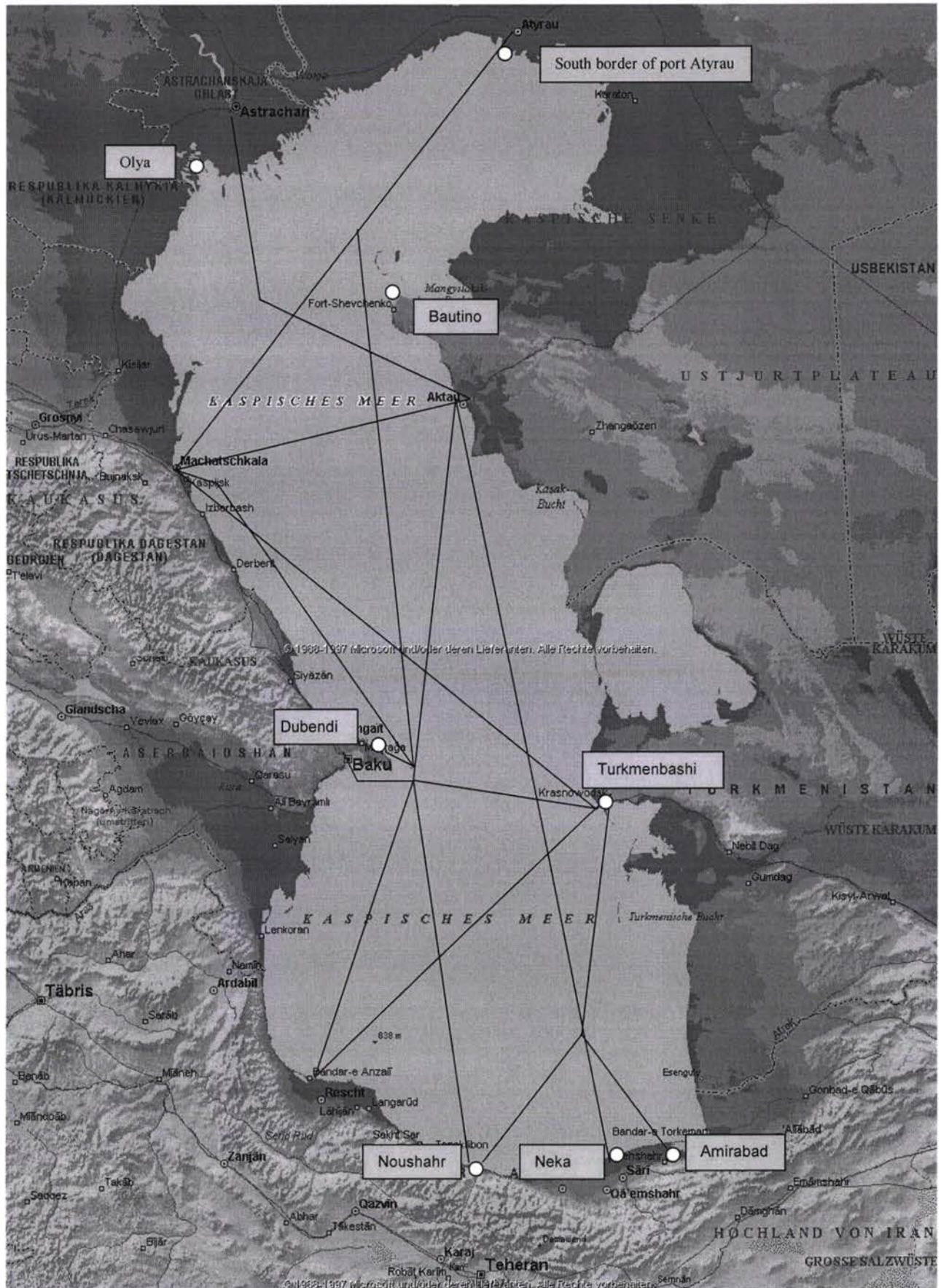
Первые отправки грузов предполагалось провести в мае 2001 года, но подтверждения пока не получено. Товарищество между индийской судоходной компанией и российским экспедитором берет на себя ответственность за перевозку по этому маршруту контейнеров из Индии до России и других европейских стран. Расчетное время в пути, например, из Калькутты до Москвы составляет 33 дня, а плата за провоз, как сообщается, примерно равна 2,800 USD за ДФЭ.

В настоящее время грузы, перевозимые в южном направлении между российскими и иранскими портами на Каспии, включают, в основном, металлы, древесину, бумагу и химическую продукцию, а в северном направлении идут продовольственные товары, автомобили и автобусы. Поскольку Астрахань, основной порт России на Каспийском море, не в состоянии обработать прогнозируемые объемы навалочных и контейнерных грузов, сообщается, что Россия, так же как и Иран, увеличивают мощности своих каспийских портов. Строящийся в настоящее время российский порт Оля, расположенный юго-западнее Астрахани, на первом этапе сможет обрабатывать до 25,000 контейнеров, а по окончании строительства мощности грузообработки составят 8 млн тонн в год..

Иран, стремящийся стать транспортным узлом для грузов, идущих в республики Центральной Азии и обратно, недавно открыл новый порт в Амирабаде и проводит реконструкцию инфраструктуры и грузообрабатывающих мощностей в Нуршаре и других каспийских портах. По сообщениям, правительство Ирана даже рассматривает идею строительства канала между Персидским заливом и Каспийским морем, если (прогнозируемые) объемы перевозок позволят оправдать проект такого масштаба. Специалисты Министерства транспорта России оценивают грузовой потенциал маршрута Север-Юг в 30-40 млн тонн в год (включая 80-100 тысяч контейнеров через три года после начала проекта) стоимостью около 25млрд. USD, что равно 10% объема торговли между Западной Европой и Индийским субконтинентом.

Политики как в России, так и в Иране открыто заявляют, что новый маршрут Север-Юг является проектом, направленным против коридора ТРАСЕКА ЕС и так называемого "посягательства" Запада на регион Каспия. Поэтому, этот коридор, вероятно, более важен стратегически, чем экономически. Расчетная цифра стоимости реконструкции и нового строительства инфра- и супраструктуры в 2,5-3 млрд. USD выглядит довольно низкой, если принять во внимание качество существующей сети железных и автодорог коридора. Кроме того, заинтересованные стороны весьма оптимистично предполагают, что большая часть необходимых инвестиций будет предоставлена частным сектором. И что немаловажно, проблемы таможенных процедур, общих тарифов, отслеживания грузов и использования монопольной власти, которые сегодня затрудняют перевозку грузов через границы в Каспийском регионе, не исчезнут за один день. Так как до полной реализации проекта еще далеко, будущее покажет, как воспримут новый коридор основные потребители транспортных услуг и компании-операторы, соревнующиеся за грузы в торговле Азии с Европой, и оправдаются ли большие надежды российских и иранских экспертов по перевозкам.

Рис 4-2: Основные порты Каспия, и существующие и потенциальные маршруты перевозок



Примечание: Расстояния между портами даны в Приложении 1.

5 Существующие мощности и участники рынка

5.1 Портовые мощности

5.1.1 Азербайджан

5.1.1.1 Баку

В настоящее время Баку является самым крупным портом на Каспийском море. Растянувшийся вдоль побережья Бакинского залива, порт Баку включает в себя, в основном, паромный терминал, контейнерный терминал, рыбный порт и нефтяные терминалы с нефтеперерабатывающими заводами. Бывший лесной терминал недавно был переоборудован в современное предприятие по перевалке нефти.

Порт и портовые сооружения принадлежат государству и управляются организацией «Международный Морской порт Баку» (ММПБ), которая обладает почти полной монополией на обработку грузов. Единственная частная портовая компания в Бакинском заливе эксплуатирует бывший лесной терминал, на котором сейчас происходит перевалка нефтепродуктов из Актау и Туркменбаши. ММПБ работает круглосуточно 365 дней в году. Частные компании преобладают только в бункеровочном бизнесе.

Баку является универсальным портом, имеющим сооружения и оборудование для обработки всех основных товарных групп. Часть грузообрабатывающего оборудования нуждается в полном обновлении или требует ремонта. Новое оборудование для обработки контейнеров, приобретенное с помощью программы Тасис, находится в хорошем состоянии.

В рамках проекта Тасис был полностью модернизирован один склад, который служит сейчас станцией контейнерных грузов. Недавно завершилось строительство внутреннего контейнерного двора (не имеющего, правда, прямого сообщения с причалами), а также поставка соответствующего грузообрабатывающего оборудования, что составляет часть программы ЕС Тасис стоимостью более 3.0 млн USD. Создан первый небольшой контейнерный склад для экспедиторских агентств. Раньше порт использовался в качестве станции для перегрузки товаров между железнодорожным и автотранспортом. Отделы управления, а также рабочий персонал терминалов сейчас имеют возможность обмена данными через сеть ЭОД.

Ведущиеся работы по реконструкции паромного терминала были профинансированы ЕБРР.

И наконец, что немаловажно, с помощью финансирования по проекту ТРАСЕКА ММПБ скоро начнет модернизацию своих навигационных средств в Баку и Дубенди.

В порту Баку шесть судоверфей различной вместимости (до 12,300 двт) и четыре плавучих дока. Один плавучий док может вмещать суда длиной до 160м, т.е. обслуживать самые крупные суда, плавающие сейчас в Каспийском море.

Судоверфи и плавучие доки находятся в рабочем состоянии, а рабочие очень изобретательны в изготовлении запасных частей, решая таким образом проблему нехватки оригинальных запасных частей. Однако, некоторые из имеющихся судоверфей и доков нуждаются в модернизации.

Таблица 5-1: Обзор порта Баку

	Подробности	Баку
1	Географическое положение:	$\varphi = 40,0^{\circ} 23,0' N$ $\lambda = 49,5^{\circ} 51,0' W$
2	Навигационные особенности	Защищен /Залив
3	Глубина (зависит от напр. Осадка)	6 - 9 м
4	Якорные стоянки	Две в заливе, одна в море
5	Лоцманская проводка	Имеется, обязательна только для иностр. судов
6	Таможня	В порту
7	Оборудование для технического обслуживания и ремонта	Имеется (а также судовой верфи)
8	Железнодорожное сообщение	Адекватное
9	Береговая ж.д. эстакада	Есть
10	Автомобильное сообщение	Адекватное
11	Краны	18 кранов грузоподъемностью от 6 до 40 т

Если не считать нефть, транзитные сухие грузы в Центральную Азию и обратно составляют большую часть объемов грузообработки. Более 90% грузов перевозится паромом, из них более 90% в железнодорожных вагонах.

Таблица 5-2: Виды товаров, обрабатываемых в Бакинском порту (непаромные перевозки, в тоннах)

Основные виды товаров	2000
Нефть и нефтепродукты (бывший лесной терминал)	1,200,000 ^о
Соль	42,000
Цемент	8,000
Прочие	3,000
Из них в контейнерах (кол-во конт.)	44
<i>Всего</i>	<i>1,253,000</i>

о: оценка

Таблица 5-3: Виды товаров, обрабатываемых в Бакинском порту (паромные перевозки в западном направлении в тоннах, включая вес тары)

Основные виды товаров	2000
Нефть и нефтепродукты	300,000
Хлопок	125,000
Порожние ж.д. вагоны	90,000
Кокс	43,000
Прочие	52,000
<i>Всего</i>	<i>610,000</i>

Таблица 5-4: Виды товаров, обрабатываемых в Бакинском порту (паромные перевозки в восточном направлении в тоннах, включая вес тары)

Основные виды товаров	2000
Глинозем	247,000
Птица мороженая	109,000
Порожние ж.д. вагоны	43,000
Удобрения	34,000
Трубы	48,000
Сахар	10,000
Сталь, металлы, оборудование	16,000
Химическая продукция	13,000
Алкогольные напитки, сигареты и т.д	16,000
Прочие	104,000
<i>Всего</i>	<i>640,000</i>

Если исключить объемы нефти, переваливаемой на бывшем лесном терминале, который начал работать в 2000 году, доля сухих грузов в общем объеме грузообработки составляет около 75%, и только 5% сухих грузов перевозится обычными судами (не паромами). Поэтому, паромные (коммерческие) перевозки в Бакинском заливе преобладают, особенно между Баку и Туркменбаши. В 2000 году на паромном терминале было обработано 1.25 млн тонн грузов в 20,300 ж.д. вагонах (из которых 10,599 тонн импортных и транзитных грузов) и 1,800 грузовых автомашин (из которых 850 с импортным и транзитным грузом).

5.1.1.2 Дубенди

В зону ответственности ММПБ также входит управление и инфраструктура порта Дубенди (42 км по дороге или 92 мили морем к северу от Баку), где находятся крупные нефтеперевалочные мощности (супраструктура принадлежит государственной нефтяной компании «СОКАР» и азербайджанско-турецкому совместному предприятию «Каспиан Транско»). До семидесятых годов мощностей нефтяного терминала Бакинского порта хватало для перевалки всех объемов поступающей и отправляемой нефти. Для перевалки растущих объемов нефти в семидесятых годах, еще в советские времена, на Апшеронском полуострове был построен дополнительный нефтяной терминал.

В настоящее время нефтяной терминал в Дубенди состоит, в основном, из четырех пирсов, защищенных молем, и береговых сооружений: резервуарных парков, станции для загрузки железнодорожных цистерн, установки для обработки воды, сети нефтепроводов, насосных станций, электростанций, сетей электро- и водоснабжения, административных зданий. Существующая в порту осадка составляет около 8 м, но мель у входа в порт ограничивает максимальную осадку судов до 6.5 м. Мель планируется ликвидировать. Порт оказывает услуги круглый год, но плохие погодные условия обычно заставляют закрывать порт на 30-40 дней в году.

В настоящее время порт принимает более 3 млн тонн сырой нефти в год из Актау (Казахстан) (2.4 млн тонн, преимущественно, от «Тенгиз Шеврон Ойл») и Окарема и Челекена (Туркменистан) (0.75 млн тонн от «Мобил Ойл» и «ТоталФина»). Нефть затем отправляется по железной дороге в черноморский порт Батуми под эгидой «Каспиан Транско», которая эксплуатирует в Дубенди два причала (№1 и №3). Порт Дубенди, работающий сейчас на 60% своей проектной мощности, составляющей 5 млн тонн в год, можно модернизировать для перевалки 10 млн тонн ежегодно. Нетрудно заметить, что не все четыре пирса находятся в надлежащем рабочем состоянии (некоторые бетонных конструкции сильно разрушены, с трещинами, в которых видны ржавые стальные балки).

Супраструктура находится в рабочем состоянии, но сильно нуждается в техническом обслуживании и ремонте. Некоторые компоненты должны быть заменены современным оборудованием, чтобы повысить производительность грузообработки.

5.1.2 Казахстан

5.1.2.1 Морской Торговый порт Актау

АМТП является единственным международным морским портом Республики Казахстан, связывающим ее с Россией, Туркменистаном, Ираном и Азербайджаном. Порт был основан в 1963 году и расположен на полуострове Мангышлак.

Управление портом осуществляет государственная администрация Морского Торгового порта Актау (АМТП). Грузообрабатывающими операциями занимаются, в основном, частные компании. Порт работает круглосуточно весь год.

После недавней реконструкции причалов для сухих грузов мощности АМТП составляют 1.5 млн тонн сухих грузов в год. В 2000 году было обработано 0.75 млн тонн сухих грузов, из которых 90% составляли металлы (для Ирана). В мае 2001 года введен в эксплуатацию новый зерновой терминал. Реконструкция железнодорожного паромного терминала, которую планируется завершить к концу июля 2001 года, позволит значительно увеличить небольшие объемы осуществляемых автомобильными паромными перевозками между Актау и Баку. Планируется строительство полностью оборудованной контейнерной станции, а также двух новых нефтяных причалов и дополнительного причала для насыпных грузов (руды).

Имеющиеся мощности по перевалке нефти и нефтепродукты теоретически позволяют порту обрабатывать ежегодно до 8.5 млн тонн наливных грузов. Если в 2000 году порт обработал 3.4 млн тонн сырой нефти и нефтепродуктов, это значит, что его мощности использовались не более, чем на 40%. Когда составлялся данный отчет, большая часть нефти поступала в порт по железной дороге с Тенгизского месторождения и по нефтепроводу из Бузачи. Уже подписан Меморандум о взаимопонимании, предусматривающий предоставление кредита ЕБРР для реконструкции нефтяных причалов №4 и №5 (вместе с молем для нефтяных причалов №9 и №10). Работы по реконструкции планируется начать в 2002-2003 г.

Что касается перевозок вглубь страны, разрабатываются планы строительства дороги из Актау до границы Казахстана с Узбекистаном, которая пройдет параллельно существующей железной дороге. Будет проведена реконструкция дороги между Актау и Атюрау на северном побережье Каспия. Узбекистаном построена недостающая железнодорожная ветка между Учкудуком и Нукусом, что позволит осуществлять прямые перевозки между Актау и Узбекистаном. Это еще больше повысит привлекательность порта Актау для транспортировки грузов вглубь региона.

В настоящее время Актау страдает от неадекватности и дороговизны железнодорожной связи с основными магистралями. Земля, по которой проходит 18-километровая железнодорожная ветка от Актау до Мангышлака, принадлежит приватизированной компании «Каскор», которая взимает высокую плату за ее использование. Эта проблема признается лицами, принимающими решения, и, как полагают, ее займутся в ближайшее время.

Таблица 5-5: Обзор порта Актау

Подробности	Актау
Географическое положение:	$\varphi = 43,0^{\circ} 36,0' N$ $\lambda = 51,0^{\circ} 14,0' W$
Навигацион. особенности	2 мола
Глубина (завис. от	
Осадка	От 5 до 7,6 м
Якорная стоянка	Перед портом
Лоцманская проводка	Нет
Таможня	В порту
Железнодорожное сообщение	Технически недостаточное
Ж.д. платформа	В наличии с июля 2001года
Автодорожное сообщение	В настоящее время недостаточное
Краны	Четыре береговых крана грузоподъемностью 20 т и один грузоподъемностью 32 т, Два самоходных крана грузоподъемностью 35 т и 65 т.

Таблица 5-6: Объемы грузообработки в АМТП в 2000 г. (тонны)

Товар	Актау-Иран	Иран-Актау	Актау-Россия	Россия-Актау	Актау-Баку/Дуб.	Баку-Актау	Итого
Сырая нефть			767,824		2,457,243		3,225,067
Нефтепродук			87,161		73,312		160,473
Металлы., сталь	671,226	42					671,268
Зерно	14,502						14,502
Прочие	42,605	23,579					66,184
Всего	728,334	23,620	854,985	0	2,530,555	0	4,137,494

Таблица 5-7: Паромные перевозки, 2000 г. (тонны)

Товар	Паром Актау-Баку	Паром Баку-Актау
Автомобили	115	97
Грузовики	2,046	4,553
Прочие	233	1,544
Всего	2,394	6,194
Кол-во грузовиков	160	214

Данные свидетельствуют о том, что деятельность порта Актау в большой мере зависит от обработки экспортных навалочных грузов, где сырая нефть (отправляемая, большей частью, в Дубенди) играет главенствующую роль. Ввозимые как навалочные, так и сухие грузы составляют всего около 5% от общего объема грузообработки. Поэтому, из судов преобладают танкеры, прибывающие в порт пустыми и уходящие загруженными или частично загруженными, как в случае с танкерами крупных размеров.

5.1.2.2 Атырау и Баутино

Порт Атырау недавно был куплен частной компанией, которая согласилась выполнить определенные условия государства, а именно: гарантировать минимальный объем инвестиций, не изменять характер деятельности и не производить увольнений. На этом этапе порт зависит

от рыбной отрасли, перевалки нефтепродуктов и некоторого количества генеральных грузов. Неизвестно, какое будущее планируют для порта его новые владельцы. Вполне вероятно, что будущее развитие может быть связано с проведенной недавно реконструкцией местного нефтеперерабатывающего завода. Однако, море в районе Атырау очень мелкое (не более 2-3 м) и порт зимой замерзает, что ограничивает перспективы его развития.

Баутино – небольшой порт, расположенный на западном побережье полуострова, являющегося самой западной точкой береговой линии восточного Каспия. Порт естественно защищен со всех сторон, кроме северо-запада. Старая его часть служит рыбным портом, а новая часть принадлежит и управляется АМТП. В настоящее время Баутино выполняет роль базы снабжения для ближних нефтяных месторождений и обрабатывает лишь незначительные количества стройматериалов и оборудования для нефтяных промыслов.

Хотя Казахстан и выражал намерение избегать советской модели организационного смешения всех мыслимых видов морских и портовых операций, последние планы предусматривают передачу порта Баутино государственной судоходной линии Казахстана «Казмортрансфлот», с дальнейшим преобразованием его в нефтяной порт. Баутино находится очень близко от Тенгиза и некоторых других нефтяных промыслов (существует проект строительства нефтепровода). Смысл передачи прав собственности заключается в том, чтобы предоставить судоходной линии активы, облегчающие развитие «Казмортрансфлота», для которого порт Баутино может оказаться очень полезным в качестве обеспечения займов для закупки судов. В то же время «Казмортрансфлот» на начальном этапе должен содействовать его переоборудованию и нести ответственность за его работу.

Морской Торговый порт Баутино на данном этапе принадлежит порту Актау. Соответственно, ЕБРР, как главный кредитор АМТП, должен одобрить передачу прав собственности. Когда согласие ЕБРР будет получено, предполагается, что развитие Баутино пойдет немного быстрее, чем при администрации АМТП, поскольку условия кредитного соглашения между ЕБРР и АМТП ограничивают ресурсы АМТП для новых инвестиций до 500,000 USD в год. Таким образом, при этих условиях для переоборудования Баутино имеющихся фондов явно недостаточно.

Глубины у порта довольно значительные, и в Баутино могли бы заходить более крупные суда, чем в Актау, при условии проведения дноуглубления портового бассейна, что сравнительно нетрудно сделать благодаря песчаному грунту.

В Министерстве транспорта и связи убеждены, что и в Актау, и в Баутино будет достаточное количество грузов, чтобы оправдать дальнейшие инвестиции. Предполагается, что в ближайшие пять-десять лет Баутино не сможет конкурировать с Актау.

Таблица 5-8: Порты Атырау и Баутино

Подробности	Атырау	Баутино
Географическое положение:	Город: $\varphi = 47^{\circ} 07' N$ $\lambda = 51^{\circ} 55' E$ Порт: $\varphi = 46^{\circ} 54' N$ $\lambda = 51^{\circ} 40' E$	$\varphi = 44^{\circ} 33' N$ $\lambda = 51^{\circ} 15' E 50^{\circ} 15' E$
Навигационные особенности	Расположен на реке Урал, замерзает с ноября по март.	Замерзает с декабря по февраль, но не каждый год. Толщина льда не более 15 см.
Глубина (зависит от напр. ветра)		
Осадка	Около 3 метров, проводятся дноуглубительные работы	4 - 5 м на рейде в порту: 3,5 - 4 м, в западной части только 3 м, ведутся дноуглубительные работы
Подходы	Ведутся дноуглубительные работы	12 м – 13 м
Якорная стоянка	На реке	Две на внешнем рейде
Длина пристани	210 м	120 м
Лоцманы	Есть	Есть
Буксир	Есть	Есть
Килектор	Нет	Нет
Таможня	Есть, пост в 25 км от порта	Из Актау
Автоморное сообщение	Неудовлетворительное	Недостаточное
Ж.д. сообщение	Адекватное	Нет
Ж.д. платформа для парома	Нет	Нет
Платформа для грузов ро-ро	Нет	Нет
Краны	Имеются; грузоподъемность 4-5т, один грузоподъемностью до 16 т	Имеются плавучие, гусеничные и автомобильные краны
Ангараы, резервуары, склады	Нет информации	Резервуары для воды и нефтепродуктов

5.1.3 Туркменистан

5.1.3.1 Туркменбаши и Уфра

Порт Туркменбаши расположен на восточном берегу Каспийского моря, как раз напротив Баку. Портом владеет и управляет государственная компания «Туркменские морские линии» (ТМЛ), непосредственно подчиняющаяся Совету Министров. «ТМЛ» является морской администрацией Туркменистана, а ее генеральный управляющий имеет ранг заместителя министра транспорта. В этом качестве управленческая деятельность «ТМЛ» распространяется на

- Портовый комплекс Туркменбаши, включая эксплуатацию, техническое обслуживание и безопасность канала, судоверфь, паромный терминал и нефтяной терминал в Уфре;
- Порт Челекен;
- Порт Окарем;
- Четыре судна-сухогруза около 3000 двт каждое («ТМЛ» заказала новый танкер грузоместимостью 5400 - 7500 двт и максимальной осадкой 4.6 м, который будет построен в Турции и поставлен в 2002 году; сообщается, что подписан опцион на строительство еще трех-четырёх танкеров).

Туркменбаши принимает железнодорожные паромы и обычные и многоцелевые суда, плавающие на Каспийском море и заходящие из Черного моря через Волго-Донский канал. Кроме паромного терминала с двумя причалами и нового здания вокзала, а также мощностей по обработке генеральных грузов, порт Туркменбаши имеет полностью оборудованную контейнерную станцию (строительство финансировалось проектом ТРАСЕКА), которая в настоящее время не используется на полную мощность.

На судовой верфи есть мастерские и старый плавучий док для судов длиной до 150 м. Мастерские находятся в работоспособном состоянии и могут изготавливать несложные запасные части. Плавучий док в настоящее время не имеет класса. Резервуары для воды и высокого давления ржавые, система насосов не в состоянии полностью откачивать воду из резервуаров. В настоящее время док может принимать только суда длиной не более 30 м.

Чтобы попасть в порт, нужно пройти по подходному каналу длиной 15 морских миль, который страдает от заиления. После входа в канал суда проходят между полуостровом и островом. Светящиеся буи и створы на входе находятся в очень плохом состоянии, некоторые из них не работают. То же относится и к светящимся буйам в канале, большинство из которых не работает, их солнечные батареи сломаны, топовые знаки и радарные отражатели отсутствуют. Их цвет и знаки неразличимы. Дополнительную опасность для судоходства представляют погодные условия, когда скорость ветра превышает 17 м/сек. (по сообщениям, от 75 до 90 дней в году). Такая ситуация особенно опасна для высокоскоростных судов (таких, как паромы), у которых повышенная "парусность" и которым нужно поддерживать значительную скорость в канале, чтобы не потерять управляемость.

У Центра управления порта не хватает такого базового обзорного оборудования, как радар и оборудование GMDSS. Поэтому, суда не могут ни войти в порт, ни выйти из него в темное время суток и обычно ждут наступления рассвета.

Однако, предполагается, что до конца 2002 года ситуация значительно улучшится благодаря реализации двух проектов ТРАСЕКА.

Table 5-9: Порты Туркменбаши и Уфра

Подробности	Туркменбаши	Уфра
Положение:	40°01' N, 52°58'E.	40°00' N, 52°59E.
Навигационные особенности	Расположен в северо-западной части залива Туркменбаши, с морем соединен узким каналом	4 морских мили к востоку от порта Туркменбаши
Глубина (зависит от направления ветра)		
Осадка	5-6 м	5-6 м
Подходы	Ведутся дноуглубительные работы и реконструкция	Ведутся дноуглубительные работы и реконструкция
Якорная стоянка	Судам приходится ждать вне зоны залива	Судам приходится ждать вне зоны залива
Длина пристани	670 м + паромный терминал	Два пирса с двумя причалами каждый, планируется еще два
Лоцманская проводка	По требованию	По требованию
Буксир	Есть	Есть
Килектор	Есть	Есть
Таможня	В порту	В порту
Автодорожное сообщение	Адекватное	Адекватное
Ж.д. сообщение	Технически адекватное	Технически адекватное
Железнодорожная платформа	Есть	Нет
Краны	Около 15 кранов грузоподъемностью 5-32 т + один плавучий кран	Кранов нет
Ангары, резервуары, склады	Контейнерная станция	Резервуарн. парк, трубопроводы, нефтеперерабатывающий завод

В 1999 году объем паромных перевозок составил 610,000 тонн (исключая вес тары, 260,000 т импортных и 350,000 т экспортных грузов из/для Азербайджана, а также других стран Кавказа и Европы.) за 360 рейсов «туда и обратно» между Туркменбаши и Баку. В 2000 году объем перевозок возрос почти до 875,000 т (425,000 т импортных и 450,000 т экспортных грузов) за 400 рейсов.

Таблица 5-10: Объемы грузообработки на паромном терминале в Туркменбаши (в тоннах, без веса тары)

Товар	1999	2000
Нефтепродукты (экспорт)	245,000	210,000
Пищевые продукты (импорт)	130,000	110,000
Оборудование и транспортные средства (экспорт)	30,000	45,000
Хлопок (экспорт)	55,000	90,000
Строительные материалы (экспорт)	24,000	30,000
Удобрения (экспорт)	79,000	25,000
Глинозем (импорт)	20,000	180,000
Прочие	27,000	185,000
Всего	610,000	875,000

Объем перевозок обычными и многоцелевыми судами (примерно 110 судозаходов) составил в 1999 году около 150,000 тонн:

Таблица 5-11: Объемы обработки обычных судов в Туркменбаши (в тоннах)

Товар	1999
Соль (внутренние поступления и экспорт)	68,000
Химическая продукция (импорт)	13,000
Оборудование и транспортные средства (импорт)	12,000
Сахар (импорт)	7,000
Строительные материалы (экспорт)	25,000
Прочие (импорт-экспорт)	25,000
Всего	150,000

Нефтяной терминал Уфра расположен в 4 морских милях к востоку от порта Туркменбаши и связан с морем тем же подходным каналом, что и Туркменбаши. Он включает в себя два старых пирса, у которых могут разместиться четыре судна до 7,400 двт (класса «Апшерон»). Пирс №1 предназначен для разгрузки сырой нефти (для нефтеперерабатывающего завода в Туркменбаши) и погрузки продуктов нефтепереработки, а пирс №2 исключительно для перевалки нефтепродуктов. Оба пирса оснащены работоспособным противопожарным оборудованием, но оборудование для сбора разливов нефти и очистки балластной и трюмной воды нуждается в замене или ремонте.

Сырая нефть из Челекена и Окарема разгружается в Уфре и отправляется на нефтеперерабатывающий завод в Туркменбаши; затем часть светлых нефтепродуктов вывозится из Уфры на экспорт. В 1999 году в Уфре было разгружено около 235 тысяч тонн сырой нефти (внутренние перевозки), что намного меньше, чем в 1998 году (710 тысяч тонн). Что касается нефтепродуктов, то в 1999 году в Уфре было погружено 2.5 млн тонн, что немного меньше по сравнению с 1998 годом (2.7 млн тонн). Темные и светлые нефтепродукты отправлялись в страны Средиземноморья (44%), Кавказа (21 %), Иран/Турцию/Афганистан (23 %) и в различные страны Восточной и Северной Европы. С недавних пор некоторое количество нефтепродуктов, в основном, керосина, импортируется: 26 000 тонн в 1998 году и 2 500 тонн в 1999 году.

5.1.3.2 Окарем и Челекен

Порты Окарем и Челекен используются, главным образом, для экспорта сырой нефти в Дубенди (Азербайджан) и Нека (Иран). Некоторое количество нефти также отправляется в Уфру для переработки в Туркменбаши.

Челекен получает сырую нефть с нефтяных промыслов Азизбеково и Котуртепе. Нефть хранится недалеко от залива на нефтебазе Карагель и затем перекачивается к двустороннему пирсу, который может принимать танкеры до 5,000 двт. Сейчас система насосов и трубопроводов не позволяет производить одновременную погрузку танкеров. По сообщениям, производительность челекенского терминала составляет 3.5 млн тонн в год, и сейчас планируются работы по модернизации погрузочно-разгрузочного оборудования. Пирс оснащен современным противопожарным оборудованием и может работать круглые сутки.

Порт Челекен также имеет оборудование для обработки сухогрузов (портальные краны), но оно используется редко.

Порт Окарем состоит, главным образом, из резервуарного парка объемом 20,000 м³ и построенного в 1967 году пирса, который может принимать танкеры дедвейтом 5,000 тонн. Мощность оценивается в 2.5 млн тонн в год. Противопожарное оборудование и освещение отсутствуют, поэтому работа в ночное время невозможна. Обработка сухогрузов в Окареме не предусмотрена.

5.1.4 Россия

У России на Каспийском море в настоящее время два основных порта, и ведется строительство третьего.

Астрахань расположена на берегах реки Волги, примерно в 170 км от Каспийского моря. Протяженность района порта около 50км, и портовые сооружения располагаются по обеим сторонам реки. Со стороны Каспия в Астрахань ведет Волжско-Каспийский канал (45 морских миль по реке и 56 по морю). Канал идет от рейда Астрахани до «нулевого» километра реки Волга у поселка Красные Баррикады, расположенного в 34 км вниз по реке от Астраханского порта.

Порт Астрахань имеет пассажирский и паромный терминалы, оборудование для погрузки и разгрузки генеральных и навалочных грузов, а также танкерные терминалы для перевалки нефти в железнодорожных цистернах. Кроме этого, есть хорошо развитые судостроительные и судоремонтные предприятия.

Глубина канала поддерживается на уровне 4 м с помощью дноуглубительных работ. Входной канал зимой замерзает, но остается судоходным круглый год благодаря ледоколам, работающим с декабря по март.

В Махачкале имеются сооружения для обработки сухих грузов (2 причала) и перевалки нефти (4 причала). Кроме того, порт предлагает услуги по ремонту судов. Недавно было предпринято несколько попыток по созданию условий для обработки паромов и грузов ро-ро. Порт планирует строительство специализированного железнодорожного паромного терминала и ветки до нефтепровода Баку-Новороссийск, который проходит в стороне от порта.

По сообщениям, Махачкала может принимать самые крупные на Каспии танкеры (дедвейтом 12,300 тонн и осадкой 8м) на своих нефтяных причалах, в то время как глубина у терминала сухих грузов составляет всего 4.5м.

Морской порт Оля расположен почти в 100 км к югу от Астрахани. Недавно завершился первый этап строительства, и порт сейчас может обрабатывать паромы и суда с генеральным грузом. Предполагается, что на заключительном этапе мощности грузообработки порта Оля составят 8 млн тонн сухих навалочных грузов, обычных грузов и контейнеров. Однако, для этого также потребуется улучшение сухопутного сообщения порта (напр. строительство 46-километровой железнодорожной ветки до основной магистрали).

Таблица 5-12: Обзор портов России

Подробности	Оля (строится)	Астрахань	Махачкала
Географическое положение:	$\varphi = 45^{\circ} 47' N$ $\lambda = 47^{\circ} 32' E$ 100 км к югу от Астрахани на Волге	$\varphi = 46^{\circ} 22' N$ $\lambda = 48^{\circ} 05' E$ по обеим сторонам Волги, ≈ 50 км вдоль Волги	$\varphi = 42^{\circ} 57' N$ Port area: $42^{\circ} 00' N$ $\lambda = 47^{\circ} 32' E$ $45^{\circ} 00' E$ делится на порт для нефтяных и сухих грузов, и рыбный порт
Навигационные особенности		Суда могут заходить круглый год, имеются ледоколы. Ширина Волги в районе порта: 0,6-1,5 км; Защита от паводка: искусственная земляная дамба	Суда могут заходить круглый год, имеются ледоколы. Доступ к порту по подходному каналу, движение одностороннее. Ветры: в основном ЮВ и СЗ, высокие волны с ЮВ
Глубина (зависит от направл. ветра)			
Осадка	Сейчас около 4 м	Около 4 м	4,5 м, ведутся дноуглубительные работы
Заход/подход			Заход круглосуточно, но не при сильном С, В или ЮВ ветре; глубина канала меньше 10м; ведутся дноуглубительные работы
Якорная стоянка	Временная недалеко от порта, а также на морском рейде Астрахани		За пределами порта и на рейде
Длина пристани	250 м	1.500 м	500 м; идет строительство еще 500 м пристани
Лоцман. проводка	Есть	Есть	По требованию
Буксиры	Есть	Есть	Есть, мощностью 110 - 880 квт
Килектор	Есть	Есть	Есть
Таможня	Да	Да	Да
Дорожные подъезды	Адекватные	Адекватные	Адекватные
Ж.д. подъезды	Нет	Только к некоторым пирсам	Адекватные
Ж.д. платформа для парома	Планируется	Нет	Нет
Краны	2 крана грузоподъемностью 5 т каждый	Краны грузоподъемностью от 3 до 20 т, имеются также плавучие краны	Краны грузоподъемностью от 3 до 20 т
Ангары, резервуары, склады	Ведется строительство	Только на некоторых пирсах	Склады, холодильник и резервуары для нефти
Количество и длина причалов	Один пирс длиной 250 м	Несколько причалов	Один пирс длиной 500 м

5.1.5 Иран

У Ирана в настоящее время четыре основных порта на побережье Каспийского моря.

Порт Бендер-Анзали является крупнейшим иранским нефтяным портом на Каспии и одним из самых больших вообще на Каспийском море. Он расположен на берегах реки, управление осуществляет принадлежащее государству «Портово-судоходное предприятие Бендер-Анзали». Порт является более или менее «внутренним», с причалами, расположенными по берегам реки. Имеется четыре причала для генеральных и навалочных грузов и два для перевалки нефти. Навалочные грузы, в основном, разгружаются прямо в грузовые автомашины, как и часть сырой нефти, поскольку у порта только один комбинированный трубопровод для нефти и газа, соединяющий порт с внутренней трубопроводной системой Ирана. Поэтому сырую нефть перекачивают из танкеров в автоцистерны для дальнейшей транспортировки или на близлежащую нефтебазу в Решде.

В Бендер-Анзали есть небольшая судовой верфь, на которой строятся рыболовные суда и буксиры.

Порт Нуршар имеет форму квадрата, врезанного в береговую линию, с двумя молами. Управление осуществляет «Портово-судоходное предприятие Нуршара». Каждый мол имеет два причала, в целом три для сухих грузов и один для перевалки нефти. Нефтяной причал соединен с расположенной неподалеку нефтебазой (вместимостью около 1000 м³). Два причала для сухих грузов могут переваливать мазут, который разгружается непосредственно в автоцистерны. Для сухих грузов у порта имеются крытые склады площадью 15,000 м² и 47,000 м² площади для открытого хранения.

Две мастерские в Нуршаре могут выполнять лишь ограниченные объемы по техническому обслуживанию и ремонту судов.

Управление портом Нека, расположенным недалеко от Нуршара, также осуществляет «Портово-судоходное предприятие Нуршара». Построенный в качестве нефтяного порта, он располагает 4 нефтяными причалами и одним многоцелевым, который сегодня используется для обработки сухих грузов. Нефтяные причалы эксплуатирует, в основном, «Национальная Иранская нефтяная компания» (НИНК). Иран переоборудовал старую газопроводную систему Нека-Тегеран в нефтепровод, поэтому сейчас в порту два трубопровода для разгрузки сырой нефти. Глубина в подходном канале и у причалов около 5 м, что позволяет обрабатывать танкеры дедвейтом до 5000 тонн.

В Нека есть небольшая судовой верфь, которая может выполнять техническое обслуживание и ремонт рыболовных судов.

Недавно открытый порт Амирабад будет одним из самых крупных и хорошо оснащенных портов в районе Каспийского моря. Порт находится на расстоянии около 180 километров к востоку от Нуршара и недалеко от порта Нека. Есть железнодорожные пути, связывающая порт с железнодорожной системой страны. Вскоре ожидается ввод в эксплуатацию двух причалов (один из них для грузов ро-ро), обсуждается строительство железнодорожной платформы. На заключительном этапе порт будет располагать десятью причалами для сухих грузов, нефти и нефтепродуктов. Местные эксперты полагают, что для достижения полной работоспособности требуется проведение дноуглубительных работ и улучшение системы управления портом.

Таблица 5-13: Обзор портов Ирана

Особенности	Бендер-Анзали	Нуршар	Нека	Амирабад
Географическое положение:	$\varphi = 37^{\circ} 30' N$ $\lambda = 49^{\circ} 30' E$	$\varphi = 36^{\circ} 40' N$ $\lambda = 51^{\circ} 30' E$	$\varphi = 36^{\circ} 50' N$ $\lambda = 53^{\circ} 15' E$	$\varphi = 36^{\circ} 59' N$ $\lambda = 53^{\circ} 20' E$ 180 км к востоку от Нуршара, близ Неки
Навигационные особенности	двухмолвый канал шир. 200 м, длина на восток 820 м, опасно при сев. ветрах < 8 по шкале Бофорта, не функционирует	двухмолвый канал шир. 190м, длина на восток 820м, на западе 1040 м, опасно при сев.-зап. ветре, <8 (Бофорт), нет операций, песчаный пляж, горный ландшафт на зад. плане, осн. ветры - Ю, ЮЗ, менее 9 (Бофорт). Туман: 25 дней в году	Опасно при сев. ветре, < 6 (Бофорт) - остановка операций, 2 мола - хорошие объекты для радарного и компасного пеленга	
Глубина (зависит от направления ветра)				
Осадка у стенки причала	4.5 to 5 м, у причалов до 6 м	4.5 to 6 м	4.0 м, идёт дноуглубление до 5 м	5 м, в наст. время идет дноуглубление
Вход/Подходные пути	Ширина 200 м, фарватер - 90 м, мин. глубина 5 м	Ширина 220 м, с отмелями, глубина от 3.5 до 5 м	>5 м	В наст. время идет дноуглубление, подр. данных нет
Якорные стоянки	Только за пределами, Каспийское море	Перед входом в порт		
Длина причалов	800 м	350 м, из которых функционируют только 250 м	200 м	
Лоцманская проводка	Обязательна	Обязательна	Обязательна	
Буксиры	2	2	1 мощн. 1600 л.с.	
Таможня	Имеется	Имеется	Имеется	Имеется
Дорожное сообщение	Удовлетворительное	Удовлетворительное	Удовлетворительное	Удовлетворительное
Connection to national railway	Неудовлетворительное	Неудовлетворительное	Неудовлетворительное	Удовлетворительное
Ж/д платформа	Отсутствует	Отсутствует	Отсутствует	Проектируется
Платформа ро-ро	Отсутствует	Имеется	Отсутствует	Отсутствует
Краны	x 15 до 20 т, 20 x 5 до 30 т	10 x 5 т 2 x 20 т	Только причальные	
Склады, хранилища	40 000 м ²	12 000 м ²	10 танков, емкость 25 тыс. т	
Причалы, пристани, длина	8 x 120 м	5 x 120 м	5 x 150 м (4 для нефтепродуктов, 1 универсальный), до 5000 двт.	1 x 150 т

5.2 Суда, работающие в Каспийском море

Эксплуатация судов в Каспийском море определяется (значительными) ограничениями по осадке в большинстве каспийских портов и ограничениями Волго-Донского канала, допускающего вход в Каспийское море и выход из него только судов с тоннажем 3500 - 4000 т. Таким образом, большинство работающих здесь судов (особенно сухогрузов) имеют дедвейтный тоннаж от 3000 до 4000 т, обеспечивающий полный диапазон возможностей (включая возможность захода в порты Ирана и Волго-Донский канал). Естественно, что суда такого размера и перевозимые ими грузы имеют более высокую стоимость на единицу продукции, чем у судов большего размера, что непосредственно сказывается на стоимости транспортных перевозок в Каспийском море.

В настоящее время количество судовых компаний в Каспийском регионе довольно ограничено, в том числе по причинам исторического характера. До дезинтеграции Советского Союза только два государства имели выход к Каспийскому морю - Советский Союз и Иран. Морские транспортные перевозки через Каспийское море по линии восок-запад/запад-восток были монополизированы государственным Каспийским пароходством (Каспар), с главным управлением в Баку, где также были зарегистрированы почти все суда. Перевозки по линии север-юг, между Советским Союзом и Ираном, осуществлялись советскими ("Каспаром" и некоторыми линиями "река-море") и иранскими судами.

Теперь, после распада Советского Союза, выход к морю имеют пять государств, но несмотря на это на каспийском транспортном рынке в отношении конкуренции мало что изменилось. "Каспар" с почти всем ее имуществом перешла к Республике Азербайджан и теперь является государственной транспортной линией Азербайджана. Туркменистан открыл собственную транспортную линию ТМЛ (Туркменские Морские Линии), в настоящее время обслуживаемую довольно ограниченным количеством (сухогрузных) судов. Казахстан основал государственную компанию "Казмортрансфлот", временно эксплуатирующую зафрахтованные (азербайджанские и российские) танкеры. Кроме того, свои услуги предоставляют некоторые российские транспортные линии "река-море". Иранская государственная транспортная компания "Хазар", осуществляет перевозки через порты Ирана.

Основными участниками каспийского транспортного рынка являются:

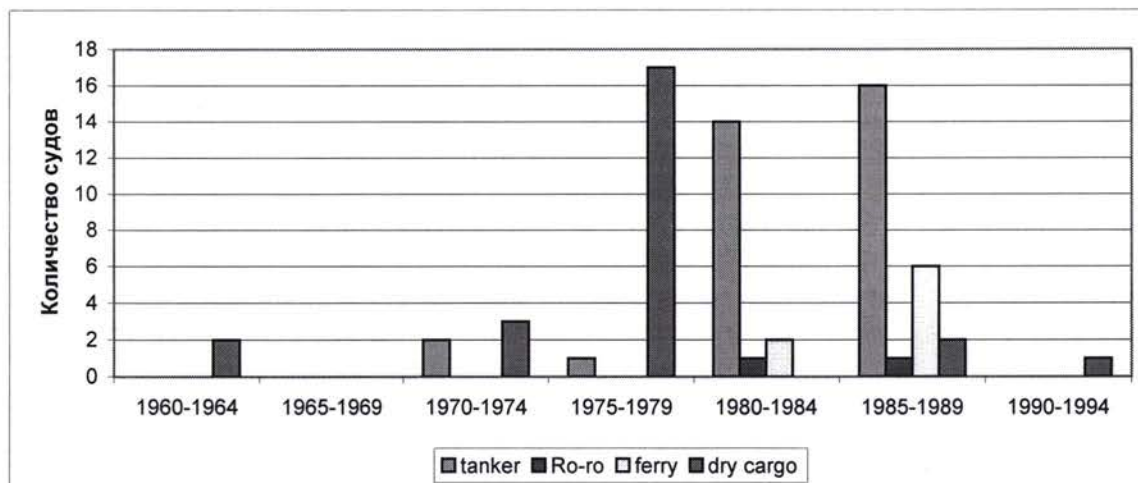
Каспийское пароходство ("Каспар", с главным управлением в Баку), в настоящее время крупнейший игрок на каспийском транспортном рынке, имеющий 8 ж/д паромов, 34 танкера, 23 сухогруза и 2 паромы ро-ро. Некоторые из этих судов работают в настоящее время в Черном и/или Средиземном море, другие простаивают в связи с отсутствием заказов или ремонтом. Общий дедвейтный тоннаж каспийского флота компании составляет 350 000 тонн. В настоящее время 21 сухогруз, 1 паром и 1 танкер работают за пределами Каспийского моря. Суда "Каспара" обслуживают все каспийские порты. Компания активно работает с перевозками пассажиров, сухих и жидких грузов, а также обслуживает все паромные линии на Каспийском море (Баку - Актау/Туркменбаши) и обладает монополией на транспортировку нефти от восточного побережья Каспийского моря в Баку/Дубенди.

Таблица 5-14: Каспийское пароходство – состав и расположение флота

Тип судна	Базирование	Количество (2000)	Дедвейтный тоннаж
Паром	Всего	8	31 880
	из них в Каспийском море	7	27 895
Ро-Ро	Всего	2	9 346
	в Каспийском море	0	0
Сухогруз	Всего	22	88 975
	в Каспийском море	2	7,420
Танкер	Всего	33	215,888
	в Каспийском море	32	208,478
Всего	Всего	66	346,089
	Каспийское море	41	243,793

Источник: Данные Каспийского пароходства

Рисунок 5-1: Флот Каспийского пароходства, распределение по возрасту (на июль 2000)



Источник: Результат обработки данных, предоставленных Каспийским пароходством

Значительная часть флота Каспийского пароходства состоит из относительно старых судов. Три сухогрузных судна были построены менее 15 лет назад, остальным - 20 и более лет. Во всем мире суда старше 15 лет считаются устаревшими и являются объектами более высоких страховых ставок H&M (корпус и техническое оборудование), P&I (взаимное страхование) и транспортных страховых премий. Большая часть танкеров (30) построена в 80-е годы. За последнее десятилетие флот пополнился только одним судном (сухогруз постройки 1994 года). Бизнес-планом, разработанным в "Каспаре" в 1996 году, было предусмотрено приобретение новых судов. Эти планы не были реализованы в силу внешних обстоятельств и ограниченности бюджетных средств. Согласно сообщениям, в настоящее время "Каспар" участвует в переговорах с международными финансовыми организациями о закупке сухогрузов. По состоянию на июль 2001 года был подтвержден заказ от "Каспара" на строительство одного сухогрузного судна дедвейтом 4000 тонн.

Российские транспортные компании

Россия имеет очень обширный флот судов типа "река-море", большинство из которых обслуживает транспортные линии развитой системы российских рек и прочих внутренних водных путей. Многие транспортные компании, эксплуатирующие эти суда, работают на традиционных торговых маршрутах. Однако, это не означает, что их суда не могут появиться в Каспийском море. Краткий обзор российских транспортных компаний, обслуживающих порты Каспийского моря, в рамках данного отчета ограничен представлением компаний, активно действующих на этом рынке в настоящее время. В случае оживления экономики этого региона их число (по крайней мере, теоретически) может возрасти. 200 российских судов приписаны к каспийским портам, хотя это число включает многие мелкие суда, эксклюзивно занятые на внутренних прибрежных и речных торговых линиях.

Северо-Каспийское пароходство в Астрахани, согласно недавним сообщениям, планирует приобрести совместно с партнерами из Германии сухогруз "река-море" дедвейтом 2500 - 3000 тонн, в добавление к уже имеющемуся средних размеров флоту подобных сухогрузов и одно небольшое морского судно на 100-200 пассажиров. Компания специализируется на торговле с Ираном.

Другими российскими транспортными компаниями, активно работающими на рынке перевозок сухих грузов на Каспийском море, являются базирующиеся в Астрахани московские компании "Лакор" и "Морцентр-тек", а также "Вагна Шиппинг/Волго-Астраханская группа". Подробные сведения о составе их флотов отсутствуют.

"Волготанкер", российская компания из Самары, имеющая, среди прочих, 176 танкеров и 49 нефтерудовозов. Как видно из названия компании, "Волготанкер" занимается перевозками

наливных грузов, в основном нефти и ее производных. Довольно ограниченное число подходящего размера танкеров типа "река-море" работает в Каспийском море. "Волготанкер" также активно работает на перевозках по рекам Кама, Дон, Днепр, Дунай и их притокам. Во время проведения консультантами полевых исследований суда "Волготанкера" обслуживали все каспийские нефтяные порты, за исключением Баку. В недавнее время центр активности компании переместился на перевозки нефти и нефтепродуктов от восточного побережья Каспия в российские порты и Иран. Часть акций "Волготанкера" принадлежит иностранным держателям.

Компания "Волга-Флот" из Нижнего Новгорода занимается смешанной деятельностью. Это одна из крупнейших транспортных компаний России, имеющая флот из 290 танкеров и сухогрузов, преимущественно типа "река-море". Небольшое количество судов задействовано на осуществлении двусторонних торговых перевозок между Россией и Ираном.

Компания из Туркменистана «Туркменские морские линии» (ТМЛ, базирующаяся в Туркменбаши) имеет 4 сухогруза, около 3000 тонн каждый, два из которых в настоящее время работают в Черном море в связи с отсутствием грузов в Каспийском море. По заказу компании, в 2001 году в Турции планируется завершение строительства одного сухогруза дедвейтом 5000 тонн. Согласно сообщениям, также в планах компании приобретение четырех танкеров.

Иранская компания "Хазар Шиппинг", являющаяся дочерней компанией государственного предприятия IRISL (Судоходные линии Исламской Республики Иран) имеет 3-4, возможно 5 сухогрузов, курсирующих по линиям Актау/Туркменбаши/Астрахань - Иран. В основном компания специализируется на перевозках металлопродукции.

5.2.1 Танкеры

На транспортировку нефти танкерами как альтернативу нефтепроводам (которые еще окажут влияние на торговлю) регулярно ссылаются как на очевидное решение, которое, по всей видимости, несет в себе большой потенциал для бизнеса Актау и Баку. Транспортировка нефти и нефтепродуктов танкерами грузоподъемностью от 5 до 12 тыс. тонн экономически не очень выгодна, но в настоящий момент других, более выгодных альтернатив, до появления новых нефтепроводов, не имеется. Существующие нефтепроводы устарели и не имеют необходимой пропускной способности. Использование более крупных танкеров грузоподъемностью 50 или 60 тыс. т. потребовало бы крупных инвестиций в инфра- и суперструктуру портов и терминалов, для чего в обозримом будущем средств не предвидится. Транспортирование сырой нефти небольшими танкерами через Каспийское море в Баку/Дубенди будет продолжаться - возможно, в более крупных масштабах, чем в настоящее время - до того, как будет урегулировано множество политических вопросов, касающихся статуса Каспийского моря. Возможное строительство нефтепровода Баку/Цейхан могло бы способствовать значительному росту транскаспийских танкерных перевозок нефти.

Танкерный флот Каспийского пароходства включает в себя суда трех классов: 21 судно дедвейтом 5000 т. (класса "Шихлинский"), 9 судов дедвейтом 7410 т. (класса "Апшерон") и 3 судна дедвейтом 12334 т. (класса "Шамхор"). Совокупная грузоподъемность всего азербайджанского танкерного флота немногим больше. Ограничения по осадке не допускают использование полной грузоподъемности танкеров класса "Шамхор".

Из танкеров класса "Шамхор" в настоящее время (февраль 2001 г.) три танкера имеют российскую регистрацию. Все три работают в Каспийском море. Танкеры класса "Шамхор" являются однокорпусными судами.

Таблица 5-15: Танкеры класса "Шамхор" компании "Каспар"

Название	№ ММО	Срок действия класса (на 28 февраля 2001 г.)
Гафур Меммедов	7235496	15.12.2000 (истек)
Генерал Асланов	7431296	27.04.2005
Шамхор	7610971	10.03.2002

Таблица 5-16: Данные по танкерам класса "Шамхор"

Класс	Регистр России
Тип	Танкер
Порт приписки	Баку
Судовладелец	Каспийское пароходство
Годы постройки	1972 - 1980
Флаг	Азербайджанская Республика
Общая длина	146,64 м
Ширина	17,38
Осадка	8,00 м
Брутто регистровый тоннаж	8521
Нетто регистровый тоннаж	3937
Полная грузоподъемность	12334
Количество танков	Семь
Полная вместимость грузовых танков	14700 м ³
Насосы	3 x 859 куб. м.
Бункер	616 т.
Общее потребление топлива в сутки	18 т. дизельного топлива (при скорости 13 узлов)
Порт: потребление генератором в сутки	4 т. диз. топлива при разгрузке, 1 т. в порту
Двигатель	Общая мощность 2 x 2500 л.с.
Скорость	13,7 узлов

По данным на февраль 2001 года, Каспийскому пароходству принадлежало 9 танкеров класса "Апшерон", все классифицированы Регистром России. За исключением "Шамахи", все работают на транспортных линиях Каспийского моря. Все танкеры данного типа - однокорпусные, с двойным дном.

Таблица 5-17: Танкеры класса "Апшерон" компании "Каспар"

Название	№ ММО	Срок действия класса (на 28 февраля 2001 г.)
Али Байрамов	8506907	08.12.1999 (истек)
Апшерон	8404654	31.03.2001
Араз	8724755	05.12.2002
Астара	8724858	24.05.2004
Гендже	8819316	10.06.2004
Хезер	8628169	30.10.2002
Ленкорань	8724846	14.08.2002
Мешади Азизбеков	5416358	22.12.2000 (истек)
Шамахи	8725668	24.06.2003

Таблица 5-18: Данные по танкерам класса "Апшерон"

Класс	Регистр России
Тип	Танкер
Порт приписки	Баку
Судовладелец	Каспийское пароходство
Годы постройки	1983 - 1989
Флаг	Азербайджанская Республика
Общая длина	146,88 м
Ширина	17,4
Осадка	4,50; № 5 и 9: 5,30 м
Брутто регистровый тоннаж	5944, № 5 и 9: 6052
Нетто регистровый тоннаж	2070
Полная грузоподъемность	5512 / 7410
Количество танков	3 x 3
Общая вместимость грузовых танков	7980 куб. м.
Насосы	2 x 850 куб. м.
Бункер, тяжелое масло и диз. топливо	314 / 134 т.
Общее потребление топлива в сутки	16,8 т. (при 13 узлах)
Порт: потребление генератором в сутки	2,4 т.
Двигатель	Общая мощность 2 x 2080 л.с.
Скорость	13,3 узла

В настоящее время "Каспар" имеет 21 танкер класса "Шихлинский" (февраль 2001 г.). Все зарегистрированы Регистром России и работают в Каспийском море. Танкеры класса "Шихлинский" имеют двойной корпус.

Таблица 5-19: Танкеры класса "Шихлинский" компании "Каспар"

Название	№ ММО	Срок действия класса (на 28.02.2001)
А.А. Бакыханов	8328721	18.09.2001
Гереман Еседов	8227898	30.12.2001
Гереман Гаджиев	8507248	02.02.2001 (истек)
Гереман Гесонов	7941679	20.06.2001
Гереман Гусейнов	8507262	10.04.2002
Гереман Исрафил Мамедов	8135021	30.12.2004
Гереман Хелибейли	8507274	01.10.2002
Генерал Аббасов	8727379	16.06.2005
Генерал Гейдаров	8033833	31.03.2002
Генерал Мехмандаров	8133619	17.02.2002
Генерал Селимов	7833250	27.04.2002
Генерал Шихлинский	7832854	30.06.2003
Гобустан	8857203	10.10.2002
Ислам Сеферли	8228646	24.02.2005
Мухендис Мустафа Али*	8730091	05.04.2001
Нафталан	8138906	31.05.2004
Нариман Нариманов	8728268	12.12.2003
Нигар Рефибейли	8507250	23.04.2002
Ордубад	7943196	04.10.2001
Самед Вургун	8728763	01.11.2003
Зенгилян	8724834	01.04.2004

* Регистром России зарегистрирован в мае 2000 г. как водовоз

Таблица 5-20: Данные по танкерам типа "Шихлинский"

Класс	Регистр России
Тип	Танкер
Порт приписки	Баку
Судовладелец	Каспийское пароходство
Годы постройки	1980 - 1988
Флаг	Азербайджанская Республика
Общая длина	124,97 м
Ширина	16,63
Осадка	4,15 м
БРТ	4134 - 4185
НРТ	1763
Полная грузоподъемность	4987
Полная вместимость грузовых танков	5903 куб. м.
Насосы	2 x 850 куб. м.
Бункер, тяжелое и обычное диз. топливо	190 / 79 тонн
Общее потребление топлива в сутки	10,0 т. газойля (при 12 узлах)
Порт: потребление генератором в сутки	2,0 т. газойля
Двигатель	1 двигатель, общая мощность 3000 л.с.
Скорость	12,3 узла

Танкерные транспортные компании России используют суда типа "Волганефть". Эти танкеры являются двухвинтовыми моторными судами, используемыми для транспортировки сырой нефти и нефтепродуктов любого сорта по речной системе Волги и судоходным каналам Российской Федерации в речные порты и порты Черного и Балтийского морей, а также в российские порты на Каспии. Танкеры типа "Волганефть" имеют двойные корпуса.

Таблица 5-21: Данные по танкерам типа "Волганефть"

Класс	Речной Регистр России и Морской Регистр России
Тип	Танкер
Судовладелец	Большинство танкеров принадлежит АО "Волготанкер"
Годы постройки	1970 и позже
Стран постройки	Россия, Болгария
Флаг	Россия
Минимальное кол-во членов экипажа	16
Брутто тоннаж	3566
Нетто тоннаж	1760
Водоизмещение	5011
Грузовместимость	4800
Вместимость, м ³	6562
Количество танков	12
Общая длина, м	132,6
Ширина, м	16,9
Осадка	3,65
Главные двигатели:	2 x 1000 л.с.
Бункерный газойль	120 т
Общее потр. топлива в сутки в рейсе	8 т газойля
Порт: потребление генератора в сутки	1 тонна газойля и 3 тонны газойля при разгрузке
Скорость, узлы	9,8

5.2.2 Сухогрузы

5.2.2.1 Многофункциональные

На начало 2001 года компании "Каспар" принадлежали 10 сухогрузов типа "Гереман Медхи", два из которых работают в Каспийском море, остальные - за его пределами. Все суда имеют действующие сертификаты Регистра России.

Таблица 5-22: Данные по судам типа "Гереман Медхи"

Класс	Регистр России
Тип	Однопалубный, без гр/подъемного оборудования
Порт приписки	Баку
Судовладелец	Каспийское пароходство
Годы постройки	1971 - 1980
Страна постройки	Россия
Судоверфь	Горький
Флаг	Республика Азербайджан
Минимальное число членов экипажа	13
Длина / Ст. 2 (8) СОЛАС	107,54 м
Общая длина	110,76 м
Ширина	13,00 м
Высота надводного борта	1868 мм
Осадка	5,50 м
Брутто регистровый тоннаж	2484 т
Полная грузоподъемность	3135 т
Грузовместимость	3000 т
Вместимость контейнеров	110 ДФЭ, 50 СФЭ
Расход топлива за 1 сутки в рейсе	5,3 т дизельного топлива при 10 узлах
Порт: потребление генератора в сутки	0,5 т
Главный двигатель:	1 двигатель, общая выходная мощность 972 Квт (изготовлен в 1971 г. в Магдебурге)
Скорость	10,4 узла

По данным на первый квартал 2001 года, флот компании "Каспар" включал 10 сухогрузов типа "Кишинев", из которых все использовались за пределами Каспийского моря. Все суда имели действующие классификационные сертификаты Регистра России.

Таблица 5-23: Данные по судам типа "Кишинев"

Класс	Регистр России
Тип	Сухогруз
Грузоподъемное оборудование	2 крана х 3,2 т / 1 х 8 т
Порт приписки	Баку
Годы постройки	1975 - 1977
Страна постройки	Россия
Судостроительный завод	Горький
Флаг	Азербайджанская Республика
Минимальное количество экипажа	13
Длина / Ст. 2 (8) СОЛАС	107,54 м
Наибольшая длина	113,80 м
Ширина	15,00 м
Высота надводного борта	2018 мм
Осадка	4,30 м
БРТ	3714 т
НРТ	2015 т
Полная грузоподъемность	4150 т
Грузовместимость	3850 т
Вместимость контейнеров	120 ДФЭ, 60 СФЭ
Расход топлива за 1 сутки в рейсе	9,0 т дизельного топлива при 11 узлах
Порт: Потребление генератором в сутки	1,2 т дизельного топлива
Главный двигатель	2 двигателя, общая вых. мощность 2 х 736 Квт (изготовлен в Ленинграде)
Скорость	11,7 узлов

На момент проведения исследования в собственности "Каспара" находились два сухогруза типа "Бунят Садаров". Оба работали за пределами Каспийского моря и оба имели действующие классификационные сертификаты Регистра России.

Таблица 5-24: Данные по судам типа "Бунят Садаров"

Класс	Морской Регистр России
Тип	Сухогруз
Порт приписки	Баку
Судовладелец	Каспийское пароходство
Год постройки	1988
Судоферфь	Вьяну ду Каштелу / Португалия
Флаг	Азербайджанская Республика
Минимальное количество членов экипажа	13
Длина / Ст. 2(8) СОЛАС	113,05 м
Наибольшая длина	118,10 м
Ширина	13,20 м
Высота надводного борта	350 мм
Осадка	3,95 м
БРТ	3048
НРТ	1112
Полная грузоподъемность	3391 т
Грузовместимость	3000 т
Вместимость контейнеров	110 ДФЭ, 50 СФЭ
Расход топлива на 1 сутки в рейсе	5,0 т. дизельного топлива при 10 узлах
Порт: Потребление генератором в сутки	0,5 т дизельного топлива
Главные двигатели:	2 двигателя, полная вых. мощность 2 х 1280 Квт (изготовлен в 1988 г. в Магдебурге)
Скорость	10,5 узлов

Иранская транспортная компания "Хазар" в настоящее время имеет в Каспийском море 5 судов, 4 из которых находятся в рабочем состоянии. Суда компании зарегистрированы западными классификационными обществами.

Таблица 5-25: Данные по судам компании "Хазар"

	Мирза Кочек Хан	Иран Башир*	Иран Башир**	Иран Гадир***	Иран Далир****
Тип	Пассажирск., класс потерян	Сухогруз, генгрузы & навалочные, тяжелые грузы, контейнеры	Сухогруз, генгрузы & навалочные, однопалубн.	Сухогруз, генгрузы & навалочные, однопалубн.	Сухогруз, генгрузы & навалочные, однопалубн.
Год постройки		1982	1991	1992	1994
Судостроительный завод		Хуго Петерс, Вевельсфлет, Германия	Завод им. И. Димитрова, Русе, Болгария	Завод им. И. Димитрова, Русе, Болгария	Завод "Красное Сормово", Н.Новгород
Флаг		Исламская Республика Иран	Исламская Республика Иран	Исламская Республика Иран	Исламская Республика Иран
Порт приписки		Бендер-Анзали	Бендер-Анзали	Бендер-Анзали	Бендер-Анзали
БТ (Конвенция 1969 г.)		2563	3638	3638	4954
НТ (Конвенция 1969 г.)			1235	1235	1663
Полн. гр/подъемн		2885	3955	3955	5885
Длина, м		93,6	128,2	128,2	140
Ширина, м		13,40	13,4	13,4	16,54
Осадка, м		4.40	4.25	4.25	4.52
Регистр (классиф. общество)		GL	DNV	DNV	DNV
Классификац. №		GL 30462	DNV 17602	DNV 18006	DNV 18758
№ ММО		8215742	9010711	9010723	9118551
Квт		Сокращено: 714 Квт	1764 Квт	1764 Квт	1940 Квт
Скорость / узлы		10,6	13,5	13,5	10,0
Запас топлива / дизтопливо		216 т			
Расход топлива в сутки		≈3,6 т диз. топлива	≈5,5 т диз. топлива	≈5,5 т диз. топлива	≈6,0 т диз. топлива
Генераторы		1 x 290 Квт 1 x 75 Квт 1 x 144 Квт	2 x 80 Квт	2 x 80 Квт	3 x 160 Квт
Расход топлива генератором в сутки		1 x 144 Квт ≈ 0,45 т д/топл.	1 x 80 Квт ≈ 0,25 т д/топлива	1 x 80 Квт ≈ 0,25 т д/топлива	1 x 160 Квт ≈ 0,5 т д/топлива
Кол-во кранов и гр/подъемность		2 крана/5,0 т			
Грузовместимость		141 ТЭУ 4219 м³ зерна 4217 м³ тьюков	116 ТЭУ	116 ТЭУ	140 ТЭУ
Район плавания в наст. время		Каспийское море	Класс ограничен, только Касп. море	Класс ограничен, только Касп. море	Класс ограничен, только Касп. море

Источник: Страница "Хазар Шиппинг" в Интернете - www.khshco.com

Последние проверки государственного портового контроля:

*Парижский Меморандум о договоренности (МОД): 05.09.2000 в Астрахани, недостатков: 9

** Парижский Меморандум о договоренности (МОД): 10.01.2001 в Астрахани, недостатков: 0

*** Парижский Меморандум о договоренности (МОД): 07.09.2000 в Астрахани, недостатков: 23

**** Парижский Меморандум о договоренности (МОД): не проверялся.

DNV: Det Norske Veritas – Дет Норске Веритас (Норвегия)
GL: Germanischer Lloyd - Германский Ллойд

Как правило, российские транспортные компании используют в Каспийском море в основном суда одного из двух типов. Суда типа "Волгобалт" очень близки по типу с "Герман Медхи" компании "Каспар", в то время, как "Вольский" является типом "река-море". Такого понятия, как "постоянный российский флот в Каспийском море" не существует. Как уже указывалось выше, российские суда данной категории обладают высокой степенью гибкости и вполне способны переключаться с одной линии на другую, в зависимости от спроса. Отсюда следует, что любые цифры, касающиеся количества российских судов в Каспийском море, могут отражать лишь состояние текущего момента. Стоит отметить также, что тоннажный потенциал находящегося под российским флагом флота в Каспийском море довольно значителен.

Таблица 5-26: Данные по судам типа "Вольский"

Класс	Морской Регистр России
Тип	Сухогруз (река-море)
Судовладелец	Различные российские транспортные компании
Флаг	Российская Федерация
Наибольшая длина	107,4 м
Ширина	16,7 м
Осадка	3,84 м
Брутто-тоннаж	3188
Нетто-тоннаж	1220
Действительный тоннаж	3833
Грузовместимость	3 трюма, 4710/4425 куб.м.
Расход топлива / газойль	В море - 5,3 т В порту - 0,73 т
Двигатель	2 двигателя, общая мощность 2 x 885 Квт
Скорость	11,2 узлов

5.2.2.2 Железнодорожные/многофункциональные паромы и суда Ро-ро

Во времена существования Советского Союза транскаспийские перевозки железнодорожными / многофункциональными паромными по линии "восток-запад" и в обратном направлении были очень интенсивными. Специальные суда имели конструкцию, позволявшую брать на борт ж/д вагоны, грузовые и пассажирские автомобили, другие подвижные грузы, а также пассажиров.

На начало 2001 года "Каспар" была единственной компанией, предоставляющей услуги транскаспийских паромных перевозок. Согласно данным по северной части Каспия, в случае успешного завершения реконструкции паромного терминала в Актау могут быть открыты другие паромные линии, причем не обязательно конкурирующие с "Каспаром", являющимся собственником восьми железнодорожных/многофункциональных паромов, из которых семь работают в Каспийском море. "Каспар" обслуживает одну еженедельную паромную линию, соединяющую Актау, Баку и Нуршар. Шесть паромов по очереди обслуживают ежедневное сообщение между Баку и Туркменбаши. Один паром обслуживает в Черном море линию Ильичевск (Украина) - Самсум (Турция).

Все паромы компании "Каспар" являются судами типа "Дагестан" и классифицированы Регистром России.

Таблица 5-27: Данные по паромам типа "Дагестан"

Класс	Регистр России
Тип	Ро-ро, грузо-пассажирский
Порт приписки	Баку
Судовладелец	Каспийское пароходство
Флаг	Азербайджан
Годы постройки	1984 и 1986
Страна постройки	Югославия
Минимальное число членов экипажа	16, фактическое количество - 40 - 44
Количество пассажиров	Каюты: 84; другие пассажиры - 118
Разрешенное кол-во человек на борту	256
Длина / Ст. 2(8)	147,00 м
Наибольшая (габаритная) длина	154,50 м
Ширина	17,50 м
Наибольшая ширина	18,30 м
Глубина	13,45 м
Высота надводного борта	3281 мм
Осадка	4,20 м
БРТ	11450
НРТ	3435
Полная грузоподъемность	от 3364 до 3985
Метраж ж/д линий / кол-во вагонов	420 м / 28 стандартных вагонов
Вместимость автомобилей типа Лада	70
Аппарель	Откидная в корме, высота 5,5 м, ширина 15 м
Расход топлива за 1 сутки в рейсе	37 т при 17 узлах
Порт: потребление генератором в сутки	2 тонны дизельного топлива
Двигатель	Внутреннего сгорания, 2 двигателя, мощность сокращена до 2 x 3200 Квт
Скорость	17 узлов

В собственности "Каспара" имеются также 2 ро-ро судна типа "Композитор Кара Караев", оба работающие за пределами Каспийского моря (один из них работает в Черном море на перевозках между Украиной (Скадовск) и Турцией (Зонгулдак).

Таблица 5-28: Данные по судам типа "Композитор Кара-Караев"

Класс	Морской Регистр России	
Тип	Грузовой, ро-ро	
Порт приписки	Баку	
Судовладелец	Каспийское пароходство	
Флаг	Азербайджан	
Годы постройки	1984 и 1985	
Судоверфь	Росток, Германия	
Длина / Ст. 2(8) СОЛАС	118,00 м	
Габаритная длина	117,50 м	
Ширина	16,20 м	
Глубина	11,60 м	
Осадка	5,60 м	
Брутто-тоннаж	6894	
Нетто-тоннаж	2065	
Грузоподъемность	4673	
Грузовместимость	Автомобили типа Лада	365
	Трейлер	33
	Ролл-трейлер 20'	105
	Ролл-трейлер 40'	39
	Контейнер 20'	66
	Контейнер 40'	32
	Рельсовые линии отсутствуют	
Аппарель	Кормовая, закрепленная на стороне правого борта, макс. 55 т, высота в свету 5 м, длина 20,5 м, Ширина 5,5 м	
Расход топлива на 1 сутки в рейсе	23,3 т дизельного топлива при 16 узлах	
Порт: потребление генератором в сутки	1,2 т дизельного топлива	
Двигатель	2 двигателя, общая мощность 5296 Квт, изготовлены в Германии	
Скорость	16,4 узлов	

Расчет грузовой вместимости для вышеуказанных паромов и судов ро-ро основывался на следующих определениях стандартов:

Таблица 5-29: Определения стандартов ж/д вагонов и товарных платформ

Тип вагона/платформы	Длина (м) / Грузовместимость (т)	Примечания
Стандартный вагон / контейнер	Платформа 15 м, общая длина 16 м Вес груза - 60 т	
Вагон / жидкий груз	Ж/д цистерны: 13 м = 60 т; 23 м = 120 т	
Вагон / цемент	Общая длина - 12 м, вместимость - 60 т	
Вагон / зерно	Общая длина - 15 м, вместимость 60 т	
Вагон / пассажир	Общая длина - 24 м	
Платформы	Различные типы, стандарт не определен; платформа 12 м, общ. длина 16,40 м платформа 13,6 м, общ. длина 17 м или 18 м платформы от 12 до 24 м	Ширина: 2,5 м. Общая вместимость: 20 т 36 т до 40 т

Российским транспортным компаниям, активно работающим в Каспийском море, также принадлежат несколько судов типа "Композитор Кара-Караев", из которых, как минимум, три плавают под российским флагом - "Кристина", "Композитор Новиков" и "Композитор Рахманинов". До сих пор эти суда эксплуатировались на линии Оля/Астрахань - Туркменбаши. Из-за ограничений по осадке их грузовой вместимости в настоящее время не превышает 1500 тонн.

6 Аспекты регулятивного и политического характера

Анализ информации, полученной во время встреч с представителями получателей проекта, из материалов предыдущих исследований и специальной литературы, позволил консультантам нарисовать следующую картину существующих условий регулятивного и политического характера, определяющих грузоперевозки на Каспии. Согласно Техническому заданию, консультанты в своих исследованиях сконцентрировали основное внимание на вопросах, связанных с перевозками грузов, но они придерживаются того мнения, что вопросы политики в этом деле также играют очень важную роль

6.1 Юридический статус Каспийского моря в международном праве

Юридический статус Каспийского моря в международном еще предстоит определить и согласовать между всеми заинтересованными сторонами. Прибрежные государства пока не решили, считать ли Каспийское море «закрытым морем» или «международным озером».

Закрытое море определяется как водное пространство, окруженное сушей, что подпадает под международный режим и нормы международного права, в частности, положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. С другой стороны, использование и разграничение международного озера, которое обычно понимается как водное пространство, составляющее границу двух или более прибрежных государств, и к которому у других государств нет права доступа, определяется исключительно положениями договоров между прибрежными государствами. Каспийское море не подпадает полностью ни под одно из этих определений, и проблема дополнительно усложняется статусом Волго-Донского канала – единственной водной артерии, связывающей Каспий с международными водами. Канал проходит по территории России и считается частью системы ее внутренних водных путей, на которую распространяются суверенные права России. Еще больше усложняет ситуацию наличие на Каспии крупных морских месторождений углеводородного сырья и пока безуспешные попытки прибрежных государств согласовать между собой формулу разделения морского дна. Иллюстрацией этого неудовлетворительного положения дел служит последний инцидент между Ираном и Азербайджаном.

Чисто с точки зрения судоходства было бы желательно наличие надежно действующего договора, который можно назвать «Каспийским договором», в котором должны быть должным образом учтены многочисленные соглашения по мореплаванию, конвенции и т.д., действующие сейчас во всем мире.

Каспийское море можно определить как окруженное сушей со всех сторон, кроме Волго-Донского канала, связывающего Каспий с Черным морем. Пока не будет окончательно определен статус Каспийского моря и не найдено удовлетворительного решения вопрос о доступе к нему, Россия будет продолжать осуществлять полный контроль над судами, пользующимися каналом. Суды, принадлежащие прикаспийским государствам и/или проживающим в них судовладельцам и желающие пройти по каналу, подпадают под действие российских законов, так же как и суда стран ЕС и/или других судовладельцев. Это равносильно дискриминации национальности судов, примером чему служит уровень сборов за провоз груза, взимаемых российской администрацией.

6.2 Морские Кодексы

Если не считать Иран, то в советские времена Каспийское море и, соответственно, плавание в его водах находилось в исключительной юрисдикции СССР. Теперь ей на смену пришло соответствующее законодательство прибрежных государств, которое, насколько известно консультантам, было разработано самостоятельно. Морской кодекс есть у Азербайджана, а в Казахстане и Туркменистане находятся на рассмотрении проекты морского кодекса. Консультантам было отказано в получении более подробной информации по этой теме на основании того, что законы, находящиеся на рассмотрении в парламенте, не подлежат разглашению. Кстати, Иран и Россия имеют давние традиции мореплавания и соответствующие морские кодексы.

Консультанты хотят подчеркнуть срочность данного вопроса. Современные морские кодексы, которые должны пройти тщательную международную проверку, являются необходимым

условием для международного судоходства в Каспийском море. В качестве образца для них должны быть взяты признанные во всем мире кодексы, но они также должны быть в гармонии с соответствующими национальными законодательствами. Судовладельцы любой национальной принадлежности, чьи суда занимаются торговлей в Каспийском море, должны быть уверены, что в случае, например, столкновения, повреждения груза, загрязнения нефтью и т.д., ареста судна, спасения судна или груза, общей аварии и т.д., они могут рассчитывать на те же нормы права, которые применяются в других морских государствах мира. Что касается национальных морских регистров прибрежных государств, то соответствующие национальные судоходные компании, несомненно, будут приветствовать одинаковые правила, обуславливающие регистрацию судов.

6.3 Международные кодексы и конвенции

Законы о судоходстве имеют давнюю историю и являются, возможно, уникальными в том, что многие их основные принципы со временем были закреплены в национальном законодательстве фактически всех морских государств. Вдобавок к этому, такие организации, как ММО и многие другие, разработали кодексы и конвенции, предназначенные для облегчения международного судоходства. Консультанты полагают, что членство в ММО является лишь первым шагом. Что действительно требуется, так это включение кодексов и конвенций, пропагандируемых вышеупомянутыми организациями, в национальное законодательство. В этой связи уместно сказать, что было бы ошибкой, если бы национальные амбиции способствовали созданию значительно отличающихся друг от друга морских кодексов. Наоборот, чем выше степень их единообразия, тем легче будут условия для международного судоходства в Каспийском море.

6.4 Дискриминационная практика

Конечной целью является введение целого ряда всемирно признанных и проверенных правил, которые регулировали бы судоходство на Каспии. Такие правила, после их принятия и закрепления в национальном законодательстве всеми прибрежными государствами, будут способствовать ликвидации дискриминационной практики, выражающейся в применении разных тарифов портовых сборов, лоцманской проводки, обработки груза, прохода канала и т.д., которые благоприятствуют судам под национальным флагом и являются дискриминационными по отношению к судам под флагами других государств. Такая практика, осуществляемая на Каспийском море почти повсеместно и совершенно открыто (во время проведения консультантами своих исследований), считается нормальным явлением, но является не чем иным, как дискриминацией флага. Во времена Советского Союза ставки портовых сборов и т.д. во всех каспийских портах, кроме Ирана, были одинаковыми или, по крайней мере, очень схожими. Став независимыми, новые прибрежные государства начали дифференцировать тарифы и использовать их, с молчаливого или открытого согласия правительств, в качестве средства борьбы с иностранными перевозчиками. Со временем это развилось в систему взаимных репрессий, которая совершенно неприемлема с точки зрения международной практики. Как и везде в мире, все участники морской торговли в Каспийском море имеют право на абсолютно одинаковое к ним отношение, независимо от национальности флага или национальности юридического или подлинного судовладельца. Когда это осуществится, конкурентная борьба судоходных компаний за клиентов будет строиться на чисто коммерческих или, другими словами, на здоровых принципах.

6.5 Выводы

Консультанты, принимая во внимание политические аспекты данной проблемы и понимая, что соображения коммерческого плана в отношении судоходства обычно идут на втором месте, все же подчеркивают желательность взаимоприемлемого решения вопроса о юридическом статусе Каспийского моря в международном праве, поскольку это принесет значительную пользу судоходству.

Создание национальных морских кодексов там, где их еще не существует, не терпит отлагательства. Поскольку фактор времени существенно важен, следует подумать (а, насколько известно консультантам, это уже делается) первоначально о том, чтобы взять в качестве образца для этих кодексов существующий морской кодекс России. В такие новые

кодексы можно будет вносить изменения, когда в этом возникнет необходимость. Принятие российского варианта имело бы дополнительное преимущество - отсутствие языковых проблем.

Проблема принятия большого числа международных кодексов, конвенций, правил и постановлений тесно связана с обсуждавшимся выше вопросом и должна решаться безотлагательно. Безусловно, это требует наличия знаний и опыта, сочетающих в себе морские и юридические ноу-хау. Можно констатировать, что отсутствие соприкосновения с международным законодательством по судоходству и связанными с ним вопросами, по крайней мере, у двух стран, означает, что правительства соответствующих стран, возможно, сочтут полезным привлечение внешних специалистов-консультантов на временной основе, чтобы ускорить этот процесс.

Также представляется неотложной разработка и принятие ряда норм, гарантирующих равенство в отношении тарифов и т.д. всем участникам морской торговли на Каспии, чтобы устранить дискриминацию в какой бы то ни было форме.

Есть еще одна тема, которая не относится напрямую к данной главе, но которая должна быть затронута в ее контексте. В ходе многочисленных бесед, проведенных с представителями национальных судоходных компаний в Азербайджане, Казахстане и Туркмении, консультантам говорили, что международное сотрудничество между судоходными компаниями в какой бы то ни было форме на Каспийском море рассматриваться не будет. Консультанты глубоко убеждены, что и национальные судоходные компании, и соответствующие министры транспорта – где они есть - только выиграют от обмена мнениями по вопросам судоходства. Международный опыт доказывает, что там, где поставщики транспортных услуг находятся в неформальных отношениях, они способны решить много технических проблем, которые в противном случае могли бы привести к серьезным трудностям. Сразу же следует добавить, что такой неформальный обмен мнениями не должен быть истолкован, как совет отменить здоровую конкуренцию. Конкуренты должны всегда оставаться конкурентами и соперниками по определению, но быть в хороших отношениях, поскольку они все же являются коллегами в одной и той же отрасли.

7 Прогноз транспортного потока

В соответствии Техническим Задаaniem, эксперты предложили сделать анализ транспортных потоков через Каспийское море, а затем, на основании результатов анализа и информации, полученной в ходе исследования, сделать прогноз транспортного потока. Прогноз транспортного потока должен был ограничиваться движением сухих грузов, но в то же время включать перевозки сырой нефти и ее производных - до той степени, в которой они перевозятся железнодорожными цистернами. Транспортировка наливных грузов (и газа) не должна была включаться в прогноз. Проанализировав существующую ситуацию транспортного движения через Каспийское море и информацию, собранную в ходе многочисленных интервью с представителями транспортных компаний и специалистами, консультанты пришли к следующим выводам:

- Линии двусторонних направлений (например, "восток-запад" и "запад-восток") являются наиболее перспективными, наилучшим образом способствуя сбалансированию торговых перевозок, что представляется наиболее важным, например, при контейнерных перевозках. Кроме того, регулярные заходы в порты должны способствовать привлечению и росту транспортных потоков.
- Анализ категорий перевозимых в настоящее время товаров показывает, что их основная масса состоит из первичных товаров, имеющих низкую стоимость и чувствительных к стоимости транспортировки. Перевозка таких товаров оправдывает себя лишь при низких или умеренных транспортных расходах и в ближайшем будущем не будет способствовать инвестициям в портовую инфраструктуру, транспортные мощности и погрузо-разгрузочное оборудование. На основании этого можно сделать вывод, что в ближайшей и среднесрочной перспективе перевозка сухих грузов через Каспийское море будет и далее осуществляться судами существующих типов, т.е. многофункциональными судами (с грузоподъемным оборудованием и без него) и паромными.
- В более долгосрочной перспективе выбор судов будет в большей степени зависеть от внешних факторов. В условиях растущей глобализации господствующая судовая технология будет проникать далее, вглубь внутренних территорий. Контейнерные перевозки, благодаря своей многофункциональности и безопасности для сухих генеральных грузов, а также все более растущее использование контейнеров для перевозок насыпных и наливных грузов, будут распространять свое господство от нынешних портовых транспортных узлов на центрально-континентальные районы. Не позднее 2020 года в Каспийском регионе ожидается распространение контейнерных перевозок адаптированными видами транспорта, такими как грузовики-тягачи, а в условиях Средней Азии также маршрутные поезда и специализированные речные суда.
- Консультантами будут произведены расчеты ожидаемых объемов грузов для паромов и многофункциональных судов, перевозящих сухие насыпные грузы, а также объемов перевозок упакованных грузов для различных маршрутов через Каспийское море.
- В соответствии с потенциальными чартерными тарифами, предпочтение для многофункциональных судов должно быть отдано - в указанном порядке - контейнерным, упакованным, массовым штучным грузам (neo-bulk), насыпным и наливным ("dirty") грузам. Погрузка насыпных и грязных грузов будет оправдана лишь в том случае, если транспортировка других грузов будет становиться экономически невыгодной по причине малых объемов. Подобно паромным линиям, коэффициент использования грузоподъемности будет ограничен до 70% для всего прогнозируемого периода, с единственным исключением для перевозок порожних контейнеров, когда чартерный тариф будет определен для рейса в оба конца. Таким образом, исходной посылкой для всех расчетов является то, что коэффициент загрузки судов будет равняться 70% на протяжении всего года, при ясном понимании того, что в связи с сезонностью некоторых видов торговли и абсолютными естественными колебаниями интенсивности грузопотоков, часть рейсов может проходить при полной загрузке, в то время как другая часть может осуществляться с вынужденным значительным недогрузом. Это, однако, является характерной особенностью для линейных грузоперевозок во всем мире.

С учетом вышеизложенного консультантами были тщательно проработаны несколько вариантов транспортных линий, а с целью проверки их коммерческой жизнеспособности было предложено открыть ряд маршрутов для паромов и многофункциональных судов, пять наиболее перспективных из которых более детально представлены ниже:

- Первый маршрут представляет собой треугольник, связывающий Актау, Амирабад и Баку и обслуживаемый еженедельно двумя паромовыми линиями, один из которых курсирует по направлению часовой стрелки, другой - против. Амирабад здесь является условным пунктом, могущим быть замененным на любой другой подходящий иранский порт. Данная линия останется теоретическим предположением, пока в Амирабаде отсутствует береговая паромная платформа и оборудование для смены ж/д колеи.
- Вторая транспортная линия имеет тот же самый маршрут, что и первая, но вместо паромов она обслуживается двумя многофункциональными судами, отправляющимися раз в две недели. Жизнеспособность обеих линий находится в сильной зависимости от экспорта Казахстаном первичных и частично переработанных металлов в Иран, а также от узбекского экспорта хлопка, который - по причинам, объясняемым в других разделах данного отчета - может быть перенаправлен через Актау.
- Третьим из анализированных маршрутов является линия Актау-Амирабад-Баку, с использованием многофункциональных судов, отправляющихся раз в две недели и курсирующих в направлении хода часовой стрелки.
- Четвертая линия предусматривает еженедельные рейсы многофункциональных судов по маршруту Актау-Баку-Туркменбаши. Функционирование данной линии будет всегда зависеть от наличия достаточного количества порожних контейнеров для транспортировки в западном направлении, основным грузом мог бы быть узбекский хлопок в контейнерах.
- Маятниковые (или челночные) рейсы одного многофункционального судна, обеспечивающего прямое сообщение Баку-Туркменбаши в качестве пятого маршрута.
- Челночное сообщение между Махачкалой и Туркменбаши представляет собой шестой маршрут. Опять же, находясь в зависимости от наличия порожних контейнеров, этот маршрут также специализировался бы на контейнерных перевозках. Транспортное сообщение Махачкала-Туркменбаши зависит от выполнения условий правительственных договоров (соглашения «Нострак» между Россией, Ираном и Индией) и от положительного урегулирования ситуации в Чечне.

При подготовке транспортных прогнозов, рассматриваемых в данном отчете, консультантами по возможности использовались результаты уже проводившихся ранее исследований, предыдущих транспортных прогнозов и другая информация, имеющая отношение к данному предмету (например, "Исследования транспортных потоков и технико-экономические обоснования ТРАСЕКА (модули С и D)), а также данные и оценки, предоставленные изучавшимися в рамках данного исследования портами.

7.1 Методика прогнозирования и параметры

Для составления прогноза будущих транспортных потоков в распоряжении консультантов была чрезвычайно скудная информация. Хотя они отнеслись к выполнению данной задачи с крайней осторожностью, следует подчеркнуть, тем не менее, что значительная часть результатов их работы основывается на так называемых квалифицированных предположениях. Часто предположения оказываются весьма точными, однако при чтении данного отчета не следует забывать и о том, что в регионе, где политические и экономические условия известны своими частыми и непредсказуемыми изменениями, такого рода прогнозы никогда не могут быть научно точными.

7.1.1 Методология

Задача по составлению прогноза транспортных потоков в Каспийском море отнюдь не облегчалась тем фактом, что прошлые тенденции не могли служить надежными индикаторами. Новые независимые государства еще не определили свои экономические стратегии. Любые изменения региональной экономической ситуации почти неминуемо приводят к значительным изменениям в транспортном секторе:

- увеличение производства нефти и газа приводит к увеличению спроса на транспортировки (трубопроводами и) морским транспортом, а также на портовые мощности;
- повышение мировых цен на нефть и газ приводит к увеличению импортного потенциала и, соответственно, объемов грузов, требующих транспортировки;
- развитие новых (или восстановление старых) транскаспийских линий морской торговли по направлению "север-юг" окажет влияние на рынок морских и наземных транспортных перевозок;
- экономическое развитие других стран региона, торговых партнеров прибрежных каспийских государств.

Учитывая практическую невозможность прогнозирования объемов грузоперевозок на период, превышающий 10 лет, прогноз был ограничен консультантами до периода с 2002 по 2012 год.

- Консультантами был сделан анализ существующих транскаспийских транспортных потоков - в той степени, в какой они имели доступ к соответствующим статистическим и другим данным. В процессе анализа определялись основные виды товаров и темпы роста перевозок грузов, тесно связанных с ожидаемым экономическим развитием вовлеченных в торговые отношения государств. Консультантами также рассматривались возможные варианты перемещения транспортных маршрутов, стимулируемые проведенными ранее и проводимыми в настоящее время инфраструктурными преобразованиями.

В результате этой работы были даны оценки рыночного потенциала предполагаемых транспортных услуг и маршрутов, а также произведено наложение расчетных объемов грузов на указанные услуги и маршруты.

7.2 Результаты

7.2.1 Актау - Баку (Баку - Актау)

В кратко- и среднесрочной перспективе можно ожидать позитивных перемен в экономике Казахстана и Азербайджана. В обоих государствах будет, скорее всего, укреплена соответствующая промышленная база, что приведет к повышению спроса на транспортные услуги. В случае роста населения в условиях ожидаемого экономического роста может значительно возрасти спрос на (импортные) потребительские товары.

В Казахстане - возможно, в большей степени, чем в каком-либо другом государстве, ответственные политики заинтересованы в содействии развитию международных транспортных коридоров и модернизации собственного транспортного сектора, в том числе и в отношении формирования соответствующих учрежденческих структур.

В зависимости от перемен, которые, фактически, уже происходят согласно предположениям, влияние на видовую структуру товаров и объемы грузов, перемещаемых между Актау и Баку, может быть следующим:

- Паромное сообщение между Баку и Актау, которое во время проведения исследования консультантами осуществлялось одним судном по еженедельному графику, имеет чрезвычайно низкую степень использования грузоместимости. В 2000 году паром не перевозил более, чем 16000 тонн. Как только будет завершена реконструкция железнодорожно-паромного терминала в Актау, на данном направлении ожидается резкий рост перевозок. В пользу этого предположения может быть приведен ряд аргументов, а именно: железнодорожный транспорт остается и, скорее всего, будет продолжать оставаться основным видом транспорта в Каспийском регионе, что обусловлено, среди прочего, доминированием в межрегиональной и трансрегиональной международной торговле таких товаров, как сырье, продукция сельского хозяйства и частично переработанных товаров. Расстояния между местами происхождения товаров и пунктами назначения обычно большие, а межрегиональная автодорожная инфраструктура развита недостаточно. Некоторые транспортные компании и пользователи транспортом, контролирующие грузовые потоки в регионе ТРАСЕКА, не удовлетворены ценовой

политикой, уровнем сервиса и гибкостью транспортных компаний. Также критике подвергается Туркменистан, в связи с политикой которого Железные Дороги Узбекистана (перевозящие более 80 % экспортно-импортных грузов Узбекистана) в настоящее время усиленно занимаются созданием альтернативных маршрутов, неся при этом значительные расходы. Важной частью этой стратегии является недавнее завершение строительства ж/д ветки Учкудук - Нукус, позволяющей перенаправить грузы с линии Ташкент - Туркменбаши на новую линию Ташкент - Актау. Порт Актау является одним из узловых пунктов в транспортировке казахской сырой нефти и нефтепродуктов в западном направлении. Актау недостаточно интегрирован в систему нефтепроводов Казахстана, поэтому сырая нефть и нефтепродукты обычно приходят туда в железнодорожных цистернах. Подобно ситуации в Туркменбаши, где транспортировка сырой нефти и нефтепродуктов в ж/д цистернах является основной функцией паромного сообщения Туркменбаши - Баку, можно предположить, что аналогичный бизнес займет одно из ведущих мест в паромных перевозках Актау - Баку. Организация транспортировки нефти по нефтепроводу Тенгиз - Новороссийск приведет, возможно, к временному сокращению объемов грузов, обрабатываемых в Актау, тем не менее, нефть, очевидно, останется одним из главных факторов роста перевалки грузов через Актау, тем более, что существует достаточно нефтяных компаний, желающих заполнить образовавшийся вакуум (АктюбинскОйл, Камкол). Кроме того, компания ТенгизШевронОйл, возможно, не прекратит полностью транспортировку сырой нефти через Актау, - с той целью, чтобы иметь альтернативный маршрут в обход российской территории. Также на работе порта может положительно сказаться увеличивающееся производство нефти в Казахстане. Информация, полученная недавно от руководства порта Актау, подтверждает высокий спрос на транспортировку жидких грузов уже сейчас, до ввода в эксплуатацию терминала для железнодорожных паромов.

- Благодаря открытию нового железнодорожного сообщения можно ожидать привлечения Железными Дорогами Узбекистана значительных транспортных потоков и, следовательно, увеличения доходов. До открытия сообщения Учкудук - Нукус лишь небольшой отрезок транспортного коридора ТРАСЕКА через Туркменбаши проходил по территории Узбекистана. Значительный участок нового коридора до Актау проходит по узбекской территории. Правительства государств Центральной Азии имеют достаточно возможностей, хотя и ограниченных, чтобы влиять на транспортные потоки, и есть все основания ожидать, что новое железнодорожное сообщение будет иметь достаточно высокий коэффициент использования пропускной способности. Если Железные Дороги Узбекистана подойдут к делу профессионально, обеспечив высокий уровень сервиса при разумных тарифах, то есть основания ожидать, что это скажется на объемах транзита железнодорожных грузов через Туркменистан. Согласно сообщениям, Казахстан и Узбекистан ведут в настоящее время переговоры о транспортировке хлопка через Актау.
- Новые мощности для обработки и хранения сухих грузов в порту Актау могут привлечь те грузопотоки, которые сейчас идут по другим маршрутам. Новый зерновой терминал (включая зернохранилища) может привлечь транспорт, перевозящий зерно из Западно-Казахстанской, Атырауской и Актюбинской областей Казахстана в Азербайджан, до сих пор использовавший традиционный северный железнодорожный маршрут вокруг Каспийского моря. Небольшие объемы металлов, металлолома и металлических руд, предназначенных для открывающегося в ближайшем будущем Азербайджанского сталеплавильного завода, смогут, возможно, транспортироваться в Баку, используя планируемый сухогрузный причал в Актау.
- Из Актау в Баку может транспортироваться часть серы, в значительном количестве производимой в качестве побочного продукта переработки нефти на Тенгизском нефтяном месторождении в Казахстане. Сера может транспортироваться в Азербайджан для использования в химической промышленности, а также в другие страны - как основа для производства удобрений. Однако в связи с относительно низким спросом на серу по сравнению с ее производством, больших объемов транспортировки ожидать не следует. Стоимость транспортировки серы из Тенгиза к мировым рынкам может даже превысить стоимость самой серы.

- С учетом того, что один паром за неделю может совершать два рейса в оба конца, то в год он теоретически может перевозить 160 000 тонн сырой нефти и нефтепродуктов. Если в течение рассматриваемого периода цены на нефть останутся высокими, то транспортировка сырой нефти и нефтепродуктов в железнодорожных цистернах через Кавказ может остаться экономически выгодной. Если паромное сообщение Актау-Баку будет эксплуатироваться с такой же интенсивностью, как сегодня эксплуатируется сообщение Баку-Туркменбаши, то объем транспортировки нефти паромом может достигнуть 400 000 т в год. Ожидается, что основная часть узбекского экспорта хлопка будет приходить в ж/д вагонах, а не в контейнерах. В зависимости от конечного пункта назначения, определенная его часть будет транспортироваться через Каспийское море паромом.
- В случае, если новое паромное сообщение создаст себе репутацию надежного и эффективного сервиса, то вполне возможно, что потребительские товары из Европы и США будут приходить в Казахстан через Баку.
- Постоянное увеличение производства сырой нефти стабилизирует в будущем потребности Казахстана в оборудовании для разработки нефтяных месторождений на уровне 5000-7000 т в год.

Представленный выше прогноз развития сведен в следующую таблицу:

Таблица 7-1: Потенциальные объемы товаров, перемещаемых по линии Актау-Баку в обоих направлениях

Товар	Маршрут	Количество в год
Сырая нефть и нефтепродукты (паром)	Актау-Баку	до 400 000 т
оборудование для нефтедобычи (паром/многофункциональное судно)	Баку-Актау	до 7 000 т
Сера (многофункциональное судно)	Актау-Баку	до 50 000 т
Хлопок (паром/многофункциональное судно)	Актау-Баку	до 150 000 т
Продукты питания, потребительские товары (паром)	Баку-Актау	до 40 000 т
Зерно (многофункциональное судно)	Актау-Баку	до 200 000 т
Металл, металлолом, руды (м/функц. судно)	Актау-Баку	до 50 000 т

Транспортировка указанных ниже объемов ожидается железнодорожным паромом (по завершении реконструкции ж/д рампы).

Таблица 7-2: Паромные грузоперевозки между Актау (А) и Баку (Б) в обоих направлениях, (т)

Основной груз	2002	2007	2012
Сырая нефть (А-Б)	50 000	350 000	400 000
Хлопок (А-Б)	1000	30 000	40 000
Оборудование (Б-А)	2000	30 000	35 000
Продукты питания и стройматериалы (Б-А)	2000	20 000	40 000
Другие (Б-А/А-Б)	3000	5000	10 000
Всего	58 000	435 000	525 000

Ожидается транспортировка сухогрузами/многофункциональными судами в следующих объемах:

Таблица 7-3: Транспортный поток сухих грузов между Актау (А) и Баку (Б), не связанный с паромным транспортом, (т)

Основные грузы	2002	2007	2012
Зерно (А-Б)	20 000	100 000	200 000
Сера в мешках (А-Б)	0	20 000	50 000
Хлопок в контейнерах (А-Б)	5000	90 000	150 000
Оборудование для нефтедобычи (Б-А)	3000	5000	7000
Металл (А-Б)	2000	30 000	50 000
Другие грузы (Б-А/А-Б)	10 000	20 000	30 000
Всего	40 000	265 000	487 000

В следующей таблице представлены количество рейсов и среднестатистическое количество товаров, попадающих под соответствующую категорию и их ожидаемая транспортировка за один рейс между Актау и Баку. Универсальные суда и паромы будут обеспечивать дополнительные транспортные услуги. Конкуренция будет отсутствовать в связи с различием в типах перевозимых грузов. Представленные цифры выведены непосредственно из прогноза объемов грузов по различным направлениям грузовых потоков.

Таблица 7-4: Количество рейсов сухогрузов и паромов между Актау и Баку в обоих направлениях

Товары	Тип	Ср. кол-во (т)	2002	2007	2012
Зерно	Многофункциональное судно	3000	7	33	67
Сера	Многофункциональное судно	3000	0	7	17
Хлопок (в контейнерах)	Многофункциональное судно	2500	2	36	60
Оборудование для нефтедобычи	Многофункциональное судно	2500	1	2	3
Металл	Многофункциональное судно	2500	1	13	20
Другие	Многофункциональное судно	1500	7	14	20
<i>Всего рейсов</i>	<i>Многофункциональное судно</i>		18	105	187
Кол-во рейсов в оба конца			13	96	174
Паромные грузы	Рейсы паромов (в оба конца)	1200	44	320	370

7.2.2 Баку – Амирабад (Амирабад - Баку)

Впечатляющий потенциал для развития имеет обмен товарами и услугами между непосредственными соседями - Азербайджаном и Ираном.

Значительное влияние на структуру и объем грузов, транспортируемых из Баку в Амирабад и обратно, могло бы оказать следующее прогнозируемое развитие:

- Паромное сообщение Баку-Амирабад осуществляется один раз в неделю и его возможности используются примерно на 20%. Компания "Каспар", обеспечивающая данное сообщение, не подтверждает этой цифры, считая, что слишком рано судить о показателях и экономичности сообщения, открывшегося в конце 2000 года. По убеждению консультантов, не следует ожидать значительного увеличения объема перевозок на данном направлении, пока экономическая интеграция Азербайджана и Ирана остается на низком уровне. Если и далее не осуществлять мер по развитию, то товарообмен, по видимому, будет ограничен продуктами питания и строительными материалами, такими, как цемент и пиломатериалы.
- Можно привести аргументы в пользу транзитного движения потребительских товаров из Дубаи (ОАЭ) через Бендер-Аббас в Азербайджан. Часть этого потока может быть направлена через паромное сообщение между Амирабадом (или любым другим портом Ирана на Каспийском море, имеющим платформу ро-ро) и Баку. В северо-западном направлении паромное сообщение между Баку и Амирабадом могло бы составить

альтернативу сообщению Баку-Туркменбаши для (автодорожных) транспортных потоков, идущих из района Ашхабада или направляющихся в Ашхабад и далее - при условии эффективной работы пограничных переходов между участвующими государствами.

- Реализация коридора "Нострак" (Индия-Иран-Россия) через Каспийское море может также привлечь грузы к транспортному сообщению между одним из иранских портов на Каспийском море и Баку, при условии более низких транспортных расходов, чем при автодорожных сообщениях между Бендер-Аббасом и Азербайджаном. Такое морское сообщение, при эффективном функционировании, могло бы способствовать и одновременно иметь выгоду от развития торговых отношений между Азербайджаном и Юго-Восточной Азией, Индийским субконтинентом. Тем не менее, грузопотоки по направлению "юг-север" оказываются более устойчивыми - по крайней мере, в среднесрочной перспективе.

Таблица 7-5: Потенциальные объемы грузоперевозок между Амирабадом и Баку

Товары	Маршрут	Количество в год
Продукты питания и потребит. товары (паром/многофункциональное судно)	Амирабад-Баку	до 30 000 т
Строительные материалы (паром/многофункциональное судно)	Амирабад-Баку	до 35 000 т
Химикаты (паром/многофункциональное судно)	Баку-Амирабад	до 10 000 т

Представленные ниже объемы грузов ожидаются при транспортировке паромом или универсальным судном (в зависимости от наличия):

Таблица 7-6: Морской грузопоток между Амирабадом (А) и Баку (Б), в обоих направлениях, (т)

Основные грузы	2002	2007	2012
Химикаты (Б-А)	5000	8000	10 000
Стройматериалы (А-Б)	15 000	25 000	35 000
Продукты питания и потребительские товары (А-Б)	5000	25 000	30 000
Другие (Б-А/А-Б)	10 000	15 000	20 000
Всего	35 000	73 000	95 000

В следующей таблице представлены количество рейсов и среднестатистическое количество грузов, попадающих под соответствующую категорию, транспортировка которых ожидается при каждом рейсе между Амирабадом и Баку. Универсальные суда и паромы должны рассматриваться как альтернативные друг другу виды транспорта, поскольку нынешняя и ожидаемая в будущем структура грузов позволяет использовать оба вида. Цифры были выведены непосредственно из объемов грузов по различным направлениям грузопотоков.

Таблица 7-7: Количество рейсов сухогрузов и паромов между Амирабадом и Баку (в обоих направлениях)

Грузы	Тип	Средний размер (т)	2002	2007	2012
Химикаты	М/функциональное судно	500	10	16	20
Строит. материалы	М/функциональное судно	1500	10	17	23
Продукты питания	М/функциональное судно	1000	5	25	30
Другие	М/функциональное судно	1500	7	10	14
<i>Всего рейсов</i>	<i>Многофункциональное судно</i>		28	64	80
Кол-во рейсов в оба конца			13	31	38
Паромные грузы	Паром (рейсы в оба конца)	1200	21	48	62

7.2.3 Амирабад - Актау (Актау - Амирабад)

Будущий грузооборот между Ираном и Казахстаном через порты Амирабад (или любой другой) и Актау определяется следующими факторами и возможным развитием:

- Правительство Казахстана твердо намерено развивать порт Актау. Одной из мер в этом направлении явилось установление выгодных железнодорожных тарифов на территории Казахстана. Это позволило порту Актау привлечь значительные объемы металла из Казахстана и России для транспортировки в Иран и далее. Объем 2000 года превысил 700 тыс. тонн. Здесь порту Актау, искусно поддерживаемому Железными Дорогами Казахстана, приходилось конкурировать с существующими транспортными линиями, например, с линией, проходящей через российский каспийский порт Астрахань и железнодорожным маршрутом через Узбекистан и пункт смены ж/д колеи Серахс на ирано-туркменской границе. Согласно цифрам, любезно предоставленным Министерством транспорта и связи Казахстана, стоимость транспортировки 1 т типичных металлов из пункта Испат Кармет, находящегося в центре промышленного района Казахстана, через Актау в иранский пункт Анзали составляет около USD 35. Транспортировка 1 тонны через Астрахань обходится дороже. Железнодорожный маршрут через Узбекистан несколько дешевле, чем через Актау, но связан с оплатами формальных и неформальных тарифов и сборов, а также с задержками при выполнении таможенных процедур на пограничных пунктах. Металлы рассматриваемой здесь категории поступают стабильным потоком с производственной линии, но для их продажи требуется определенное время. Производители, таким образом, охотно пользуются достаточно длительным периодом бесплатного хранения, предоставляемого в Актау, используя порт как своего рода внешнее хранилище. Согласно прогнозу, металлы будут являться ключевым грузом для транспортного сообщения между Актау и одним из иранских портов, при условии, что Железные Дороги Казахстана (Темир Жолы) будут продолжать применять льготные тарифы для определенной группы товаров, следующих в Актау и из него.
- Паромное сообщение между Актау и одним из портов Ирана могло бы использовать весь свой потенциал при наличии в иранском порту железнодорожной паромной платформы, оборудования для смены железнодорожной колеи (подобно имеющемуся в Серахсе) и прямого сообщения с основной железнодорожной сетью Ирана. Это позволило бы транспортировать грузы из Казахстана или России только железнодорожным маршрутом от пункта отправления до пункта назначения, избегая дорогостоящих перегрузок в промежуточных пунктах.
- Казахстан является одним из крупнейших производителей и нетто-экспортеров зерна в регионе, а Иран является нетто-импортером зерна. В период проведения данного исследования и до него экспорт зерна из Казахстана в Иран был незначительным, при этом его основная часть транспортировалась железнодорожным маршрутом через Узбекистан и Туркменистан (Серахс). Как правило, Иран импортирует зерно через свои порты в Персидском заливе, утверждая, что транспортировка зерна из Казахстана железнодорожным транспортом обходится слишком дорого. Теперь, с вводом в эксплуатацию нового зернового терминала в Актау, Казахстан может предложить маршрут, альтернативный железнодорожному. В случае, если этот альтернативный маршрут окажется конкурентноспособным (у консультантов есть основания для такого предположения), то порт будет иметь все шансы принять на себя перевалку значительных объемов зерна (которые, по оценкам, могут достигать 0,5 млн. т. в год) для экспорта в Иран. Конечно, это еще более укрепит южное направление данного торгового пути, что будет означать еще большее количество судов, идущих в северном направлении лишь с балластным грузом.
- Согласно прогнозу, максимум 10% металлов и зерна будет транспортироваться паромом.
- Грузовой потенциал направления "юг-север" пока весьма ограничен: лишь небольшие количества руды навалом, около 20 000 т в год, может транспортироваться в Актау. Такое положение может коренным образом измениться в том случае, если / когда транспортный коридор "Север - Юг" заработает в полную силу.
- Идея открытия регулярного лайнерного сообщения между Актау и Ираном на первый взгляд может показаться весьма привлекательной, но имеет серьезный минус, связанный с

недостаточным количеством грузов для перемещения в северном направлении. До тех пор, пока это положение не изменится, здесь будет преобладать рамповая торговля, при которой принимается груз из любого порта, но в которой отсутствует регулярность перевозок. Особенно это будет относиться к перевозкам металлов в южном направлении. Перевозки в северном направлении в объемах, зависящих от наличия грузов, будут иметь выгоду от исключительно низких тарифов, способствующих снижению стоимости целевого рейса в северном направлении.

- Есть основания полагать, что регулярное сообщение между одним из портов Ирана и Актау стимулирует поток потребительских товаров, напр., бытовой техники и проч., из Объединенных Арабских Эмиратов в Казахстан, Узбекистан, Россию и далее. В настоящее время этот поток проходит по наземному пути от иранских портов разгрузки, таких как Бендер-Аббас, до конечных пунктов в соседних странах. На пограничных пунктах Центральной Азии таможенная очистка, как правило, обходится в USD 1700 за каждый грузовик, не считая пошлин на облагаемые ими грузы. На данном маршруте на территории Центральной Азии автомобильные дороги находятся в плохом состоянии, что приводит к частым поломкам транспорта. Маршрут через иранский порт (напр., паром) в Актау является, безусловно, конкурентноспособной альтернативой. Как известно, рассматривается возможность открытия в Актау свободной экономической зоны, с наличием таможенных складов. В мире есть лишь несколько примеров процветающих свободных экономических зон (СЭЗ), во всех остальных случаях эти попытки закончились полным провалом. Консультанты призывают к взвешенному подходу в этом вопросе и настоятельно рекомендуют предварительно провести всестороннее исследование, прежде чем принимать какое-либо окончательное решение, влекущее за собой крупные инвестиции. Нельзя полностью исключать возможность для Актау стать в будущем центром распределения для дорогостоящих потребительских товаров – обязательно при условии наличия и эффективного функционирования всей торговой, банковской и транспортной инфраструктуры.
- Реализация транспортного коридора "Север-юг" (инициативы "Нострак"), безусловно, благотворно скажется на состоянии ирано-азербайджанских торговых отношений. Учитывая возможность политических сил в некоторых государствах этой транспортной цепи влиять на грузопотоки, транспортный поток по этому коридору (по крайней мере, некоторое время) будет, скорее всего, весьма значительным. Эффективный и конкурентноспособный сервис звена "иранский порт - Актау" убедил бы транспортные компании в его жизнеспособности и выгоды даже в то время, когда политически мотивированный транспортный поток схлынет и вернется в свое обычное русло.

Все вышесказанное сведено в следующей таблице:

Таблица 7-8: Потенциальные объемы грузов по линии Амирабад-Актау (Актау-Амирабад)

Товары	Маршруты	Количество в год
Металлы (паром / многофункциональное судно)	Актау-Амирабад	до 900 000 т
Зерно (паром / многофункциональное судно)	Актау-Амирабад	до 500 000 т
Пр. питания и потр. товары (паром/универсальн.судно)	Амирабад-Актау	до 60 000 т
Руды (паром / многофункциональное судно)	Амирабад-Актау	до 30 000 т

Следующие объемы ожидаются при перевозке паромом:

Таблица 7-9: Прогноз паромного грузопотока между Амирабадом (Ам) и Актау (Ак), (т)

Основные грузы	2002	2007	2012
Металлы (Ак - Ам)	70 000	80 000	90 000
Зерно (Ак - Ам)	1500	35 000	50 000
Прод. пит. и потреб. товары (Ам - Ак)	15 000	35 000	60 000
Руда (Ам - Ак)	20 000	25 000	30 000
Другие (Ам - Ак / Ак - Ам)	10 000	15 000	20 000
Всего	116 500	190 000	250 000

В отсутствие паромного сообщения ожидаются следующие объемы для транспортировки многофункциональными судами. В случае наличия паромного сообщения, количества, указанные в Таблице 1 - 2 выше, следует вычесть из цифр, приводимых ниже для многофункциональных судов.

Таблица 7-10: Прогноз грузопотока между Амирабадом (Ам) и Актау (Ак) для универсальных судов, (т)

Основные грузы	2002	2007	2012
Металлы (Ак - Ам)	700 000	800 000	900 000
Зерно (Ак - Ам)	15 000	350 000	500 000
Прод. пит. и потреб. товары (Ам - Ак)	15 000	35 000	60 000
Руда (Ам - Ак)	20 000	25 000	30 000
Другие (Ам - Ак / Ак - Ам)	10 000	15 000	20 000
Всего	760 000	1 225 000	1 510 000

В нижеследующей таблице представлено количество рейсов и среднестатистические объемы грузов различных категорий, ожидаемых при перевозке за один рейс между Амирабадом и Актау. Универсальные суда и паромы должны рассматриваться как альтернативы друг другу, поскольку нынешняя и прогнозируемая структура товаров допускает использование и тех, и других. Приводимые цифры были выведены непосредственно из объемов грузов.

Таблица 7-11: Количество рейсов универсальных судов и паромов между Амирабадом и Актау в обоих направлениях

Грузы	Тип	Средний размер, т	2002	2007	2012
Металлы	Многофункциональное судно	3000	233	267	300
Зерно	Многофункциональное судно	3000	5	117	167
Продукты питания	Многофункциональное судно	2000	8	18	30
Руды	Многофункциональное судно	3000	7	8	10
Другие	Многофункциональное судно	1500	7	10	13
<i>Всего рейсов</i>	<i>Многофункциональное судно</i>		260	420	520
Количество рейсов в оба конца			250	400	485
Паромные грузы	Паром (в оба конца)	1200	60	96	116

7.2.4 Транспортный поток по линии Туркменбаши – Баку (в обоих направлениях)

Следующие факторы и развитие, в случае их практической реализации, могут определять будущий транспортный поток между Туркменбаши и Баку:

- По состоянию на начало 2001 года линия Баку - Туркменбаши является маршрутом с самыми большими объемами сухих грузов, перемещаемых через Каспийское море. Это связано с тем, что он является кратчайшим расстоянием между портами восточного и западного побережья Каспийского моря. История этого маршрута начинается еще с советских времен. Оснащение портов в обоих конечных пунктах позволяет обрабатывать практически любые объемы грузов. Компания "Каспар" обеспечивает (ежедневное) паромное сообщение между этими двумя портами.
- Грузовой поток между восточным и западным побережьем Каспийского моря состоит, в основном, из навалочных и наливных грузов, таких как нефть и нефтепродукты, оксид алюминия и (туркменского) хлопка. Все эти грузы в данном регионе традиционно транспортировались железнодорожным транспортом. В период подготовки данного отчета в грузоперевозках по линии Баку-Туркменбаши явно преобладал

железнодорожный/паромный транспорт. Как в Туркменбаши, так и в Баку имеются возможности для обработки ж/д паромов.

- В настоящее время пока не имеется типичных навалочных грузов для транспортировки в каком-либо из двух направлений, а в случае, если бы такой груз имелся, то для его транспортировки было бы достаточно однопалубного тоннажа. Транспортировка от 50 до 60 тыс. т. соли насыпом ожидается ежегодно из Туркменбаши в Баку. Заслуживающими упоминания грузами, идущими в восточном направлении, являются, согласно подсчетам, 30000 т оборудования для нефте- и газодобычи и около 30000 т стройматериалов.
- Как уже высказывалось в параграфе 3.2.1, маршрут через Туркменбаши столкнется с сильной конкуренцией со стороны железнодорожно-паромного маршрута через Актау. Ожидается, что транспортная линия Баку-Туркменбаши потеряет значительную часть нынешнего (2001 г.) транзитного движения в страны, расположенные за Туркменистаном и из них, что сократит, таким образом, обрабатываемые в Туркменбаши грузы до объемов, относящихся к внешней торговле Туркменистана.

Прогнозируемые изменения представлены в нижеследующей таблице:

Таблица 7-12: Потенциальные объемы грузов, перевозимых между Туркменбаши и Баку в обоих направлениях

Груз	Маршрут	Годовой объем
Минеральные продукты (паром)	Туркменбаши-Баку	до 250 000 т
Хлопок (паром/многофункциональное судно)	Туркменбаши-Баку	до 100 000 т
Прод. питания и потребительские товары (паром)	Баку-Туркменбаши	до 50 000 т
Оборудование (паром/многофункциональное судно)	Баку-Туркменбаши	до 30 000 т
Соль (многофункциональное судно)	Туркменбаши-Баку	до 60 000 т
Стройматериалы (паром/многофункциональное судно)	Баку-Туркменбаши	до 30 000 т
Удобрения (паром/многофункциональное судно)	Туркменбаши-Баку	до 30 000 т
Оксид алюминия (паром)	Баку-Туркменбаши	до 50 000 т

Ожидается транспортировка паромом следующих объемов грузов:

Таблица 7-13: Прогноз паромных перевозок между Туркменбаши (Т) и Баку (Б) в обоих направлениях, (т)

Основные грузы	2002	2007	2012
Минеральные продукты (Т-Б)	220 000	240 000	250 000
Хлопок (Т-Б)	90 000	70 000	50 000
Прод. питания и потреб. товары (Б-Т)	100 000	40 000	20 000
Оборудование (Б-Т)	40 000	20 000	20 000
Стройматериалы (Б-Т)	25 000	15 000	15 000
Удобрения (Т-Б)	30 000	20 000	20 000
Оксид алюминия (Б-Т)	60 000	45 000	50 000
Другие (Б-Т/Т-Б)	60 000	40 000	50 000
Всего	665 000	490 000	475 000

Кроме того, ожидается транспортировка следующих объемов многофункциональными судами:

Таблица 7-14: Прогноз перевозок многофункциональными судами между Туркменбаши (Т) и Баку (Б) в обоих направлениях, (т)

Основные грузы	2002	2007	2012
Хлопок в контейнерах (Т-Б)	0	20 000	40 000
Прод. питания и потр. товары в контейнерах (Б-Т)	0	10 000	30 000
Соль (Т-Б)	40 000	50 000	60 000
Оборудование (Б-Т)	5 000	10 000	10 000
Строительные материалы (Б-Т)	5 000	15 000	15 000
Удобрения (Т-Б)	0	10 000	10 000
Другие (Б-Т/Т-Б)	20 000	20 000	20 000
Всего	70 000	135 000	185 000

В следующей таблице указано количество рейсов и среднестатистические объемы грузов различных категорий, ожидаемых при перевозке за один рейс между Туркменбаши и Баку, в обоих направлениях. Универсальные суда и паромы должны рассматриваться как альтернативы друг другу, поскольку нынешняя и прогнозируемая структура товаров допускает использование обоих видов. Приводимые цифры были выведены непосредственно из объемов грузов.

Таблица 7-15: Количество рейсов в оба конца сухогрузных судов и паромов между Туркменбаши и Баку

Груз	Тип судна	Средний размер, (т)	2002	2007	2012
Хлопок (в контейнерах)	М/функц. судно	2000	0	10	20
Потребит. товары (в конт.)	М/функц. судно	1000	0	10	10
Соль	М/функц. судно	3000	14	17	20
Оборудование	М/функц. судно	2500	2	4	4
Строительные материалы	М/функц. судно	3000	2	5	5
Удобрения	М/функц. судно	2500	0	4	4
Другие	М/функц. судно	1500	13	13	13
<i>Всего рейсов</i>	<i>Многофункциональное судно</i>		31	63	76
Количество рейсов в оба конца м/функц. судами			20	38	50
Паромные грузы	Паром (рейсы в оба конца)	1200	310	290	305

7.2.5 Туркменбаши – Актау

Факторы и изменения, описанные ниже, определяют будущий грузопоток между Туркменбаши и Актау:

- Во времена Советского Союза между Туркменбаши и Актау существовало автодорожное сообщение. Грузы приходили из Баку в Туркменбаши, а затем грузовиками транспортировались в Актау. Нынешнее состояние дорожной сети между этими городами плохое, а торговые отношения между Туркменистаном и Казахстаном находятся на невысоком уровне развития. Кроме того, Актау хорошо связан с другими каспийскими портами. Таким образом, грузовое автотранспортное движение между Туркменбаши и Актау практически отсутствует.
- Прогнозируемый потенциал для морского транспортного движения между Туркменбаши и Актау включает в себя лишь небольшие объемы строительных материалов (например, цемента) и соли.
- Рейс, осуществляемый между Туркменбаши и Актау, имеет целью лишь передислокацию судна.

Сказанное выше суммировано в следующей таблице:

Таблица 7-16: Потенциальный грузопоток между Туркменбаши и Актау

Груз	Маршрут	Годовой объем
Строительные материалы (многофункциональное судно)	Туркменбаши-Актау	до 20 000 т
Соль (многофункциональное судно)	Туркменбаши-Актау	до 20 000 т

Перевозка следующих объемов ожидается универсальным судном:

Таблица 7-17: Объемы грузов, перевозимых многофункциональным судном между Туркменбаши и Актау, (т)

Основной груз	2002	2007	2012
Строительные материалы (многофункциональное судно)	5 000	15 000	20 000
Соль (многофункциональное судно)	5 000	15 000	20 000
Всего	10 000	30 000	40 000

В следующей таблице указано количество рейсов и среднестатистические объемы грузов различных категорий, ожидаемых при перевозке за один рейс между Туркменбаши и Актау в обоих направлениях. Приводимые цифры были выведены непосредственно из объемов грузов.

Таблица 7-18: Количество рейсов сухогруза между Туркменбаши и Актау

Груз	Тип судна	Средний размер, (т)	2002	2007	2012
Соль	Многофункциональное судно	2,500	2	6	8
Стройматериалы	Многофункциональное судно	2,500	2	6	8
<i>Всего рейсов</i>	<i>Многофункциональное судно</i>		4	12	16
Количество рейсов в оба конца			4	12	16

7.2.6 Туркменбаши – Оля

Будущий грузопоток между Туркменбаши и Махачкалой определяется следующими факторами:

- Новый порт Оля, расширяемый в настоящее время с целью соответствия потребностям грузопотока по коридору "Нострак", указывается здесь условно, в качестве любого российского порта на Каспийском море. Альтернативными вариантами могут быть Махачкала или Астрахань.
- Несколько попыток открыть регулярное транспортное сообщение между восточным побережьем Каспийского моря и российским каспийским портом пока не привели к открытию устойчивой линии. Политическая нестабильность Северо-Кавказского региона заставляет владельцев грузов и транспортные компании искать более надежные маршруты. Наиболее важным необходимым условием для установления регулярных транспортных сообщений является стабилизация ситуации в Чечне. В рамках данного транспортного прогноза консультанты полагают, что либо ситуация будет стабилизирована в течение последующего года, либо маршруты пойдут в обход наиболее конфликтного района.
- Контейнерное оборудование в Туркменбаши, финансировавшееся ТРАСЕКА, в настоящее время простаивает, поскольку имеющиеся относительно малые объемы контейнерных грузов транспортируются сегодня железнодорожным паромом в Баку. Однако, существует политическая договоренность на высоком уровне между Туркменистаном и Россией об интеграции порта Туркменбаши в коридор "Нострак". Согласно сообщениям, около 10000 контейнеров из Индии (с товарами широкого потребления, продуктами фармацевтической и электронной промышленности) должны будут транспортироваться в Россию через Туркменбаши. Поскольку торговые отношения между Россией и Индийским субконтинентом ожидаются быть сбалансированными, то часть этих контейнеров вернется в Индию тем же путем, через Туркменбаши. В этом контексте следует отметить, что один из важнейших транзитных коридоров через Иран проходит от портов Персидского залива

Бендер-Аббас и Бендер-Эмам до Серахса на ирано-туркменской границе. По имеющейся информации, время прохождения этого расстояния для контейнерных маршрутных поездов - 4 суток. В настоящее время это сообщение осуществляется три раза в неделю.

- В контейнерных перевозках по коридору "Нострак" будут доминировать 40-футовые контейнеры, со средней загрузкой 10 т на 1 ДФЭ. Для транспортировки контейнеров транспортные компании будут преимущественно использовать имеющиеся каспийские многофункциональные суда грузоместимостью 100 ДФЭ.
- Транспортное сообщение, специализирующееся на контейнерных грузах, будет технически возможным лишь в том случае, если один из российских портов будет иметь оборудование для перевалки контейнеров. Строящийся в настоящее время порт Оля станет, возможно, наиболее подходящим местом перевалки контейнеров после завершения строительства его второй очереди.
- Согласно прогнозу консультантов, в случае открытия регулярного сообщения между Туркменбаши и одним из российских портов на Каспии, помимо контейнерных грузов через Туркменбаши также смогут проходить небольшие объемы других грузов. Открытию такого сообщения мог бы способствовать рост объема туркменско-российской торговли.
- Консультанты считают необходимым подчеркнуть, что успех данного звена транспортной цепи будет в значительной степени зависеть от политической поддержки со стороны Ирана, Туркменистана и России, поскольку в ближайшем будущем, как минимум, один из иранских портов может быть оснащен современным оборудованием для обработки контейнерных грузов, вступив, таким образом, в конкуренцию с Туркменбаши за привлечение контейнерных перевозок.

Итог вышесказанного приведен в следующей таблице:

Таблица 7-19: Потенциальные объемы грузов, транспортируемых по линии Туркменбаши - Оля

Грузы	Маршрут	Количество в год
Потребит. товары и электроника (в контейнерах)	Туркменбаши-Оля	до 16 000 ДФЭ
Смешанные грузы (многофункциональное судно)	Туркменбаши-Оля	до 10 000 т
Потребит. товары и электроника (в контейнерах)	Оля-Туркменбаши	до 8 000 ДФЭ
Оборудование (многофункциональное судно)	Оля-Туркменбаши	до 20 000 т

Ожидается транспортировка следующих объемов грузов многофункциональными судами:

Таблица 7-20: Грузоперевозки многофункциональными судами между Туркменбаши (Т) и Оля (О),

Основные грузы	2002 (т)	2007 (т)	2012 (т)
Потребит. товары и электроника (в контейнерах) (Т-О)	10 000	140 000	160 000
Смешанные грузы (многофункциональное судно) (Т-О)	5 000	8 000	10 000
Потребит. товары и электроника (в контейнерах) (О-Т)	10 000	50 000	80 000
Оборудование (многофункциональное судно) (О-Т)	5 000	10 000	20 000
Всего	30 000	208 000	270 000

В следующей таблице указано количество рейсов и среднестатистические объемы грузов различных категорий, ожидаемых при перевозке за один рейс между Туркменбаши и Оля, в обоих направлениях. Приводимые цифры были выведены непосредственно из объемов грузов.

Таблица 7-21: Количество рейсов сухогрузных судов между портами Туркменбаши и Оля

Груз	Тип судна	Средний размер (т)	2002	2007	2012
Контейнер	Сухогруз	90 ДФЭ	22	210	270
Смешанный груз	Сухогруз	2000	3	4	5
Оборудование	Сухогруз	2500	2	4	8
<i>Всего рейсов</i>	<i>Сухогруз</i>		27	218	283
Количество рейсов в оба конца			14	160	180

8 Будущие потребности в оборудовании и мощностях

Будущие потребности в оборудовании и мощностях непосредственно связаны со сравнением существующего положения, касающегося портовых и судовых мощностей, представленных в главе 5 (относительно количества и качества) с потребностями, рассчитанными на основе прогнозируемых объемов перевалки/транспортировки грузов и представленных в главе 7.

8.1 Судовые мощности

8.1.1 Танкеры

Танкерный флот, имеющийся только у одной компании "Каспар", мог бы с легкостью перевозить через Каспийское море около 10 млн. т. в год. Вместе с российскими танкерами и танкерами, заказанными и планируемыми для приобретения Туркменскими Морскими Линиями, годовой транспортный потенциал танкерного флота в Каспийском море оценивается консультантами в более, чем 15 млн. т., а возможно - ближе к 20 млн. т. Согласно утверждениям, при необходимости российскими компаниями могут быть предоставлены транспортные мощности значительного суммарного тоннажа. Согласно результатам прогноза Модуля Д: "Транспортировка сырой нефти и нефтепродуктов в Каспийском море", являющегося частью настоящего исследования "Программы ТРАСЕКА: Транспортные потоки и технико-экономические обоснования", существующих транспортных мощностей достаточно, чтобы удовлетворять все потребности в грузоперевозках вплоть до 2020 года - даже по самым оптимистическим оценкам. Более подробная информация содержится в опубликованных отчетах по Модулю Д.

8.1.2 Паромы

Во время проведения консультантами исследований 7 железнодорожных паромов, все принадлежащие компании "Каспар", были заняты на перевозках в Каспийском море, и один паром, также принадлежащий "Каспар", работал за его пределами.

Для транспортировки объемов грузов, прогнозируемых для связки Актау - Баку (370 рейсов в оба конца при 70% использования грузоподъемности в 2012 году) потребуется три паромов. Данный расчет основан на предположении, что один паром может сделать пять рейсов в оба конца за две недели, а максимальная производительность одного паромов составит 212000 т в год (в один конец). Таким образом, максимальный объем, который сможет перевозиться между Актау и Баку в один конец, составит 636000 т.

Для паромного сообщения Актау - Туркменбаши (300 рейсов в оба конца при 70% использования грузоподъемности в 2012 году) потребуется два судна, из расчета трех рейсов в оба конца в неделю для одного судна. Теоретическая максимальная производительность на данной линии составит 510 000 т в один конец.

Обеспечение сообщения по линии Актау-Амирабад (116 рейсов в оба конца при 70% использования грузоподъемности в 2012 году) потребует два железнодорожных паромов, каждый из которых будет совершать три рейса в оба конца за две недели. Теоретическая максимальная производительность паромов составит 255 000 т в год (в один конец).

Согласно прогнозируемому транспортному потоку, одного паромов будет достаточно для обеспечения сообщения Баку-Амирабад (62 рейса в оба конца при 70% использования грузоподъемности в 2012 г.), поскольку необходимые два рейса в оба конца в неделю технически осуществимы одним паромом.

Суммируя вышесказанное, следует отметить, что если бы даже все рассматривавшиеся варианты сообщений функционировали только как двусторонние (никаких круизов вдоль каспийского побережья), то имеющегося количества паромов было бы достаточно для обеспечения перевозок прогнозируемых объемов грузов, при этом компании "Каспар" пришлось

бы отозвать свой паром, работающий за пределами Каспия. Изложенные выше соображения не принимают в расчет техническое состояние и возраст паромов компании "Каспар", которые (теоретически) могут давно нуждаться в замене. Тем не менее, после 2012 года, в случае сохранения стабильности политической и макроэкономической ситуации, может потребоваться увеличение тоннажных мощностей.

8.1.3 Многофункциональные суда

Согласно прогнозу грузопотока, около 930 рейсов многофункциональных судов в оба конца (грузовместимостью 3000 т каждый) потребуется для перевозки прогнозируемых объемов грузов по маршрутам, определенным для данного исследования. Ежегодное количество рейсов в оба конца, которое может совершить судно в Каспийском море, зависит не только от маршрута, но также и от типа транспортируемого груза, перегрузочного оборудования и производительности порта. Вот пара примеров: средняя производительность при погрузке и разгрузке металлов в каспийских портах - около 1000 т в сутки, что означает 3 суток, затрачиваемых на обработку одного судна при его средней загрузке 2900-3000 т. Загрузка или разгрузка судна контейнерами (160 операций) может уложиться в 24 часа. Можно предположить, что около половины рабочего времени многофункционального судна затрачивается на портовые операции.

Согласно оценкам консультантов, средний показатель многофункционального судна - 35-40 рейсов в оба конца в год. Отсюда следует, что для транспортировки прогнозируемых объемов потребуется 23-27 многофункциональных судов - без принятия в расчет необходимости ожидания грузов или причалов, а также простоев по каким-либо другим причинам.

В период проведения исследований в Каспийском море работали два сухогруза компании "Каспар" и по четыре судна, принадлежащие компаниям "Хазар Шиппинг" и "ТМЛ". Российские компании способны предоставить дополнительные транспортные мощности в относительно короткий срок. "Каспар" теоретически могла бы привести обратно в Каспийское море 21 из своего общего флота, состоящего из 23 стандартных сухогрузов общим дефакто тоннажем 80000 т. и работающих в настоящее время в разных районах.

8.1.4 Заключение по судовым мощностям

Анализ существующих транспортных мощностей подтверждает предположение о том, что общего тоннажа судов, эксплуатируемых в настоящее время и/или принадлежащих компаниям, базирующимся на Каспийском море, вполне достаточно для существующих и прогнозируемых потоков сухих грузов. Значительная часть каспийского флота в настоящий момент простаивает (считается, что термин "простой" включает также и суда, находящиеся в нерабочем состоянии), а две судоходные компании стран-получателей, базирующихся на Каспийском море, перевели часть своего флота сухогрузных судов в Черное и/или Средиземное море в связи с острой нехваткой сухих грузов в своем регионе. В результате очевидно, что в краткосрочной и среднесрочной перспективе судами, принадлежащими странам-получателям, через Каспийское море смогут перевозиться гораздо большие объемы грузов (независимо от товарных групп), чем перевозятся в настоящее время.

Многое, тем не менее, зависит от технического состояния имеющегося сегодня флота. Трудно переоценить важность регулярного технического обслуживания и ремонта, своевременной замены отслуживших свой срок судов. Ни один из основных "игроков" на рынке каспийских перевозок, за исключением российских судовладельцев, не сделал заказа на приобретение новых сухогрузов, хотя "Каспар" и выражала заинтересованность в рассмотрении возможности приобретения двух сухогрузов за счет средств зарубежных финансовых институтов. Консультанты понимают, что в случае реализации этой идеи упомянутые суда были бы задействованы за пределами Каспийского региона.

8.2 Портовая инфраструктура и навигационные средства

8.2.1 Мощности для перевалки нефти

Анализ имеющихся мощностей для перевалки нефти в каспийских портах проводился в рамках Модуля Д: "Транспортировка сырой нефти и нефтепродуктов в Каспийском море" настоящего "Анализа и технико-экономического обоснования перевозок по коридору ТРАСЕКА".

В настоящее время рассматривается возможность реализации нескольких проектов восстановления и реконструкции существующих мощностей, например - восстановления нефтяных причалов № 4 и 5 порта Актау, восстановления нескольких причалов в Дубенди, а также дноуглубительных работ с целью использования более крупных танкеров. Все эти меры будут направлены на увеличение производительности терминалов, что является крайне необходимым в условиях прогнозируемого роста грузопотока.

За более подробной информацией следует обращаться к Модулю Д, "Технический Отчет. Оценка существующих мощностей (январь 2001 г.)".

8.2.2 Паромные грузоперевозки

Железнодорожные паромы.

С целью обеспечения эффективного паромного сервиса и получения экономической выгоды от прогнозируемых объемов грузов, каспийским портам, желающим привлечь паромные линии, необходимо обеспечить наличие соответствующих мощностей и оборудования для принятия железнодорожных паромов, а также сообщение с наземной транспортной инфраструктурой прилегающих районов. На момент редактирования настоящего Отчета железнодорожные платформы имелись лишь в Баку и Туркменбаши. Работы по восстановлению соответствующего оборудования в Актау были близки к завершению.

8.2.2.1 Баку

В порту Баку имеется железнодорожный паромный терминал с 2 причалами и 2 ж/д платформами. Оба причала находятся в рабочем, но запущенном состоянии. Восстановление одного причала должно начаться, согласно графику, в 2001 году. Также рассматривается возможность восстановления второго причала. В случае приведения данных причалов в надлежащее рабочее состояние, в Баку должно будет иметься достаточно мощностей для перевалки объемов, прогноз которых представлен в главе 7.

8.2.2.2 Актау

После восстановления железнодорожно-паромной платформы, которое должно завершиться к концу июля 2001 года, порт Актау будет иметь современные и эффективные средства (один причал) для обслуживания железнодорожных паромов. Помимо железнодорожной платформы, будут также восстановлены некоторые участки железнодорожного сообщения с территорией Каскор (соединяющей порт с сетью железных дорог Казахстана). В этом случае Актау будет способен обеспечивать обслуживание грузопотока, прогноз которого представлен в параграфах 3.2.1 и 3.2.3.

8.2.2.3 Туркменбаши

В Туркменбаши имеется паромный терминал с двумя причалами для железнодорожных паромов. Оба причала находятся в рабочем состоянии, однако нуждаются в ремонте. Совсем недавно было открыто новое здание терминала. В настоящее время продолжают работы по ремонту и модернизации паромного терминала, включающие дноуглубительные работы, в результате которых допустимая осадка судов составит 8 м. Согласно оценкам, порт Туркменбаши будет в состоянии без задержек пропускать грузопоток, предусмотренный параграфом 3.2.4.

8.2.2.4 Российские порты

Ко времени завершения подготовки данного отчета ни один из российских портов на Каспийском море не имел оборудования для принятия железнодорожных паромов. Ни Астрахань, ни Махачкала или Оля не имеют железнодорожной платформы. Возможность оборудования такой платформы рассматривается в настоящее время в порту Оля, но для того, чтобы принимать паромы, необходимо строительство 40-км железнодорожной ветки, соединяющей порт с российской системой железных дорог. Суда "ро-ро", спорадически заходящие в Махачкалу и Астрахань, применяют "средиземноморский" метод швартовки, при которой паром швартуется кормой к обычному причалу, а затем на него опускается аппарат парома.

Ввиду отсутствия планов организации рейсов для железнодорожных паромов, в которых участвовали бы российские порты (как порты отправки, так и порты назначения), при составлении прогнозов консультантами такие сообщения не учитывались.

8.2.2.5 Порты Ирана

Положение в портах Ирана сходно с ситуацией в российских портах. Железнодорожные вагоны, прибывающие или отправляющиеся на паромах, не могут быть приняты ни в одном из каспийских портов Ирана. Железнодорожных платформ нет ни в Бендер-Анзали, ни в Нуршаре, ни в Неке. В Нушаре имеется береговая платформа для грузовиков, которая, по мнению консультантов, вряд ли будет переоборудована для железнодорожных вагонов - по причине слабо развитого сообщения порта с центральной сетью железных дорог Ирана. Согласно сообщениям, оборудование железнодорожной платформы планируется в Амирабаде, где некий частный инвестор изъявил желание взять на себя финансирование и управление железнодорожным паромным терминалом, который, якобы, будет включать и оборудование для смены железнодорожной колеи. Последнее условие представляется обязательным, поскольку ширина железнодорожной колеи в Иране отличается от колеи стран СНГ.

Если Иран всерьез намеревается привлечь грузопоток, прогнозируемый в параграфе 3.2.3., то без создания современного терминала для обслуживания железнодорожных паромов ему не обойтись. Без такого терминала паромное сообщение между Актау и Амирабадом невозможно.

8.2.2.6 Заключение по мощностям и оборудованию для обслуживания паромов

После того, как будут завершены ремонт и реконструкция существующих мощностей в Баку, Туркменбаши и Актау, которые либо уже идут, либо планируются в краткосрочной перспективе, производительности этих портов будет достаточно для обработки грузопотока, ожидаемого в будущем. В случае отсутствия возможностей для принятия железнодорожных паромов в Иране, прогноз для маршрута, пролегающего через иранский порт, является теоретической выкладкой. Согласно информации, полученной из иранских источников, планируется ускоренное строительство железнодорожной платформы в Амирабаде.

8.2.3 Возможности для обслуживания сухогрузных судов

8.2.3.1 Баку

В порту Баку имеется четыре обычных причала для обработки сухих грузов, из которых в настоящее время только два находятся в рабочем состоянии и также пригодны для обработки контейнерных грузов. Рабочее состояние двух неработающих причалов может быть восстановлено без каких-либо существенных затрат. Порт оборудован контейнерной площадкой на 500 контейнеров (которая могла бы быть легко расширена до вместимости 1500 контейнеров), а также девятью порталными кранами грузоподъемностью от 20 до 40 т, двумя рич-стэкерами, несколькими тягачами-трейлерами и станцией контейнерных грузов. Терминал имеет хорошее сообщение с магистральной сетью железных дорог Азербайджана. На момент подготовки данного отчета объемы обработки сухих грузов в порту были значительно меньше его пропускной способности, контейнерные мощности также значительное время простаивали.

Контейнерный терминал в настоящее время используется, в основном, как внутренний терминал для перевалки контейнеров с железнодорожных вагонов на автомобили.

Существующие мощности находятся в достаточно хорошем состоянии и вполне способны обслуживать грузопоток, прогноз которого представлен в главе 3. По мнению консультантов, дальнейшее наращивание мощностей нецелесообразно, необходимы лишь регулярное техническое обслуживание и своевременный ремонт, а также модернизация оборудования ближе к окончанию прогнозируемого периода (2012 год).

8.2.3.2 Актау

Теоретическая производительность четырех сухогрузных причалов порта Актау составляет около 1,5 млн. т. в год, не включая зерно навалом. В случае практического воплощения прогноза транспортного потока согласно главы 3, использование мощностей порта при его нынешней инфраструктуре к 2012 году составит около 85%. При такой степени загруженности порт будет часто перегружен, что как раз наименее желательно для всех сторон. Проектируемый новый сухогрузный причал между причалом № 3 и южной оконечностью главного мола мог бы обеспечить краткосрочную разгрузку порта, если данный проект будет достаточно быстро реализован. Фактически, реализация данного проекта является необходимым условием для достижения планируемого потенциала пропускной способности порта Актау. Процесс проектирования расширения порта в его северной части необходимо ускорить с целью получения дополнительных мощностей к 2012 году или, по возможности, раньше.

В порту не имеется специального контейнерного терминала. В настоящее время на границе раздела "судно-причал" контейнеры перегружаются с использованием обычных порталных кранов. В порту имеется один рельсовый причальный кран грузоподъемностью 32 т. плюс два самоходных крана грузоподъемностью 32 т. или более (в зависимости от вылета стрелы), которых вполне достаточно для контейнерных операций. Контейнеры с большим весом брутто могут транспортироваться паромом. Погрузо-разгрузочные операции с контейнерами с использованием порталных кранов осуществляются медленно (около 10 крановых операций в час) и иногда неэффективны. Чтобы быть готовым к росту объемов контейнерных грузов, порту Актау необходимо рассмотреть возможность строительства площадки для хранения контейнеров и приобретения (б/у) порталного крана.

8.2.3.3 Туркменбаши

Порт Туркменбаши обеспечивает, как правило, достаточно мощностей для обработки универсальных судов и даже паромов "ро-ро" (небольших судов российского типа, с 4-метровой аппарелью в корме). Тем не менее, мощности порта работают не в полную силу в связи с тем, что в настоящее время сухие грузы почти исключительно прибывают и отправляются железнодорожным паромом из Баку (исключение составляют, например, внутренние перевозки соли с расположенной недалеко солеварни).

Контейнерному терминалу еще потребуется доказать свою функциональность в условиях повседневных требований бизнеса. В настоящий момент контейнерная площадка, по размерам примерно равная площадке порта Баку, заполнена обычными грузами (главным образом, трубами), в связи с незначительным объемом имеющихся контейнерных грузов. Однако в случае роста объемов контейнерных перевозок порт имеет более чем достаточно мощностей для обработки объемов, прогноз которых представлен в главе 3.

8.2.3.4 Российские порты

Астрахань, наиболее важный российских сухогрузный порт на Каспийском море, недавно провел модернизацию некоторых из своих мощностей для обработки сухих грузов. На работе порта сказывается смещение акцентов в сторону порта Оля, получающего больше финансовой поддержки, чем порт Астрахань, хотя и тот, и другой находятся под управлением Администрации порта Астрахань. Ожидается, что порт Оля, по завершении его строительства, примет на себя роль "каспийских ворот" России, до сих пор принадлежавшую Астрахани. Согласно оценкам, портовых мощностей, существующих в Астраханской области, достаточно

для обслуживания как нынешних грузопотоков, так и ожидаемых в ближайшем будущем. В случае практического воплощения транспортного плана "Нострак", стартующего с умеренных объемов, но которые со временем, несомненно, будут возрасти, потребуются новые мощности, включая оборудование для перевалки контейнеров, паромный терминал и т.д.

Следует еще раз отметить, что Астрахань и Оля являются замерзающими портами, поэтому их портовая акватория в зимний период может держаться постоянно открытой для входа и выхода лишь с помощью ледоколов.

Порт Махачкала обладает преимуществом близкого расположения к российской нефтепроводной сети. Обсуждаются планы строительства паромного терминала или, в качестве альтернативы, терминала "ро-ро", однако консультанты не ожидают каких-либо изменений в кратко- и среднесрочной перспективе.

8.2.3.5 Порты Ирана

Порт Бендер-Анзали имеет восемь сухогрузных причалов. Все причалы оборудованы порталными кранами грузоподъемностью 16 т. Кроме этого в порту имеется 19 самоходных кранов грузоподъемностью до 120 т.

В порту Нуршар имеется три универсальных причала. Консультантам не удалось получить информацию по грузоподъемности погрузо-разгрузочного оборудования.

Нека, наименее крупный порт, имеющий лишь один универсальный причал, будет и далее специализироваться на нефти и нефтепродуктах.

Получить информацию по порту Амирабад оказалось нелегко. Как уже указывалось выше, этот порт начал функционировать недавно и строительство некоторых из его частей все еще продолжается. По мнению консультантов, специализацией порта будет перевалка сухих грузов и он будет оснащен современным и эффективным оборудованием. По всей видимости, Амирабад будет играть роль главных ворот Ирана на Каспии.

Согласно сообщениям, во всех портах Ирана на Каспийском море в последнее время были проведены работы по реконструкции, модернизации и, частично, расширению. Важной составляющей этих работ было дноуглубление, уменьшившее ограничения на осадку судов. Все эти усилия рассматриваются консультантами как выражение намерений Ирана по содействию в реализации коридора "Нострак". Поскольку консультанты не имели возможности посетить иранские порты лично, то в данной ситуации можно лишь предположить, что в настоящее время все порты Ирана достаточно оснащены для обслуживания гораздо больших объемов, чем существующие и прогнозируемые на 2012 год.

8.2.3.6 Заключение по универсальному оборудованию для обработки грузов

Существующие мощности для обработки сухих грузов распределены неравномерно. Оснащения некоторых портов явно недостаточно для ожидаемой пропускной способности. В отдельных портах для восстановления расчетной пропускной способности портовых мощностей необходимы лишь надлежащее техническое обслуживание и ремонт. Порту Актау необходимо начать процесс планирования с целью создания дополнительной портовой инфра- и суперструктуры.

Контейнеры пока не заняли сколько-нибудь значимого места в грузоперевозках через Каспийское море. Небольшое количество контейнеров, которые действительно перевозятся по морскому пути, обычно идут в восточном направлении, загруженные импортируемыми грузами, из портов западных стран, т.е. из Европы или Америки, а затем либо порожняком отправляются в ближайший подходящий глубоководный порт, либо загружаются таким товаром, как хлопок, с целью облегчения тяжелого бремени дальних рейсов с порожними контейнерами. В случае подъема промышленного производства в этом регионе, а вслед за ним и роста экспорта промышленных товаров в зарубежные страны, а также когда товары широкого потребления будут импортироваться (как имеющими морскую границу странами, так и не имеющими ее) в значительно больших количествах, чем сегодня, то тогда существенно вырастут и

контейнерные перевозки. Таким образом, консультанты были удовлетворены тем выводом, что в настоящий момент нет острой необходимости в дальнейших крупных инвестициях в оборудование для погрузки и разгрузки, хранения, отслеживания и транспортировки контейнеров. С другой стороны, учитывая ту доминирующую роль, которые играют контейнеры в грузоперевозках во всем мире, портовыми администрациям, судовладельцам и компаниям, занимающимся наземной транспортировкой, рекомендуется при любых новых инвестициях в береговые краны, новые суда, грузовики, вагоны и т.п. также предусматривать возможность обращения с 20 и 40-футовыми контейнерами и их транспортировки.

8.3 Системы навигационных средств

8.3.1 Полученные данные

По каспийским портам Баку, Дубенди, Актау и Туркменбаши недавно были проведены исследования в рамках настоящего "Анализа и технико-экономических обоснований грузоперевозок ТРАСЕКА", Модуль Д: "Технико-экономическое обоснование реконструкции и модернизации систем навигационных средств в морских портах Каспийского моря" (декабрь 2000 г.).

С немногими исключениями (например, буи в порту Актау), в целом навигационные средства находятся в очень плохом состоянии. В Туркменбаши суда не могут заходить в ночное время из-за крайне неудовлетворительного состояния средств навигационного обеспечения.

Большинство буйев в Баку, Дубенди и Туркменбаши не подлежат ремонту и требуют замены. Для буйев, подлежащих ремонту, необходимы новые лампы, аккумуляторные батареи, топовые знаки и т.д. С особой тщательностью необходимо провести проверку соответствия расположения и маркировки буйев требованиям системы МАМС для региона А, включающей Каспийское море. Консультанты также настоятельно рекомендуют тщательно проверить все средства навигационного обеспечения на правильность расположения и соответствие установленному образцу. Маяки, сигнальные и створные огни должны подвергнуться капитальному ремонту, а в некоторых случаях подлежат полной замене.

Консультанты подчеркивают, что навигационные средства являются средствами безопасности на море. Если положение дел будет и далее оставаться таким же, то рано или поздно сможет произойти крупная авария. В случае, если это произойдет с пассажирским паромом, в опасности окажутся жизни ни в чем не повинных пассажиров, а также жизни членов экипажа судна.

Следует провести полное переоснащение Служб управления движением судов (СУДС) портов Баку, Дубенди и Туркменбаши. СУДС порта Актау должна быть модернизирована до уровня, соответствующего потребностям существующего и ожидаемого транспортного потока. Все СУДС должны быть оснащены радарными, а также приемными и передающими устройствами системы GMDSS (Global Maritime Distress Safety System) и декодерами для высоких и средних частот. С 1 февраля 1999 года во всем мире наличие этого оборудования считается обязательным. В СУДС также необходимо наличие хотя бы минимального количества ручных высокочастотных радиостанций и устройств для записи голоса.

8.3.2 Заключение по навигационным средствам

В результате анализа полученных данных была подготовлена процедура объявления конкурса тендерных предложений на поставку основного оборудования для навигационного обеспечения, которое позволит портам успешно решать задачи обеспечения навигационной безопасности в соответствии с международными стандартами. Как ожидается, результаты тендера скажутся на работе портов Баку, Дубенди, Актау и Туркменбаши к концу 2001 - началу 2002 года.

9 Основные принципы управления транспортной компанией

9.1 Управление и кадровое обеспечение

9.1.1 Общие положения

Компания по обслуживанию новой судоходной линии или линий будет являться либо компанией-судовладельцем, либо лишь оператором, арендующим тоннаж и эксплуатирующим судно на перевозках по избранным маршрутам. Ниже дается описание и сравнение базовых структур обоих типов компаний, без указания предполагаемого места действия. Структуры управления компаний намеренно были упрощены и подобраны в соответствии с размером действующих компаний.

9.1.2 Транспортные компании, существующие в странах-получателях и структуры их управления - Обзор

В каждой из трех стран-получателей существует свой национальный морской перевозчик в форме государственной судоходной компании.

На основе той информации, которую удалось получить к настоящему моменту, консультанты сделали вывод, что структура управления азербайджанского Каспийского пароходства ("Каспар"), с Главным управлением в Баку, в значительной степени осталась идентичной той, которая существовала в период последнего исследования, проводившегося в рамках проекта Европейской Комиссии в 1993/94 годах. "Каспар" продолжает заниматься деятельностью, не связанной напрямую с ее основным бизнесом - гостиницами, больницами, детскими садами. Согласно заявлениям руководства компании, такая деятельность, как правило, является выражением социальной ответственности компании по отношению к ее персоналу и представляет собой часть поощрительной системы. Порт и пароходство являются в Азербайджане двумя отдельными государственными предприятиями. Оба из них следует рассматривать как элементы государственной морской администрации, возлагающей на эти предприятия задачи, которые выходят далеко за рамки чистой коммерции.

Структура управления "Туркменских морских линий" (ТМЛ) в основном соответствует традиционному типу компаний Восточного блока (сравните с главой 5.1.3.1), т.е. когда судоходная линия владеет и управляет государственным(и) портом (портами), который используется ее флотом. Во многом подобно Азербайджану, "ТМЛ" также выполняет функции Морской администрации Туркменистана и в роли таковой выполняет также обязанности, обычно находящиеся вне компетенции любого транспортного и/или портового предприятия.

Управление новой судоходной компании Казахстана "Казмортрансфлот" расположено в Астане и ее структура развивается медленно. Согласно недавней информации, деятельность компании не будет ограничиваться только коммерческими перевозками, а скорее всего будет также включать в себя сдачу судов в аренду, производство портовых операций в Актау или Баутино, выполнение функций судовых агентов, а также предоставление всех других услуг, связанных с транспортировкой, включая лоцманские услуги, буксировку, судоремонт и т.д.

9.1.3 Компания-судовладелец

Как и предполагает название типа, компания-судовладелец фактически владеет одним или несколькими судами. В данном отчете мы будем основываться на предположении, что такая компания, как морской перевозчик, будет активно заниматься поиском заказов для своего судна (судов) и его (их) эксплуатацией.

В зависимости исключительно от степени акционирования компании, т.е. является ли она частной или государственной, а также от соответствующего корпоративного законодательства в той стране, где данная компания зарегистрирована, предполагается, что она будет иметь Правление, члены которого либо выбираются общим собранием акционеров, либо назначаются

соответствующим правительством. Правление возглавляется Председателем. Другие формы корпоративной структуры также, конечно, возможны, но здесь рассматриваться не будут.

Подотчетным Председателю является Совет Исполнительных директоров, возглавляемый Управляющим, и каждый член которого возглавляет один из следующих отделов:



В непосредственном подчинении Управляющему находится Контролер.

Управление флотом управляет работой Морского и Технического отделов и отвечает за плавсостав. Таким образом, на нем лежит вся ответственность за поддержание основных фондов компании - судов, в исправном и работающем состоянии. Оно также занимается наймом судозкипажей, а также их обучением в соответствии с самыми высокими стандартами отрасли. Управление флотом отвечает за приобретение запасных частей, топлива и других судовых расходных материалов, определяет объем ремонтных работ для третьей стороны и осуществляет выбор места, где будут проводиться ремонтные работы. Кроме того, Управление флотом отвечает за строгое соблюдение судами различных Кодексов, правил и положений, как своей страны, так и международных, которые данная компания и страна, под чьим флагом плавают ее суда, обязались соблюдать.

Производственный отдел занимается аспектами практического использования судов, т.е. определением маршрута, заказами на грузы, договоренностями с агентами и т.д. Он также ведет переговоры по заключению контрактов на услуги терминалов и/или стивидорные услуги, буксировку и проч.

Отдела сбыта и маркетинга в тесном взаимодействии с Производственным отделом обеспечивает более глубокое проникновение компании на рынок и рост объема грузоперевозок посредством сохранения имеющихся и выявления потенциальных клиентов. Отдел занимается изучением новых тенденций и сфер торговли, организацией потока обратной информации от клиентов с целью определения степени их удовлетворенности, созданием и управлением работой сети сбора клиентуры и заказов, охватывающей весь район, где располагаются источники грузов компании, как внутри страны, так и за рубежом. Отдел сбыта и маркетинга является звеном, соединяющим компанию с ее клиентами и поддерживающим постоянные и тесные контакты с заказчиками.

Финансовый отдел, объединяющий в себе весь отчетный сектор, отвечает за все финансовые вопросы, включая подготовку годовых и, возможно, квартальных финансовых отчетов, поток финансовых средств, контроль за дебиторскими задолженностями (напр., фрахтовые суммы и т.д.), налогообложение, заработную плату. ФО также обеспечивает готовность в любой момент предоставить данные, отражающие финансовое состояние компании в любой конкретный период времени.

В небольших организациях круг вопросов, которыми занимается Административный отдел, может быть очень широк и включать вопросы, касающиеся берегового персонала, юридические

вопросы, страховку, работу с рекламациями, внутренние организационные вопросы, а также заниматься другой деятельностью, не входящей в сферу ответственности других отделов.

Вполне понятно, особенно в случае с небольшими организациями, когда должность Управляющего директора совмещается с должностью начальника одного из вышеозначенных отделов, но обязательно при условии, что у него остается достаточно времени исполнять функции Управляющего директора. Точно так же Управляющий флотом скорее всего будет одновременно и начальником Технического или Морского отдела.

Все вышеизложенное не претендует на полное описание широкой сферы деятельности, охватываемой бизнесом компаний-судовладельцев. Здесь всего лишь были выделены главные сферы деятельности и круг обязанностей основных отделов транспортной компании, которая по любым стандартам считалась бы некрупным предприятием.

9.1.4 Компания-фрахователь

И снова здесь условно будет принято, что компания-фрахователь не имеет собственных судов, а арендует их или, выражаясь морским языком, фрахтует необходимый тоннаж. Естественно, что организационная структура такой компании может быть более простой, чем структура компании-судовладельца:



Как и в предыдущем случае, компания-фрахователь может иметь Правление и Совет директоров, возглавляемый Управляющим.

Управляющему непосредственно подотчетен Контролер. Круг обязанностей Производственного отдела аналогичен обязанностям соответствующего отдела компании-судовладельца, за исключением того, что здесь Производственный отдел также отвечает за бункеровку судов. Функции Отдела сбыта и маркетинга абсолютно идентичны функциям такого же отдела компании-судовладельца. Задачи, выполняемые Финансовым отделом, в основном такие же, как и в предыдущем случае. Административный отдел выполняет задачи, подобные задачам этого отдела в примере выше, за исключением лишь вопросов страхования судов, что является обязанностью владельца судна.

9.1.5 Кадровое обеспечение

Всякое новое транспортное предприятие в Каспийском регионе сталкивается с трудностью найма квалифицированного берегового персонала, имеющего опыт в области грузоперевозок. Как уже говорилось выше, единственной транспортной компанией региона была, и до сих пор оставалась таковой, компания "Каспар" из Баку. Ряд руководящих и рядовых специалистов компании к настоящему времени покинули ее и, возможно, устроятся в другую новую транспортную компанию. Не пытаясь оправдать политику переманивания специалистов, консультанты, тем не менее, настоятельно рекомендуют, чтобы ответственные за реализацию любого начинающегося транспортного бизнес-проекта прежде всего обеспечили бы укомплектование его квалифицированным и обученным персоналом или, в качестве альтернативы, воспользовались бы услугами нанятых консультантов. Конечно, морские

перевозки являются коммерческой деятельностью, и заведующему Финансовым отделом необязательно иметь транспортное образование, хотя и оно было бы не лишним. Тем не менее, заведующие всех других отделов и их прямые подчиненные должны иметь опыт в области морских перевозок или, по крайней мере, экспедирования грузов, без чего работа не только отдельных работников, но и компании в целом будет крайне затруднена.

Здесь консультанты хотели бы обратить внимание на то, что морские перевозки являются таким же коммерческим предприятием, как и всякое другое. Отсюда следует, что если человек, имеет морскую квалификацию – как, например, Капитан Торгового флота, то это не обязательно означает, что он может автоматически становиться главным администратором транспортной компании, хотя именно на этой должности часто работают бывшие капитаны судов. Консультанты полагают, что успешный коммерческий опыт важным необходимым условием назначения на руководящую должность в любом коммерческом предприятии, в том числе в морской транспортной компании.

В Каспийском регионе проживает много людей морских профессий. Многие из них обучались в специальных учебных заведениях, в том числе расположенных в Одессе, Баку и Батуми. Обзор мореходных школ Грузии, Украины, Азербайджана, Казахстана и Туркменистана представлен в Приложении 2. Страны, включенные в обзор, являются членами Международной Морской Организации, поэтому они отдают себе отчет (во всяком случае, должны) в том, что на них лежит обязанность обеспечивать суда, плавающие под флагом их страны, персоналом, квалификация которого строго соответствует установленным нормам. В этой связи необходимо упомянуть Нормы подготовки, аттестации и несения вахт для плавсостава.

9.2 Состав флота

Очевидно, что данные по составу флота, т. е. спецификации задействованных судов, непосредственно связаны с планируемыми торговыми линиями и категориями будущих грузов. Подробную информацию см. в главе **Error! Reference source not found.**

9.3 Судовладение и фрахтование

Как правило, судовладение связывает значительные денежные средства, поэтому если новая судоходная компания не имеет свободных крупных средств, она, скорее всего, (по крайней мере, на начальной стадии) обратится к варианту фрахтования. Любая компания, покупающая судно, должна быть уверена в устойчивости будущей выгодной эксплуатации этой дорогостоящей единицы своих фондов. Как правило, такая уверенность отсутствует в период становления нового предприятия.

Необходимо признать тот факт, что в нашем случае выбор судов, пригодных для фрахтования, довольно ограничен. Ограничения по осадке и размерам судов, работающих в Каспийском море, сужает выбор вариантов. За исключением российских и, может быть, украинских судовладельцев, вряд ли судовладельцы других стран будут всерьез рассматривать возможность сдачи по чартеру своих судов для работы в Каспийском регионе. Немногочисленные владельцы судов, подходящих для фрахтования, сознают свое почти монополистическое положение, что и проявляется в ходе переговоров о сдаче судна по чартеру – в том смысле, что на так называемом «рынке продавцов» тарифы всегда завышены, и условия фрахтования не всегда оказываются в пользу фрахтователя. Тем не менее, обязательства фрахтователя в отношении судна могут быть относительно краткосрочными (например, несколько месяцев), что позволяет ликвидировать не имеющее успеха предприятие без существенных финансовых потерь.

С другой стороны, покупка судна означает долгосрочные обязательства. Переговорам, ведущим к заключению контракта о покупке, предшествуют осязаемые веками процедуры, а условия справедливы для обеих сторон. Обязанностью покупателя будет являться урегулирование вопроса о флаге и регистрации судна, причем последнее будет зависеть, среди прочего, от того, кто фактически оплачивает покупку. В случае наличия у компании достаточных для покупки средств из собственных ресурсов, она будет иметь определенную степень свободы в решении этого вопроса. Если же покупатель вынужден обращаться к иностранному кредиту, то автоматически решение вопроса о флаге судна будет за кредитующим банком, который

будет иметь в дальнейшем право получения судна в собственность в случае неспособности покупателя обслуживать выданный кредит. Есть ряд уважаемых и опытных иностранных банков, специализирующихся на кредитовании таких покупок. По понятным причинам такие банки требуют от потенциального покупателя представления широкой информации, включающей, в том числе, информацию об акционерах, структуре капитала, организационной структуре, руководящем составе, а также бизнес-план. Кроме того, покупателю задаются вопросы деликатного характера, на которые, чтобы сделка состоялась, требуются подробные ответы.

Естественно, что компания-судовладелец вынуждена решать целый ряд вопросов, связанных с обслуживанием своих фондов, т. е. судов и их экипажей. Для этих целей судовладельцу необходимо иметь относительно крупную организацию, пример которой рассматривался в главе 5, конечно, если компания не решит поручить эти задачи какой-нибудь международной компании или профессиональным судовым менеджерам. В этом случае компания-судовладелец избавляется от необходимости иметь громоздкую береговую организацию, а также имеет возможность перенять богатый опыт менеджера - конечно, за определенную цену. Не существует надежного правила, по которому можно было бы определять, когда лучше прибегать к услугам профессионального менеджера, а когда – обходиться своими силами. Существуют примеры как компаний, управляющих одним судном, так и довольно крупных флотов, управляемых менеджерами или непосредственными владельцами. Все зависит от обстоятельств конкретного случая.

9.4 Использование тоннажа и типы морских перевозок

Обычно судовладелец не только владеет судном, но и использует его тоннаж. Фрахтователь же заинтересован только в эксплуатации фрахтуемого судна или судов, оставляя функции судовладельца самому владельцу.

В отношении использования тоннажа как судовладелец, так и фрахтователь оказываются в роли морского перевозчика, когда дело касается обеспечения занятости судна и его оптимального использования.

У морского перевозчика есть несколько вариантов, естественным образом зависящих от типа планируемых перевозок. Некоторые из наиболее вероятных типов рассматриваются ниже:

9.4.1 Линейные перевозки

Линейные перевозки часто означают тип перевозок, в общих чертах напоминающий работу рейсовых автобусов – в том смысле, что судовладелец должен отправлять свое судно или суда в определенные порты, и такие рейсы должны быть регулярными, независимо от фактического наличия грузов. Судовладелец в каждом из портов захода имеет своих агентов и должен быть готов как к большому, так и очень малому числу клиентов.

9.4.2 Парцельные перевозки

Парцельные перевозки, как правило, не осуществляются в соответствии с определенным графиком, как это происходит при линейных перевозках. При таком типе перевозок транспортируются относительно крупные партии грузов, но не обязательно с максимальной загрузкой. Парцельные перевозки могут быть регулярными, но не быть привязанными к расписаниям или заранее определенным портам.

9.4.3 Трамповые перевозки

Трамповые перевозчики стремятся найти груз для полной загрузки судна в одном порту для полной выгрузки в другом. У владельца трампового судна редко бывают постоянные клиенты, если только он не заключил фрахтовый контракт, по условиям которого он обязан перевезти определенное количество груза в течение определенного периода времени из одного или нескольких портов погрузки в один или несколько портов выгрузки.

Наиболее вероятным типом перевозок для открывающихся новых транспортных линий будут линейные, или даже полуперелинейные перевозки, представляющие собой смесь линейных и парцельных перевозок.

9.4.4 Портовые агентства

По мнению консультантов, тот факт, что портовые агентства практически во всех каспийских портах либо тождественны государственной судоходной компании, либо она доминирует над ними, является еще одним наследием советского времени, когда всякие национальные или, по крайней мере, региональные морские перевозки обычно осуществлялись под крышей одной единственной организации. Полагая, что в Каспийском море появится одна или несколько новых судоходных линий, а также учитывая конкурентный характер морских перевозок, вынуждать новичков доверяться государственной судоходной линии в иностранных портах, с ее представительской деятельностью, будет равносильно тому, чтобы заставить этих новичков выложить своим конкурентам значительную часть конфиденциальной информации, включая фрахтовые тарифы, объемы грузов, имена перевозчика и грузополучателя и т. д. Кроме того, от портовых агентов, как правило, ожидается активная деятельность по привлечению клиентов, ведению переговоров по фрахтовым ставкам и, наконец, резервированию грузов. Всякий портовый агент, обязанный действовать прежде всего в интересах своего акционера, будет оказываться в трудной ситуации, когда ему будет необходимо принять решение о том, направлять ли ему груз на судно своего акционера или на судно своего иностранного заказчика. Портовый агент не должен допускать такой ситуации, когда судно его заказчика простаивало бы лишь по той причине, что предпочтение в обслуживании было отдано судну национальной транспортной компании. Но у этого агента будут связаны руки, если национальная компания будет являться его акционером. По этой причине консультанты высказываются в пользу свободных портовых агентов, не являющихся частью национального перевозчика.

9.5 Сотрудничество

Всякая новая компания в бизнесе, не имея надежной поддержки заказчиков, скорее всего, будет искать союзников. Консультанты полностью отдают себе отчет в том, что сотрудничество в какой-либо из форм, кратко описываемых ниже, заставляет полностью переосмыслить роль различных национальных перевозчиков, Министерств транспорта и т. д. Но, как уже отмечалось в данном отчете, преимущества сотрудничества в сфере грузоперевозок настолько очевидны, что их нельзя отвергать. Тем не менее, интервью с основными игроками на каспийском рынке грузоперевозок обнаружили некоторое неприятие или непонимание в отношении преимуществ сотрудничества, что, до некоторой степени, может объясняться предубеждением, касающимся способностей и надежности потенциальных партнеров. В то же самое время консультанты признают, что здоровая (не деструктивная) конкуренция должна присутствовать всегда. Сотрудничество может принимать различные формы, например:

9.5.1 Совместное обслуживание

При совместном обслуживании две или более компании договариваются совместно обслуживать торговую линию. Каждая компания, как правило, работает сама на себя, хотя такое совместное обслуживание и может представлять собой объединенный фронт по отношению к отправителям и получателям грузов. Такой тип сотрудничества можно часто встретить в маршрутных перевозках, когда в большинстве случаев определение расписания движения судна является общей обязанностью, а продажа и маркетинг – чисто внутренним делом компаний, сохраняя, таким образом, основной принцип конкуренции. Совместное обслуживание распространено в контейнерных перевозках, где участники используют фрахтование грузовой площади, что позволяет всем партнерам использовать грузовую площадь всех судов, стоящих у причала.

9.5.2 Совместное предприятие

В зависимости от каждого конкретного случая, совместные предприятия предполагают более тесное сотрудничество участвующих сторон, которое может варьироваться от неизбежного центрального управления до объединения или полного слияния компаний.

9.5.3 Объединение

Многие транспортные предприятия считают целесообразным объединить свои ресурсы, т. е. свои флота, под единым управлением, и даже еще более углубить сотрудничество, объединив свои доходы и расходы. Существует множество различных форм объединений, и описать их все подробнее здесь не представляется возможным. Считаем достаточным лишь упомянуть об их существовании в данном секторе.

Результатом объединений становится распределение и, как следствие, смягчение рисков, хотя, с другой стороны, подобным же образом между участниками объединений распределяются и их доходы.

9.6 Регистрация компании и судна

9.6.1 Регистрация компании

Консультанты полагают, что физические лица или компании, заинтересованные в организации нового транспортного предприятия, хорошо знакомы с установленными требованиями по регистрации компании в стране предполагаемого местонахождения будущей компании.

В странах-получателях, будь то Азербайджан, Казахстан или Туркменистан, частным компаниям в транспортном секторе обычно выдаются лицензии. В некоторых странах компаниям, предоставляющим услуги морских перевозок, например, транспортным агентам, необходимо пройти регистрацию в государственной морской администрации. Там, где существует взаимосвязь между морской администрацией и национальной судоходной компанией, возможно столкновение интересов, которое может затянуть процесс регистрации.

9.6.2 Регистрация судна

Этот вопрос требует особой осторожности. На решение о регистрации (по сути: флага) судна могут повлиять следующие факторы:

- Национальное законодательство может обязывать судовладельца регистрировать судно в той же стране, в которой зарегистрирована компания-судовладелец.
- Как уже говорилось выше, банки, финансировавшие приобретение судна, могут требовать регистрации судна в стране, отличной от страны регистрации судовладельца.
- Судовладелец, стараясь обойти требования национального законодательства, касающиеся, в том числе, налогообложения или комплектования судозкипажей, может захотеть зарегистрировать свое судно под так называемым «удобным» флагом или «вынужденным» флагом (в зависимости от угла зрения). Консультанты предупреждают и настоятельно рекомендуют избегать скрытых опасностей, таящихся в регистрации под кажущимся «удобным» флагом, и обращаться в этих случаях за консультацией к опытным экспертам.

10 Финансовый анализ

10.1 Общие принципы

Для анализа коммерческой жизнеспособности проекта был произведен расчет самых распространенных финансовых показателей: (1) финансовой внутренней нормы прибыли (FIRR) и (2) периода окупаемости.

(1) Финансовая внутренняя норма прибыли (FIRR) – это учетная ставка, при которой существующая стоимость всех убывающих средств (например, инвестиционная стоимость, эксплуатационные расходы) в точности равна существующей стоимости всех поступающих средств. Она показывает фактическую прибыль на общие инвестиционные затраты и является хорошим показателем рентабельности проекта. Она дает возможность инвестору сравнить проекты на количественном уровне, а чем выше норма FIRR, тем выше рентабельность проекта. Норма FIRR, рассчитываемая из потока денежных средств проекта (cash flow), является показателем общей жизнеспособности проекта. Ее также можно использовать для определения максимального процента, который может принести проект, без каких-либо убытков для инвестору.

(2) Период окупаемости – это время, необходимое на возмещение первоначальных инвестиционных затрат за счет прибыли проекта. Иногда это интерпретируется как показатель степени риска проекта, но к этому следует относиться осторожно, так как здесь не учитывается соответствующим образом какое-либо вознаграждение за взятие на себя риска. Следовательно, это может рассматриваться только как дополнительный показатель.

Обычно, в финансовом анализе какого-либо транспортного проекта рассматривают примерно двадцатилетний период, чтобы как можно более точно учесть цикл инвестиций в порту. Однако, ввиду того, что предполагается, что дополнительные бывшие в употреблении суда имеют оставшийся рабочий ресурс 10 лет, а, как было допущено, крупных инвестиций в порту не требуется, данный финансовый анализ охватывает период прогноза перевозок, согласно расчетам в разделе 7, т.е. на период до 2012 года.

Началом морских грузоперевозок будет 2002 год. В течение оставшегося периода 2001 года время внимание будет уделяться ремонту имеющихся и/или приобретению требуемого количества дополнительных судов, а также, по мере необходимости, установке портовых мощностей и навигационного оборудования. Любые предположения, касающиеся ценовых изменений в течение большого периода времени, весьма гипотетичны и подвержены манипуляции. Таким образом, расчет финансовой жизнеспособности проекта проводился на основе постоянных цен, причем использовались текущие цены.

Финансовые оценки базировались на программе планируемых инвестиций и прогнозе развития потока денежных средств. Анализ выполнен на уровне проекта, т.е. без учета финансирования и до вычета налогов. Другими словами, финансовый анализ был выполнен таким образом, как если бы проект финансировался целиком за счет собственных средств. На данной стадии, такой подход приемлем для выполнения оценки финансовой жизнеспособности деятельности предприятия в принципе. Допущено, что частная компания примет проект, если он сможет принести норму FIRR выше, чем альтернативный инвестиционный проект, например, на финансовом рынке. В настоящее время, Центральный Банк Азербайджана предлагает примерно 20% по счетам в долларах США. Можно предположить, что открытие нового морского маршрута несет столько же риска, сколько предоставление денег Центральному Банку Азербайджана. Соответственно, любому инвестору от введения нового вида перевозок потребуются такая норма FIRR, которая будет выше 20%, например, 22 (до удержания налогов и обеспечения финансирования). Если финансовый анализ покажет, что ставка FIRR ниже этого уровня, идея предоставления транспортных услуг на Каспийском море на частной основе не может быть оценена как жизнеспособная, с финансовой точки зрения (т.е. если учитывать только доходы и затраты частной компании).

Все расчеты в долларах США, так как общепринято использование этой валюты при расчетах и выполнении финансовых обязательств не только на Каспийском море, но и в морском бизнесе во всем мире.

В заключение, для того, чтобы оценить возможные последствия рисков, связанных с рентабельностью проекта, был сделан анализ риска, а анализ чувствительности определяет степень, с которой показатели по прибыли и стоимости: 1) необходимо повысить (чтобы стать финансово приемлемыми для частной компании) или 2) могут ухудшаться, во избежание рисков.

10.2 Доходы

Данные по доходам формируются путем комбинирования результатов прогноза перевозок раздела 7 и доступных данных по грузовым тарифам для различных групп грузов.

Консультанты обращают внимание на особенность прикаспийского региона: грузовые тарифы неизменно назначаются на условия "fio", оставляя грузовым компаниям, т.е. грузоотправителям и/или грузополучателям, брать на себя плату за погрузочно-разгрузочные работы в обоих конечных пунктах рейса. Это в равной степени относится к линейным и не относящимся к линии отгрузкам.

10.2.1 Планируемые объемы грузов для различных новых видов перевозки

10.2.1.1 Актау-Амирабад-Баку и обратно: железнодорожный паром

Данный проект будет обладать следующими особенностями:

- Еженедельное железнодорожное паромное сообщение в обоих направлениях, включая два ж/д парома уже существующего типа на Каспийском море. Ввозить парома из мест вне прикаспийского региона очень трудно ввиду того, что: а) существует весьма ограниченный рынок б/у ж/д паромов и б) у ж/д паромов класса типа «Дагестан» возникнут трудности с прохождением канала «Волга-Дон» из-за ограниченной высоты мостов.
- 50 рейсов в оба конца в год.
- На маршруте между Актау и Баку планируемое сообщение станет конкурентом существующей линии. Между Актау и Амирабадом и между Амирабадом и Актау регулярное сообщение будет конкурировать только с торговыми судами, перевозящими любые грузы без заранее обусловленного маршрута. Потенциальный грузопоток такого сообщения представлен в следующей таблице:

Таблица 10-1: Потенциальные возможности грузоперевозок на ж/д пароме Актау-Амирабад-Баку (в тоннах)

Маршрут	2002	2007	2012
Актау-Амирабад	64 000	64 000	64 000
Амирабад-Баку	25 000	55 000	64 000
Баку-Актау*	2 500	8 000	10 500
Актау-Баку	64 000	64 000	64 000
Баку-Амирабад	10 000	15 000	20 000
Амирабад-Актау	40 000	64 000	64 000

С учетом потенциалов грузоперевозок, рассчитанных в главе 7, консультанты допускают среднее значение коэффициента использования равным 75%, где грузовой потенциал превышает теоретические максимальную годовую способность еженедельного паромного маршрута в одном направлении (искл. тату: 1 700 тонн X 50 рейсов в оба конца = 85 000 т/год, где 75% – это 64 000 т/год).

* "fio (free in and out)" – ФИО – погрузка и выгрузка оплачиваются фрахтователем

* При конкуренции с существующим паромным сообщением, этот показатель указывает на проектную долю 50% (2002 г.), 16% (2007 г.), и 13% (2012 г.) общего объема грузов на данном маршруте.

10.2.1.2 Актау-Амирабад-Баку: универсальные суда

Данный проект будет обладать следующими особенностями:

- Еженедельное грузовое сообщение в обоих направлениях с многофункциональными судами типа, аналогичного уже существующему на Каспийском море (примерно 3300 тонн дедвейт). Есть возможность ввоза этого вида судов из-за пределов региона Каспийского моря ввиду следующего: а) существует постоянный рынок таких судов, бывших в употреблении, кроме того, б) у этих судов не будет трудностей, с технической точки зрения, связанных с проходом по каналу «Волга-Дон».
- 25 рейсов в обоих направлениях в год. Время нахождения в порту при этом виде сообщения больше, чем при паромном, ввиду того, что объемов загружаемого и разгружаемого груза на заход в среднем значительно больше, и крановые работы занимают больше времени, чем загрузка и разгрузка железнодорожных вагонов с парома. Кроме того, рейс более продолжительный, т.к. существующие паромы «Дагестан» ходят с большей скоростью, чем среднее универсальное судно.
- Теоретически, максимальная производительность сообщения между двумя портами составляет 75 000 тонн на направление (3000 тонн X 25 рейсов) или при коэффициенте использования, равном 75%, – 57 000 тонн.
- Между Актау и Баку предлагаемый вид сообщения будет конкурировать с паромом. Между Актау и Амирабадом, Амирабадом и Баку регулярное сообщение будет конкурировать с многофункциональными универсальными судами, не ведущими торговлю на постоянной основе. Это приводит к следующим данным о потенциальных возможностях грузоперевозок для планируемого сообщения:

Таблица 10-2: Потенциальные возможности грузоперевозок при регулярном сообщении универсальных судов на линии Актау-Амирабад-Баку (в тоннах)

Маршрут	2002	2007	2012
Актау-Амирабад	57 000	57 000	57 000
Амирабад-Баку*	20 000	44 000	57 000
Баку-Актау**	4 000	7 500	11 000
Актау-Баку***	16 000	57 000	57 000
Баку-Амирабад*	8 000	18 500	24 000
Амирабад-Актау****	4 000	4 000	5 000

* При отсутствии паромного сообщения, ожидается, что доля нового вида сообщения составит 80%.

**При конкуренции с зафрахтованными судами, этот показатель для нового вида сообщения оценивается в 50% от общего объема грузов на данном маршруте.

*** При конкуренции с зафрахтованными судами, этот показатель для нового вида сообщения оценивается в 50% (2002 г.), 23% (2007 г.), и 13% (2012 г.) от общего объема грузов на данном маршруте.

**** При конкуренции с зафрахтованными судами, этот показатель для нового вида сообщения оценивается в 10% (2002 г.), 6% (2007 г.), и 5% (2012 г.) от общего объема грузов на данном маршруте.

10.2.1.3 Актау-Амирабад-Баку /Актау-Баку-Туркменбаши: универсальные суда

Данный проект будет обладать следующими особенностями:

- Еженедельное грузовое сообщение в обоих направлениях с многофункциональными судами типа, аналогичного уже существующему на Каспийском море (примерно 3300 тонн дедвейт). Есть возможность ввоза этого вида судов из-за пределов региона Каспийского моря ввиду следующего: а) существует постоянный рынок таких судов, бывших в употреблении, кроме того, б) у этих судов не будет трудностей, с технической точки зрения, связанных с проходом по каналу «Волга-Дон».
- 25 рейсов в обоих направлениях в год. Время нахождения в порту при этом виде сообщения больше, чем при паромном, ввиду того, что объемов загружаемого и разгружаемого груза на

заход в среднем значительно больше, и крановые работы занимают больше времени, чем загрузка и разгрузка железнодорожных вагонов с парома. Кроме того, рейс более продолжительный, т.к. существующие паромы «Дагестан» ходят с большей скоростью, чем среднее универсальное судно.

- Теоретически, максимальная производительность сообщения между двумя портами составляет 75 000 тонн на направление (3000 тонн X 25 рейсов) или 57 000 тонн при коэффициенте использования, составляющем 75%.
- Между Актау и Баку, Баку и Туркменбаши проект нового сообщения будет конкурировать с существующим паромным сообщением. Между Актау и Амирабадом регулярное сообщение будет конкурировать с чартерными компаниями, использующими многофункциональные суда. Между Туркменбаши и Актау планируемый вид сообщения будет обладать монополией, т.к. ожидаемые объемы грузов не доказывают необходимость введения конкурентного вида обслуживания. Это приводит к следующим данным о потенциальных возможностях грузоперевозок для планируемого сообщения:

Таблица 10-3: Потенциальные возможности грузоперевозок при регулярном сообщении универсальных судов на линии Актау-Амирабад-Баку и Актау-Баку-Туркменбаши (в тоннах)

Маршрут	2002	2007	2012
Актау-Амирабад	57 000	57 000	57 000
Амирабад-Баку*	20 000	44 000	57 000
Баку-Актау**	4 000	7 500	11 000
Актау-Баку***	16 000	57 000	57 000
Баку-Туркменбаши****	10 000	22 500	32 500
Туркменбаши-Актау*****	5 000	15 000	20 000

* Если не будет паромного сообщения, ожидается, что доля нового вида на рынке составит 80%.

**При конкуренции с чартерными судами, этот показатель для нового вида, согласно расчетам, должен составить долю 50% от общего объема грузов на этом маршруте.

*** При конкуренции с чартерными судами, этот показатель для нового вида, согласно расчетам, должен составить долю 50% (2002 г.), 23% (2007 г.), и 13% (2012 г.) от общего объема грузов на данном маршруте.

**** При конкуренции с чартерными судами, этот показатель для нового вида, согласно расчетам, должен составить долю 10% (2002 г.), 6% (2007 г.), и 5% (2012 г.) от общего объема грузов на данном маршруте.

***** При конкуренции с чартерными судами, этот показатель для нового вида, согласно расчетам, должен составить долю, равную 50%.

10.2.1.4 Баку-Туркменбаши: универсальные суда

Данный проект будет обладать следующими особенностями:

- Еженедельное грузовое сообщение в обоих направлениях с многофункциональными судами типа, аналогичного уже существующему на Каспийском море (примерно 3300 тонн дедейт). Есть возможность ввоза этого вида судов из-за пределов региона Каспийского моря ввиду следующего: а) существует постоянный рынок таких судов, бывших в употреблении, кроме того, б) у этих судов не будет трудностей, с технической точки зрения, связанных с проходом по каналу «Волга-Дон».
- 50 рейсов в оба конца в год.
- Теоретически, максимальная производительность сообщения между двумя портами составляет 150 000 тонн за направление (3000 тонн X 50 рейсов) или 112 500 тонн при коэффициенте использования, составляющем 75%.
- Предлагаемый вид обслуживания будет конкурировать с существующим паромным сообщением и, возможно, с чартерным предприятием, использующим многофункциональные суда. Допущено, что при регулярном еженедельном сообщении можно привлечь примерно 80% грузов, перевозимых не паромом. Это приводит к

следующим данным о потенциальных возможностях грузоперевозок для планируемого сообщения:

Таблица 10-4: Потенциальные возможности грузоперевозок при регулярном сообщении универсальных судов на линии Баку-Туркменбаши (в тоннах)

Маршрут	2002	2007	2012
Баку-Туркменбаши	16 000	36 000	52 000
Туркменбаши-Баку	40 000	72 000	96 000

10.2.1.5 Туркменбаши-Астрахань /Оля: универсальные суда

Данный проект будет обладать следующими особенностями:

- Еженедельное грузовое сообщение в обоих направлениях с многофункциональными судами типа, аналогичного уже существующему на Каспийском море (примерно 3300 тонн дедвейт). Есть возможность ввоза этого вида судов из-за пределов региона Каспийского моря ввиду следующего: а) существует постоянный рынок таких судов, бывших в употреблении, кроме того, б) у этих судов не будет трудностей, с технической точки зрения, связанных с проходом по каналу «Волга-Дон».
- 50 рейсов в обоих направлениях в год.
- Теоретически, максимальная производительность сообщения между двумя портами составляет 150 000 тонн традиционных грузов за направление (3000 тонн X 50 рейсов) или 112 500 тонн при коэффициенте использования, составляющем 75%. При данном виде обслуживания предполагается уделить внимание контейнерам. Таким образом, на альтернативной основе может быть перевезено 5 000 TEU в год (двадцатифутовый эквивалент (ДФЭ)) на направление (50 рейсов в обоих направлениях X 1000 ДФЭ) или 4 500 ДФЭ (примерно 45 000 тонн) при коэффициенте использования, составляющем 90%.
- Удельный вес предлагаемого вида обслуживания на рынке будет меняться между 100% (2002 г.), 50% (2007 г.), и 40% (2012 г.).
- Предлагаемый вид перевозок будет конкурировать с предприятиями, ведущими торговлю с использованием судов, перевозящих любые грузы и не имеющих заранее обговоренного маршрута. Это приводит к следующим данным о потенциальных возможностях грузоперевозок для планируемого сообщения:

Таблица 10-5: Потенциальные возможности грузоперевозок при регулярном сообщении универсальных судов на линии Туркменбаши-Астрахань/Оля (в тоннах)

Маршрут	2002	2007	2012
Туркменбаши-Астрахань/Оля	15 000	45 000	45 000
включая контейнерные	10 000	40 000	40 000
Астрахань/Оля-Туркменбаши	15 000	30 000	40 000
включая контейнерные	10 000	25 000	35 000

10.2.2 Грузовые тарифы

10.2.2.1 Паромное сообщение

Для расчета доходов от эксплуатации парома, была собрана информация о существующих тарифах на перевозку. За железнодорожные вагоны и грузовики, перевозимые на борту паромов, взимается плата за метр, в зависимости от маршрута. Во время последней командировки консультантов в прикаспийский регион (в июне 2001 г.) назывался грузовой тариф на перевозку на пароме в одном направлении на линии Туркменбаши-Баку (165 морских миль) 36 USD за метр полосы (к порожним ж/д вагонам применима скидка в 50%), что приравнивается 0,218 USD за метр (м) на морскую милю (мм). На линии Баку-Актау тариф составляет 44 USD за метр полосы (USD 0,174 за м полосы и морск.м, скидка 50% для ж/д

вагонов). С учетом соответствующих расстояний, консультанты классифицируют эти тарифы, как высокие. Следовательно, консультанты допускают значительно меньшие тарифы для привлечения грузов на выдвигаемые новые виды перевозок, также с учетом эффекта масштаба ввиду увеличения расстояний по морю. Допускаемые тарифы различаются от 28 USD на линии Баку-Туркменбаши (0,17 USD за мп за морск.м), до USD 38 за метр полосы (0,15 USD за мп за морск.м) между Баку и Актау, 41 USD на линии Баку-Амирабад (0,148 USD за мп за морск.м), до USD 46 USD на линии Амирабад-Актау (0,112 USD за мп за морск.м).

Величина пассажирских тарифов на человека рассчитывалась на уровне 140% от величины грузового тарифа за метр полосы. Например, плата за перевозку в одном направлении на линии Баку-Актау, действующая на момент работы экспертов непосредственно на месте, составляла 60 USD за человека. По примерным расчетам консультантов, пассажирский тариф за перевозку в одном направлении на линии Баку-Актау составляет 53 USD, что равно примерно 50% тарифа пассажирских авиаперевозок, т.е. 105 USD между этими городами.

Таблица 10-6: Тарифы на паромные перевозки между прикаспийскими морскими портами (данные: июль 2001 г., в USD, вкл.НДС)

Откуда	Куда	Груз (за метр полосы)	Пассажиры (класс I / класс IV)
Баку	Актау	42	60 / 46
Актау	Баку	42	60 / 46
Нуршар	Баку	42	60 / 46
Баку	Нуршар	42	60 / 46
Актау	Нуршар*	48	110 / 60
Нуршар	Актау	48	110 / 60
Баку	Туркменбаши	36	60 / 46
Туркменбаши	Баку	36	60 / 46

Источник: различные местные транспортные предприятия, Каспар

* через Баку

10.2.2.2 Навалочные и традиционные генеральные грузы

Для сообщения с привлечением универсальных судов, на маршруте Баку-Туркменбаши назначены грузовые тарифы в размере 7 USD за тонну сухих навалочных грузов (0,042 USD за тонну на морск.м), и 7 USD за тонну генеральных грузов (упакованные) классического типа (0,042 USD за тонну на морск.м).

Цены для генеральных и сухих навалочных грузов на линии Актау-Амирабад были в пределах 13-14 USD за тонну (0,032-0,034 USD за тонну на морск.м). В противоположном направлении грузовой тариф для всех категорий ниже и составляет примерно 10-11 USD за тонну (0,024-0,027 USD за тонну на морск.м). Как указано выше, основной грузопоток идет в направлении «север-юг», что означает, что после разгрузки, например, казахской стали в каком-нибудь иранском порту, суда в итоге часто завершают рейс практически пустыми. Понятно, что судовые компании согласятся принять почти любой груз с севера почти по любому тарифу.

При грузоперевозках между Баку и Актау, грузоотправители платят 12 USD за тонну сухих навалочных грузов (0,047 USD за тонну на морск.м), и 11 USD за тонну генеральных грузов (0,043 за тонну на морск.м).

Тариф на перевозку сухих навалочных и генеральных грузов из Баку в Амирабад составляет 11 USD за тонну (0,040 за тонну на морск.м), а в обратном направлении – 10 USD за тонну (0,036 USD за тонну на морск.м).

Плата за перевозку сухих навалочных и генеральных грузов из Туркменбаши в Астрахань 16 USD за тонну (0,032 USD за тонну на морск.м).

Таблица 10-7: Тарифы на перевозку грузов между портами Каспийского моря (июль 2001 г., в USD за тонну)

Откуда	Куда	Навалом	Ген.грузы
Баку	Актау	12	11
Актау	Баку	12	11
Актау	Амирабад	13-14	13
Амирабад	Актау	11	11
Амирабад	Баку	10	10
Баку	Амирабад	11	11
Баку	Туркменбаши	7	7
Туркменбаши	Баку	7	7
Туркменбаши	Астрахань	16	16
Астрахань	Туркменбаши	16	16

Паромная торговля практически монополизирована, а других паромов на региональном рынке нет. Это не относится к другим видам торговли сухими навалочными грузами, так как многофункциональные универсальные суда разных предприятий конкурируют друг с другом. Консультанты допускают, что новое действующее лицо не отступит от хорошо известной схемы, где новички «покупают» дорогу на рынок за счет более низких цен, т.е. грузовых тарифов. Кроме того, консультанты полагают, что тотальной войны не будет, ввиду того, что от новичка не ожидают заполнения рынка грузами, что способствовало бы абсолютному переизбытку. Таким образом, новый игрок будет поддерживать уровень грузовых тарифов не ниже действующего на время исследований экспертов на местах.

10.2.2.3 Контейнеры

Методика контейнерных перевозок на Каспийском море, кроме паромных, совсем не сложная, ввиду ограниченного количества фактически перемещаемых контейнеров. В начале 2001 года, грузовые тарифы на перевозку контейнеров на линии между Баку и восточным побережьем Каспийского моря на многоцелевых универсальных судах, приблизительно, были равны тарифам на перевозку контейнеров на пароме. Например, между Баку и Туркменбаши плата за два полных двадцатифутовых контейнеров или один сорокафутовый на шестнадцатиметровом железнодорожном вагоне составляла бы примерно 600 USD, тогда как за сорокафутовый контейнер на тринадцатиметровом автоприцепе (без сочлененного прицепа) взимается только 470 USD (исключая сборы за обработку в порту). Объем перевозок контейнеров по Каспийскому морю между иранскими и российскими портами слишком незначительный, чтобы упоминать о нем. Тарифы зависят от количества ДФЭ за партию и являются предметом переговоров. Однако, по аналогии с традиционными видами грузов, перемещение контейнеров из Ирана в Казахстан имеет преимущество за счет малого коэффициента использования северных судов. Консультанты понимают это так, что за периодически появляющийся груженный двадцатифутовый контейнер, перевозимый на палубе как груз «самого верхнего порядка», могут брать плату менее USD 200 – в одном направлении Иран-Актау, причал к причалу. Консультанты получили следующую информации по контейнерным перевозкам на Каспийском море:

Таблица 10-8: Грузовые тарифы на перевозку контейнеров между портами Каспийского моря (данные: июль 2001 г., в USD, искл. ТС*)

Откуда	Куда	20' в 1 напр. полн.	20' в обоих напр. (полн.-порожн.)	40' в 1 напр. полн.	40' в обоих напр. (полн.-порожн.)
Баку	Актау	270	400	540	810
Актау	Баку	270	400	540	810
Актау	Амирабад	нет данных**	нет данных**	нет данных**	нет данных**
Амирабад	Актау	200	нет данных**	300	нет данных**
Бандар Анзали	Баку	нет данных	нет данных	нет данных	нет данных
Ваку	Бандар Анзали	220	нет данных**	375	нет данных**
Баку	Туркменбаши	240-300	360-450	480-600	720-900
Туркменбаши	Баку	240-300	360-450	480-600	720-900
Туркменбаши	Астрахань	нет данных**	нет данных**	нет данных**	нет данных**
Астрахань	Туркменбаши	нет данных**	нет данных**	нет данных**	нет данных**

Источник: различные предприятия и грузоотправители

*:ТС – терминальные сборы

**нет данных: информация не была получена

Для последующих расчетов консультанты допустили, что частная компания на маршрутах, где имеет место определенная, но не ожесточенная конкуренция с паромными, следует получить тарифы, близкие тем, которые выплачиваются за контейнерные перевозки паромом. На маршрутах без конкуренции с паромными, размер тарифов был допущен в пределах 80-90% от уровня на момент посещения объектов консультантами.

Таблиц 10-9: Тарифы на перевозку контейнеров между портами на Каспийском море (новые маршруты, в USD, искл. ТС*)

Откуда	Куда	20' в 1 напр. полн.	20' в обоих напр. (полн.-порожн.)	40' в 1 напр. полн.	40' в обоих напр. (полн.-порожн.)
Баку	Актау	230	350	450	700
Актау	Баку	230	350	450	700
Актау	Амирабад	300	450	600	900
Амирабад	Актау	200	450	350	900
Амирабад	Баку	230	350	450	700
Баку	Амирабад	230	350	450	700
Баку	Туркменбаши	180	270	360	540
Туркменбаши	Баку	180	270	360	540
Туркменбаши	Астрахань	250	380	500	760
Астрахань	Туркменбаши	250	380	500	760

10.3 Затраты

10.3.1 Инвестиционные затраты

При допущении, что при одном из предлагаемых видов обслуживания необходимо эксплуатировать собственные суда, компании, конечно же, придется приобретать суда – новые или бывшие в употреблении. Цены за постройку надежных базовых однопалубных кораблей составляют примерно USD 4-5 млн. USD. Судоверфи не стали бы назначать цены на ж/д паромы типа «Дагестан», пока не появится возможность получить реальный заказ, но, по предположениям, цена за паром такого типа составляет USD 10 млн. «плюс». Соответственно, в своих расчетах предлагаемых видов перевозок, консультанты исходили из проверенных рыночных цен на б/у суда. Одним из ключевых критериев было то, что корабли должны были подходить каналу «Волга-Дон», т.е. они должны проходить канал без изменения их суперструктур, мачт и т. д. Принимая во внимание, что это, обычно, с обычными

однопалубниками проблем категории 3000 т дедвейт не бывает, паромы типа «Дагестан», когда вообще имеются в наличии, потребуется снять трубу и мостовую палубу и вернуть назад после прохождения канал, на что необходимо время и деньги.

Было установлено, что цена, запрашиваемая за средиземноморское однопалубное судно 3000 т дедвейт со сроком службы примерно 15-20 лет (конечно, в неудовлетворительном состоянии, но модели недавнего периода оказались слишком дорогими для такого мероприятия), составляет примерно USD 1 млн. Была рассчитана довольно благоприятная цена за паром типа «Дагестан», составившая USD 2,6 млн. Теоретически, корабли такого же типа можно было бы приобрести у прикаспийских владельцев, только в том случае, если их проинформируют о том, что вопрос продажи рассматриваться не будет.

С реальной точки зрения и в целях проведения расчетов, консультанты предусмотрели реконструкцию и/или модернизацию судов, что привело к данным капиталовложений USD 3 млн. за один паром и USD 1,2 млн. за одно универсальное однопалубное судно 3000 т дедвейт.

Для береговой администрации, которая начинает с нуля, требуется помещение, офисное оборудование и прочие предметы, такие как мебель, компьютеры, средства связи и т. д. расчетной стоимостью USD 20 000.

10.3.2 Найм чартерных рейсов

Альтернативой сообщению с собственными судами могла бы стать эксплуатация зафрахтованных, т.е. арендуемых судов (для сравнения: раздел 9.3) Не считая морских чартерных судов, которые не относятся к линейному типу, существует два основных вида чартерных судов, а именно: временной чартер, где владельцы предоставляют само судно плюс команду и все остальное, что необходимо для эксплуатации, а также простое судно, на котором команда и прочее обеспечивает фрахтователь.

Краткое исследование европейского чартерного рынка показало, что судовладельцев, которые способны серьезно рассматривать вопрос простого чартера своих судов на Каспийском море, без предоставления экипажа, нет. Даже допуская, что найдутся ж/д паромы для фрахтования, что сомнительно, их владельцы едва ли захотят производить изменения на своем корабле, без которых он не может проходить по каналу «Волга-Дон».

Тайм-чартер универсального однопалубного судна 3000 т дедвейт из-за пределов Каспийского моря может оказаться дорогостоящим, если не совсем невозможным: Сборы за проход по каналу «Волга-Дон» могут составить примерно USD 40,000 или более, в одном направлении; экипаж вполне может зарабатывать ITF, что во много раз больше, чем зарабатывают команды средиземноморских стран; Каспийское море почти совершенно неизвестно большинству внешних судовладельцев, а последние добавляют нагрузку за счет риска, не в последнюю очередь также для своей гарантии против непредвиденных обстоятельств в регионе, где международное морское законодательство укрепилось еще не совсем. С другой стороны, консультанты понимают, что российские судовладельцы могут рассмотреть вопрос сдачи своих судов внаем по чартеру для ведения торговли на Каспии, при ставке тайм-чартера примерно USD 1800 -2000 (уровень в марте 2001 г.).

Для выполнения финансового анализа, консультанты провели сравнение между организацией нового вида перевозок с собственными универсальными судами и эксплуатацией судов, зафрахтованных на тайм-чартерной основе.

10.3.3 Накладные расходы

Накладные расходы были рассчитаны исходя из уровня цен в начале 2001 года и включают в себя: (1) аренду 150 кв.м офисной площади, (2) зарплаты и т. д. офисному персоналу, состоящему из 1 или 2 менеджеров, 2 специалистов и 2 секретарей, а также (3) постоянные суммы на телефон, офисные принадлежности, расходы на правовое обеспечение и ревизии.

10.3.3.1 Аренда офиса

При открытии нового вида сообщения на море не требуется слишком большая площадь для управленческого и административного состава на берегу. Консультанты выдвигают идею офиса площадью 100-150 кв.м. Офисное помещение, например, в Баку можно снять примерно за 12 USD за кв.м в месяц, следовательно, следует выделить примерно 1 800 USD в месяц на аренду офиса. В случае, если арендная плата за кв.м окажется выше, чем указано выше, площадь офиса должна быть изменена соответственно таким образом, чтобы не удалось выйти за пределы максимальной суммы 1 800 USD в год.

10.3.3.2 Затраты на содержание персонала

В разделах 9.1.3 и 9.1.4 Рассматривается вопрос создания небольшой судоходной компании, предоставляющей ограниченный объем услуг.

Для выполнения финансового анализа консультанты допускают, что управляющий директор будет также отвечать за сбыт и маркетинг, в то время как вопросы эксплуатации (а при необходимости, управления флотом) будут входить в компетенцию старшего технического специалиста. Финансы и администрирование будут находиться в руках одного или двух старших специалистов по экономике. Два секретаря завершают состав небольшой, но эффективной команды новой компании.

Небольшое исследование структуры доходов частного сектора морского судоходства Казахстана, Азербайджана и Туркменистана показало, что в то время как средний доход от полуквалифицированной и неквалифицированной рабочей силы существенно отличается (средний уровень дохода в Казахстане значительно выше, чем в Туркменистане и Азербайджане), заработная плата квалифицированных и высококвалифицированных работников находится примерно на одном уровне. Многие зависят от структуры собственности новых видов обслуживания судоходных компаний. Если новый вид услуг по перевозкам объединяется с существующей (государственной) судоходной компанией, то зарплата оказывается меньше, чем если бы компания была частной и управлялась независимым образом.

Консультанты допускают, что новый вид услуг сначала будет в виде частной компании, возможно, ведущей торговлю как СП, с участием одного или даже нескольких существующих государственных предприятий. Для привлечения достаточно квалифицированного персонала, планируется, что компания будет выплачивать следующие месячные оклады: 800 USD директору, 600 USD главному специалисту и 400 USD офис-менеджеру. Все предлагаемые оклады включают социальные расходы.

10.3.3.3 Сбыт и маркетинг

Для успешной организации нового вида перевозок, важно привлечь достаточное количество грузов, желательно, с самого начала. Маркетинг играет важную роль для обеспечения успеха компании. Необходимо информировать потенциальных клиентов об особенностях данного вида обслуживания и о преимуществах его использования. Это мотивирует расходы на сбыт и маркетинг для выработки концепции, печатания и распределения брошюр, а также другой деятельности по организации спроса и сбыта.

Разумеется, маркетинг важен не только на начальном этапе создания предприятия. Необходимо ведение постоянной дополнительной деятельности для определения направлений развития рынка и соответствующей реакции. Лучшей по-прежнему остается активная и творческая маркетинговая стратегия, рассчитанная на дальнейший коммерческий успех предприятия и удовлетворение потребностей клиентов.

Консультанты весьма сдержанно оценивают ежемесячный бюджет на деятельность в сфере маркетинга и по организации сбыта т.е. 1 000 USD.

10.3.3.4 Телекоммуникации, офисные принадлежности и непредвиденные расходы на правовое обеспечение и проведение ревизии

Законодательные ограничения на телекоммуникационных рынках Центральной Азии сняты еще не полностью, таким образом, даже небольшое предприятие, работающее на международном уровне, должно предусмотреть организацию телекоммуникационной сети. Кроме того, импорт офисных принадлежностей весьма дорогостоящий.

Естественно, временный негативный показатель движения денежных средств может быть результатом затрат на запуск и низкого уровня доходов, что делает необходимым обслуживание долга. Кроме того, следует зарезервировать часть средств на правовое обеспечение и проведение ревизии.

По расчетам консультантов, последние статьи расходов составляют примерно 2 000 USD в месяц.

10.3.4 Эксплуатация судов (постоянные) расходы

Последующие статьи расходов на функционирование регулярного линейного сообщения можно рассматривать как постоянные (в краткосрочном плане), так как предприятие должно нести их независимо от своего развития.

10.3.4.1 Зарплата плавсостава

В случае, если на предприятии, эксплуатирующем новый вид перевозок, будет принято решение работать с собственными судами или зафрахтованными без экипажа, то предприятие должно будет нести все затраты, связанные с укомплектованием этих судов. По международным стандартам, суда, используемые в этих целях, определенно имеют слишком большой персонал.

Расходы на содержание экипажа основаны на следующем: (1) на штатном расписании и (2) данных о зарплате и социальных выплатах для различных категорий плавсостава. Команда парома состоит из капитана, девяти офицеров/инженеров и двадцати двух прочих членов команды, а команда универсального судна состоит из одного капитана, девяти офицеров/инженеров и двенадцати прочих членов рядового состава. Кроме того, к расходам следует добавить суточные на количество человеко-дней, проведенных членами экипажа в море.

Изучение региональных морских училищ и/или колледжей показало, что в прикаспийском регионе много хорошо обученных представителей плавсостава. Соответственно, не планируется, что при новом виде обслуживания плавающему персоналу надо будет платить значительно зарплаты более высокие, чем в нынешних судоходных компаниях, работающих на Каспийском море. В своих расчетах, консультанты основывались на данных по зарплате и суточным, полученных от местной судоходной компании. В зарплату включены социальные затраты.

Штатное расписание существенно отличается от существующего уровня эксплуатации судов на Каспии. Паром типа «Дагестан» с экипажем свыше 40 человек, имеет явно перенасыщен персоналом, также как и универсальное однопалубное судно с полной грузоподъемностью 3000 т, экипаж которого, на момент последнего посещения консультантов (в июне 2001 года), состоял из более 20 человек. Консультанты сократили штатное расписание и хотели бы добавить, что может быть проведено дальнейшее сокращение без какого-либо риска для безопасности судна.

Таблица 10-10: Штатное расписание и ежемесячные расходы на содержание персонала для команды универсального судна

Должность	Кол-во	Оклад в мес. (в USD, вкл. социальные расходы)	В сутки (в USD)
Капитан	1	150	7,5
Старший помощник	1	130	6,0
2-й помощник / радист	1	120	5,5
Главный инженер	1	135	7,0
2-й инженер	1	115	6,0
3-й инженер	1	100	5,5
Боцман	1	85	5,25
Моряк 1 класса /матрос	2	70	4,5
Электрик	1	70	4,5
Слесарь	1	65	4,5
Смазчик	1	65	4,5
Помощник	1	55	4,5
Кок	1	60	4,5
Итого	14	1 290	В зависимости от кол-ва суток в море

Таблица 10-11: Штатное расписание и ежемесячные расходы на содержание персонала для команды парома

Должность	Кол-во	Оклад в мес. (в USD, вкл. социальные расходы)	В сутки (в USD)
Капитан	1	180	9,0
Старший помощник	1	150	7,5
2-й помощник/радист	1	145	6,75
3-й помощник/радист	1	125	6,0
Главный инженер	1	160	8,25
2-й инженер	1	140	7,5
3-й инженер	1	120	6,75
Боцман	1	100	6,0
Моряк 1 класса /матрос	3	70	4,5
Электрик	1	70	4,5
Слесарь	1	65	4,5
Смазчик	1	65	4,5
Помощник	1	55	4,5
Стюард	3	65	4,5
Кок	2	80	4,5
Уборщик	2	60	4,5
Итого	22	2 060	В зависимости от кол-ва суток в море

В качестве дополнения, консультанты могли бы добавить, что общий размер зарплат в месяц (исключая суточные) на 21 человек плавсостава, т.е. команды небольшого судна, составляющий USD 2 060, меньше, чем размер месячного вознаграждения одного (1) матроса, закрепленного в положениях федерации ITF, т.е. USD 2 340. Это доказывает то, что в части затрат, суда, укомплектованные плавсоставом ITF, окажутся в невыгодном положении по сравнению с местными, т.е. каспийскими судоходными компаниями.

Согласно статистике, для эксплуатации одного судна необходимо иметь два с половиной экипажа, что делает возможным уход в постоянный отпуск, отпуск по болезни и т. д. Однако, два экипажа для одного судна – это переизбыток. Решением может быть предоставление трех экипажей двум судам на основе «восемь через четыре месяца», при периодическом обучении и т. д.

Таблица 10-12: Затраты на содержание персонала (универсальное судно 3000 т дедвейт, 14 членов экипажа, 2 судна, 3 экипажа)

	Кол-во	Всего (кол-во)	Всего/мес. (USD)	Всего/год (USD)
Капитан	1	3	450	5 400
Офицеры/инженеры	5	15	1 800	21 600
Рядовой состав	8	24	1 620	19 440
Итого	14	42	3 870	46 440

Таблица 10-13: В сутки (универсальное судно 3000 т дедвейт, 14 членов экипажа, 2 судна, 3 экипажа)

	Кол-во	2 судна	Суток в море / мес.	Всего чел.-дней в месяц в море	В мес. (USD)	В год (USD)
Капитан	1	2	13	26	195	2 340
Офицеры/инженеры	5	10	13	130	468	5 616
Рядовой состав	8	16	13	208	955	11 460
Итого	14	28		364	1 618	19 416

Таблица 10-14: Затраты на содержание персонала (паром типа «Дагестан», 22 члена экипажа, 2 паром, 3 экипажа)

	Кол-во	Всего (кол-во)	Всего/мес. (USD)	Всего/год (USD)
Капитан	1	3	540	6 480
Офицеры/инженеры	6	18	2,520	30 240
Рядовой состав	15	45	3 120	37 440
Итого	22	66	6 180	74 160

Таблица 10-15: В сутки (паром типа «Дагестан», 22 члена экипажа, 2 паром, 3 экипажа)

	Кол-во	2 судна	Сут.в море / мес.	Всего чел.-дней за мес. в море	В мес. (USD)	В год (USD)
Капитан	1	2	13	26	234	2 808
Офицеры/инженеры	6	12	13	156	1 112	13 344
Рядовой состав	15	30	13	390	1 794	21 528
Итого	22	44		572	3 140	37 680

10.3.4.2 Обеспечение продовольствием

Консультанты определяют, что приемлемый месячный рацион должен составлять примерно 70 USD на члена экипажа. Эту цифру подтвердили местные специалисты-мореплаватели. Таким образом, месячные расходы на снабжение одного паром продовольствием должны быть примерно 1 500 USD и USD 1 000 на универсальное судно дедвейтом 3000 т.

10.3.4.3 Смазочные материалы

Смазочные материалы составляют незначительную долю в расчете затрат на эксплуатацию. Однако, для полной картины, потребление смазочных материалов было рассчитано как 1 грамм на кВт/ч мощности двигателя. Например, для судна дедвейтом 3000 тонн типа «Герман Мехти» с двигателем мощностью 972 кВт, потребление смазочных материалов в море составляет 23,3 кг /сут. Допустив 150 суток в год пребывания в море, годовое потребление смазочных материалов составит 3,5 тонн или примерно 4 тонны для вспомогательных дизельных двигателей. Во время последнего визита консультантов на Каспийское море (в июне 2001 г.), смазочные материалы продавались по цене 400 USD/т. Годовые расходы на смазочные материалы для однопалубного судна дедвейтом 3000 тон составляют 1 600 USD.

Аналогично, отдельное паромное предприятие должно будет выделять на смазочные материалы примерно 8 000 USD ежегодно (6 400 кВтч, без валогенератора, 150 сут. в море).

10.3.4.4 Страхование

Страхование судов не является обязательным, но разумные судовладельцы неизменно страхуются от основных рисков, связанных с эксплуатацией судна. Два основных вида морского страхования – это страхование корпуса и судового оборудования и страхование ответственности перед третьими лицами (также называется ответственность судовладельцев).

Разумеется, точный размер страховых взносов для этих двух видов страхования зависит от различных параметров, включая тип и размер судна, зоны торговли, типа(ов) груза и т. д. Для выполнения нижеследующего расчета, размер страховых взносов по вышеуказанным видам страхования был взят как USD 10 000 каждый.

10.3.4.5 Классификация

Суда, эксплуатируемые уважаемыми компаниями-владельцами, подразделяются на классы согласно одному из национальных или международных классификационных обществ. Классификация – это уровень мореходных качеств судна, определяемый на основе осмотра, исходя из его даты постройки и размеров, или материалов, используемых при его постройке. Свидетельства о прохождении классифицирования выдаются на определенный период, в основном, на пять лет и должны меняться или продлеваться, в случае обычного истечения срока действия или вследствие крупной аварии. Классификационные общества обычно подвергают суда ежегодным, или периодическим осмотрам.

Получение класса не является обязательным. Однако, для судов, не имеющих класса, по каким-либо причинам, будет крайне трудно получить страховое обеспечение, а грузоотправители будут их игнорировать. Большинство судов, действующих на Каспийском море, получили класс российского морского регистра, который является одним из десяти крупных классифицирующих обществ, организованных Международной ассоциацией классифицирующих обществ (МАКО).

Согласно информации российского морского регистра, цена за продление действия класса для сухогрузного судна дедвейтом 3000 тонн (например, типа «Герман Мехти») составляет примерно 4 500 USD, тогда как на паром типа «Дагестан» примерно 10 500 USD.

10.3.4.6 Обслуживание, ремонт и осмотры

Расходы на обслуживание и ремонт судов рассчитывался равным 3% от покупной цены. Оценка стоимости включает приобретение запчастей, обновление и некоторый ремонт в специализированных цехах. Не были включены затраты на проведение ежегодных осмотров классифицирующих обществ, на оплату которых выделяются отдельные средства, оцениваемые примерно в 20% от стоимости продления класса.

Таблица 10-16: Средние ежегодные расходы на обслуживание судна (USD)

	Универсальное судно (3000 т дедвейт)	Паром типа «Дагестан»
Покупная цена	1 200 000	3 000 000
Обслуживание и ремонт в год	36 000	90 000
Ежегодные осмотры	1 000	2 000
Расходы на obsл.и ремонт в год	37 000	92 000

10.3.5 Эксплуатационные расходы

10.3.5.1 Комиссионный сбор агентств

Агенты, обслуживающие линейные маршруты, обычно получают комиссионное вознаграждение за груз, заказанный ими, а также с фрахта грузов, разгружаемых в своем порту. Учитывая ограниченное количество грузов, перевозимых судами, попадающими в эту категорию, размер комиссии рассчитывается следующим образом:

- 2,5% с отправляемых (погруженных) грузов и ввозимых (разгружаемых) грузов, которые перевозятся на паромах;
- 5,0% с отправляемых генеральных и навалочных грузов и 2,5% с ввозимых генеральных и навалочных грузов.

Размер комиссионных примерно соответствует местному уровню.

10.3.5.2 Оборудование для найтовки и штивки грузов

Размер затрат на оборудование для найтовки и штивки грузов зависит от состава грузов. Консультанты рассчитали затраты на это оборудование для паромов, которые составляют 0,5%, тогда как для универсальных судов эти затраты были рассчитаны как 1% от доходов от грузовых перевозок.

10.3.5.3 Бункеры

При расчете топливных затрат за основу была взята средняя рабочая скорость и соответствующее потребление топлива судами всех выбранных типов, количество рабочих часов в год и количество проходимых в год морских миль.

Паромы на Каспийском море потребляют тяжелую нефть/мазут, а универсальные многофункциональные суда дефакто примерно 3000 тонн, которые сейчас ведут торговлю на Каспийском море, будут, как правило, потреблять газойль. На момент последней командировки консультантов на Каспий, справочная цена на мазут (380cSt) была равна примерно 100 USD за тонну, а на дизельное топливо (судовой дизель) 200 USD за тонну.

Данные о потреблении топлива также включают потребление вспомогательных двигателей. При отсутствии валогенераторов будет постоянно (24 часа в сутки) действовать один вспомогательный (дизельный) двигатель, в то время как второй вспомогательный двигатель используется только для дополнительной подачи электроэнергии (например, при маневрировании).

По информации, предоставленной местными судоходными предприятиями и морскими специалистами, консультанты подобрали следующие параметры эксплуатации судов:

Таблица 10-17: Паром типа «Дагестан»: эксплуатационные параметры

	Потребление
Основной двигатель: Потребление топлива в рейсе, в час (при 15 узлах)	1 тонн мазута
1-й вспомогательный двигатель (постоянн.экспл.) Потребление топлива за час работы	41,6 кг судового дизеля
2-й вспомогательный двигатель (используется только при маневрировании и плавании в ограниченной акватории): Потребление топлива за час работы	41,6 кг судового дизеля

Таблица 10-18: Универсальное судно 3000 т дедвейт (~1000 кВт): эксплуатационные параметры

	Потребление
Основной двигатель: Потребление топлива в рейсе, в час (при 9 узлах)	137 кг судового дизеля
1-й вспомогательный двигатель (постоянн.экспл.) Потребление топлива за час работы	16,6 кг судового дизеля
2-й вспомогательный двигатель (используется только при маневрировании и плавании в ограниченной акватории): Потребление топлива за час работы	16,6 кг судового дизеля

Таблица 10-19: Паром типа «Дагестан»: расстояние и время в пути между избранными прикаспийскими портами (15 узлов)

Маршрут	Расстояние	Время в пути (час.) вкл. подход
Баку-Актау (туда-обратно)	253 морск.миль	18
Актау-Амирабад (туда-обратно)	410 морск.миль	29
Амирабад-Баку (туда-обратно)	277 морск.миль	20

Таблица 10-20: Универсальное судно 3000 т дедвейт: расстояние и время в пути между избранными прикаспийскими портами (9 узлов)

Маршрут	Расстояние	Время в пути (час.) вкл. подход
Баку-Актау (туда-обратно)	253 морск.миль	29
Актау-Амирабад (туда-обратно)	410 морск.миль	47
Амирабад-Баку (туда-обратно)	277 морск.миль	32
Баку-Туркменбаши (туда-обратно)	165 морск.миль	20
Туркменбаши-Оля (туда-обратно)	450 морск.миль	51

10.3.5.4 Портовые сборы

К удивлению консультантов, вопросы портовых сборов оказался исключительно трудным для изучения. В то время как в прежнее советское время, в портах были почти идентичные тарифы, это положение радикально изменилось с того времени, когда новые государства стали пытаться продемонстрировать свою независимость посредством введения своих, абсолютно особых портовых сборов.

На международном уровне, необходимо проводить разделение между портовыми сборами, которые берет на себя корабль, и сборы за обработку груза, по меньшей мере, часть которых берут на себя отправители и/или получатели грузов. На Каспийском море это не так, где и в случае с линейным обслуживанием, например, международные условия поставки «Инкотермс», такие как: FOB, CIF и т. д., сборы за грузообработку берут на себя исключительно грузовладельцы, но даже это правило не без исключений.

Официальные, т.е. опубликованные тарифы в различных прикаспийских портах, посещенных консультантами, за исключением только Казахстана, различаются для судов с национальным и иностранным флагом. Последние обременены более высокими портовыми сборами.

Консультанты понимают, что это может быть в ответ на российскую практику назначения предпочтительных ставок для судов с российским флагом при прохождении по каналу «Волга-Дон». Во время исследований консультантов непосредственно на месте, двусторонние соглашения между определенными приморскими государствами – Азербайджаном и Казахстаном, а также Казахстаном и Ираном, основывающиеся на режиме наибольшего благоприятствования, уже либо были подписаны, либо находились в процессе подписания, что большей частью или полностью способствовало устранению дискриминации.

Международные финансирующие организации и в особенности ЕБРР, которые оказывают содействие администрациями прикаспийских портов при введении современных систем учета, одновременно заставляют своих клиентов двигаться в направлении модернизации своих тарифных систем.

Суда, заходящие в каспийские порты, обычно подвергаются нескольким видам сборов, согласно нижеуказанному перечню, который может быть неполным:

- портовые сборы,
- сборы за прохождение по каналу,
- сборы за пользование маяком
- лоцманские сборы (как правило, обязательные для судов с иностранным флагом)
- швартовка и снятие с якоря
- буксировка (часто обязательно)
- сборы за постановку на якорь
- экологические сборы
- развитие порта
- ветеринарные и т. п.
- услуги ледокола (в портах, зависящих от ледоколов зимой)

Разные тарифы, действующие во время работы консультантов на месте, представляли собой либо суммы, единовременно выплачиваемые при входе, либо структурированные ставки, зависящие, например, от размеров судна, периода нахождения у причала, частоты захода судов отдельной компании, и даже агентского вознаграждения, что довольно редко (Актау).

Размер прикаспийских портовых сборов довольно большой по стандартам Западной Европы. Например, в порту Гамбург универсальное судно дедвейтом 3000-4000 тонн заплатило бы примерно 2000 USD за заход (исключая лоцманские сборы). Консультанты признают, что при поверхностном сравнении в расчет не берется историческое развитие, основные группы товаров, идущих в порт, разделение реальной собственности инфраструктуры и супраструктуры порта, с одной стороны, и операциями на терминале и другими аналогичными аспектами, с другой. В основном, порты должны получать вознаграждение за быстрое обслуживание судов.

На таблице ниже показаны портовые сборы за заход судна (исключая сборы за обработку груза) в различных прикаспийских портах.

Таблица 10-21: Портовые сборы (в USD)

	Паром типа «Дагестан»	Универсальное судно 3000-тонн дедвейта
Баку Нац.флаг (оплата в манатах) Иностранные суда	800 ~ 5 000	1 200 ~ 10 000
Актау Нац.флаг Иностранные суда	2 800 2 800	~ 6 000 ~ 6 000
Туркменбаши Нац.флаг Иностранные суда	0 3 000	0 ~ 8 000
Оля Нац.флаг Иностранные суда	п.а. ~ 5 000	Нет данных ~ 10 000
Иранские порты Нац.флаг Иностранные суда	п.а. ~ 6 500	Нет данных 10 500-13 500 зависит от груза и времени, проведенного в порту

Примечание: Допускается, что когда национальная компания фрахтует судно с иностранным флагом, сборы при заходе в национальный порт(ы) будут назначаться по «национальным» ставкам.

Почти во всех портах ставки сборов являются предметом переговоров, особенно, это касается регулярных рейсов и постоянно работающих предприятий, гарантирующих минимальное количество заходов в год. В таких случаях порты предоставляют скидки с сборов, т.е. ниже опубликованных ставок.

Взаимодействие между портом Баку и Каспар особое, и неудивительно, что суда Каспара, заходящие в Баку, обслуживаются на предпочтительной основе, в том числе, что касается сборов и прочих видов оплаты. Паромы на линии Баку-Туркменбаши выплачивают единовременную сумму, учитывающую все виды обслуживания, в размере USD 800 за заход, а универсальные многофункциональные суда, принадлежащие Каспару, платят твердый тариф – USD 1 200 за заход. Иностранные суда могут найти соглашение с портов по размеру сборов, при условии, что они гарантируют какое-то минимальное количество заходов.

В Казахстане, в порту Актау портовая тарифная система контролируется и утверждается Министерством транспорта и коммуникаций, а также Национальной антимонопольной комиссией. После утверждения, тарифы уже могут служить предметом переговоров. Исключением на Каспии является паромный терминал, который, очевидно, освобожден от строгих правил. Исключением на Каспии является паромный терминал, который считается освобожденным от строгих правил, запрещающих вести переговоры о размере портовых сборов и тарифах на погрузочно-разгрузочные работы. Например, паром, принадлежащий «Каспару» и заходящий в Актау, платит 2 800 USD за заход, вместо расчетных USD 11 000-12 000, согласно печатному варианту. В порту предоставляли бы такую ставку и другим компаниям, при обязательном соблюдении принципа обоюдности.

Паромам, действующим на линии Баку-Туркменбаши, предоставляется скидка 50% на все тарифы, официально действующие в Туркменбаши.

В приложении 6 дан обзор портовых тарифов в Баку, Актау и Туркменбаши.

В интересах данного финансового анализа, было допущено, что компания, предлагающая регулярное обслуживание раз в две недели с привлечением универсальных судов, может вести переговоры о применении единообразной ставки, равной 4 000 USD за заход во всех

прикаспийских портах. При еженедельном обслуживании, может быть определена ставка в 3 000 USD за заход.

Для паромов, у которых время стоянки в портах намного короче, эксплуатирующая компания может вести переговоры даже о более низких тарифах. Благодаря обслуживанию раз в неделю, портовые сборы за заход можно снизить и до 2500 USD.

10.4 Результаты

В интересах выполнения данного анализа, консультанты определили базовый пример, применяя вышеуказанную информацию и выводы, а также альтернативные варианты с изменением трех ключевых параметров: «покупная цена судна», «цены на перевозку» и «портовые сборы».

Основной случай рассчитывался как для судовладельческой компании, так и компании, привлекающей зафрахтованные суда. В анализе чувствительности внимание концентрируется на более выгодной альтернативе двух базовых вариантов и показывает снижение инвестиционных затрат, повышение тарифов и уменьшение затрат для, необходимое для получения ключевой нормы FIRR, равной 22%, когда сам базовый пример недостаточно жизнеспособный с коммерческой точки зрения. Наоборот, это демонстрирует риск повышения цен на суда и рост расходов в случае, если базовый пример уже показывает финансовую жизнеспособность соответствующего вида перевозок.

В качестве ключевого параметра для анализа чувствительности были выбраны портовые сборы, т.к., с одной стороны, это единственный самый важный вид затрат, иногда составляющий почти 50% от общего объема, с другой стороны, это компонент, на который, очевидно, легче всего воздействовать, потому что портовые сборы для линейных перевозок, осуществляемых с определенной частотой, являются, на самом деле, предметов переговоров.

Результаты следующего анализа получены из данных таблиц в приложении 7.

10.4.1 Актау-Амирабад-Баку: железнодорожный паром

10.4.1.1 Базовый пример

Для базового примера анализируемого вида перевозок, консультанты взяли за основу приобретение двух ж/д паромов при рыночной цене каждого примерно 3 млн. USD, включая ремонт и модернизацию. Таким образом, общие инвестиционные затраты составляют 6 млн. USD. На таблице показан поток денежных средств (cash-flow) в год, который можно ожидать исходя из информации и выводов, полученных в данном разделе.

Таблица 10-22: Паромное сообщение Актау-Баку-Амирабад: поток денежных средств («Cash-flow») в USD

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Доходы	2 742 050	2 800 370	2 858 690	2 917 010	2 975 330	3 033 650	3 068 290	3 102 930	3 137 570	3 172 210	3206 850
Пост.затр.	609 160	479 160	479 160	479 160	479 160	599 160	479 160	479 160	479 160	479 160	479 160
Перем.затр.	1 769 560	1 764 118	1 779 231	1 781 446	1 783 661	1 785 876	1 787 775	1 789 674	1 791 573	1 793 472	1795371
«Cash Flow»	363 330	544 194	600 299	656 404	712 509	648 614	801 355	834 096	866 837	899 578	932 319

Примечание: «Cash Flow» в данном контексте – это доходы минус постоянные и переменные затраты.

Очевидно, переменные затраты составляют основную долю общего объема затрат, но следует отметить, что затраты на регулярные заходы в порт составляют примерно одну треть общих затрат.

Основные итоги детального анализа потока денежных средств (cash flow) при перевозке с собственными судами следующие:

- Финансовая внутренняя норма прибыли FIRR: 2,4 %
- Период окупаемости: 9 лет

Очевидно, избыток потока денежных средств пока не достаточен для получения привлекательной нормы FIRR. Причина может объясняться довольно высокими инвестиционными затратами, связанными с приобретением двух паромов. На возмещение изначально вложенных средств потребуется девять лет.

Если эксплуатация этого вида обслуживания с собственными судами не представляется осуществимой из-за высоких инвестиционных затрат, может ли стать альтернативой тайм-чартер? Финансовая модель дает отрицательный ответ. Только если допустить, что ставка тайм-чартера составит 1 200 USD, консультанты могут получить превышение наличных поступлений над платежами в течение всех лет прогнозируемого периода. Избыток колеблется в пределах от 477 USD в 2002 году до 460 000 USD в 2012 году. Эта ставка тайм-чартера явно ниже той, которая была названа единственным владельцем паромов на Каспийском море. Таким образом, тайм-чартер в случае с паромами не представляется осуществимым вариантом при перевозках на Каспийском море.

10.4.1.2 Риски и чувствительность

Какие изменения необходимо провести, чтобы сделать прибыльным анализируемый вид паромного обслуживания? Прежде всего, потенциальная компания, эксплуатирующая суда, могла бы попытаться уменьшить инвестиционные затраты твердо и с успехом обсуждая условия с потенциальными продавцами ж/д паромов. Однако, согласно подсчетам финансовой модели, чтобы достичь ставку FIRR, равную 22%, требуется снижение покупной цены на судно на 60%, т.е. предприятие должно будет заплатить 1,2 млн. USD за паром, что довольно нереально. Более того, риски взаимосвязаны не только с финансовыми параметрами, но и с наличием приемлемых типов судов, т.к. единственный владелец паромов на Каспийском море сообщил консультантам, что компания не планирует сбыт каких-либо своих судов.

В маловероятном случае, т.е. если эта компания изменит свое мнение, повышение уровня ежегодного дохода, необходимого для достижения внутренней нормы прибыльности, привлекательной для частных инвесторов, должна составить 32%. Консультанты убеждены, что весьма маловероятно, что рынок примет повышение грузовых тарифов (или объемов грузов) на 30%, ввиду конкуренции со стороны альтернативных транспортных маршрутов, но и сухопутных мостов.

Что касается расходной части, то даже путем снижения расходов порта до нуля, что на практике означает снижение общего объема затрат более чем на 30%, консультанты могут только получить норму FIRR, равную 18,7%, таким образом, не достигая нормы 22%.

10.4.2 Актау-Амирабад-Баку: универсальное судно

10.4.2.1 Базовый пример

Для базового примера этого вида обслуживания, который предусматривает обеспечение вышеуказанного вида универсальными многофункциональными судами, цена и эксплуатационные расходы которых намного меньше, консультанты допустили приобретение судов дедевейтом 3000 тонн по рыночной цене примерно 1,2 млн. USD каждый, включая ремонт и модернизацию. Следовательно, общий объем инвестиционных затрат составляет 2,4 млн. USD. К сожалению, обслуживание этой линии универсальными судами не может соответствовать уровню и качеству железнодорожного парома, что уменьшает ожидаемый объем доходов. На таблице ниже показан поток движения денежных средств (cash-flow) год, который можно ожидать, опять же основанный на информации и выводах, указанных в настоящем разделе.

Таблица 10-23: Универсальное сообщение Актау-Баку-Амирабад: Поток денежных средств («Cash-flow») в USD

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Доходы	1 127 333	1 299 533	1 471 733	1 643 933	1 816 133	1 988 333	2 047 367	2 106 400	2 165 433	2 224 467	2 283 500
Пост.затр.	358 335	329 335	329 335	329 335	329 335	338 335	329 335	329 335	329 335	329 335	329 335
Перем.затр.	915 466	930 103	944 740	959 377	974 014	988 651	993 669	998 687	1 003 705	1 008 723	1 013 740
«Cash Flow»	-146 468	40 095	197 658	355 221	512 784	661 347	724 362	778 378	832 393	886 409	940 424

Вновь, переменные затраты составляют основную долю общих затрат, и опять же, значительная доля при этом приходится на портовые затраты. В базовом примере, портовые затраты имеют долю примерно 45% от общего объема затрат.

Основные итоги детального анализа потока движения денежных средств следующие:

- Финансовая внутренняя норма прибыли (FIRR): 11,95 процента
- Период окупаемости: 7,1 лет

По аналогии с примером эксплуатации парома, резерв денежных средств не хватает для получения привлекательной нормы FIRR, хотя она значительно выше, чем в случае с паромом. Это не только из-за низких инвестиционных затрат на покупку двух судов, но и из-за низких затрат на их эксплуатацию. Теперь на возмещение изначально вложенных средств требуется только семь лет.

Может ли тайм-чартер быть жизнеспособным вариантом? Даже если допустить, что ставка тайм-чартера будет 900 USD в сутки, что примерно половина рыночной стоимости в начале 2001 года, консультанты не могут прогнозировать превышение наличных поступлений над платежами в течение всех лет прогнозируемого периода. Некоторый избыток не появится до 2006 года, а затем вырастет до 522 000 USD в 2012 году. Однако, в первые годы прогнозируемого периода, совокупный объем убытков составит более 1,2 млн. USD. Следовательно, тайм-чартер универсальных судов не представляется допустимым вариантом для анализируемого вида перевозок на Каспийском море.

10.4.2.2 Риски и чувствительность

Какие необходимы изменения для обеспечения прибыльности исследуемого вида перевозок с использованием универсальных судов? Опять же, компания, эксплуатирующая суда, могла бы попытаться снизить инвестиционные затраты путем ведения переговоров с потенциальными продавцами многофункциональных судов дедвейтом 3000 т. Однако, согласно финансовой модели, для получения нормы FIRR 22% потребуются снижение цены судна на 47%, т.е. компания должна будет заплатить немногим больше, чем 600 000 USD за судно. Это опять представляется нереальным. Однако, несмотря на пример с паромом, наличие универсальных судов подходящего типа не представляется проблемой, т.к. существует соответствующий международный рынок, и привезти оттуда этот тип судов на Каспийское море технически возможно.

Данное повышение доходов в году, которое необходимо для получения привлекательной для частных инвесторов внутренней нормы прибыльности составляет теперь только 20%. Однако, при вышеупомянутой конфликтной ситуации, маловероятно такое повышение грузовых тарифов, чтобы оно устраивало отправителей и получателей грузов на прикаспийском транспортном рынке.

Только уменьшив портовые расходы до 50% от величины базового примера, что означает уменьшение общего объема затрат более чем на 23%, консультанты смогли бы показать норму FIRR 21,7%, что почти дает необходимый показатель 22%.

10.4.3 Актау-Амирабад-Баку /Актау-Баку-Туркменбаши: универсальное судно

10.4.3.1 Базовый пример

Анализ предыдущего универсального вида перевозок с использованием многофункциональных судов, показал, что на финансовой жизнеспособности неблагоприятно сказываются малые объемы груза, ожидаемые на линиях Баку-Амирабад и Амирабад-Актау. Следовательно, консультанты исследовали финансовую жизнеспособность аналогичного вида обслуживания, но с другим маршрутом для линии с движением против часовой стрелки. Для базового примера этого вида обслуживания, консультанты допустили приобретение двух судов дедвейтом 3000 тонн, с рыночной ценой примерно 1,2 млн. USD каждый, включая ремонт и модернизацию. Таким образом, общий объем инвестиционных затрат составляет 2,4 млн. USD.

Таблица 10-24: Универсальное сообщение Актау-Амирабад-Баку-Туркменбаши – движение денежных средств («Cash-flow») в USD

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Доходы	1 112 667	1 303 800	1 494 933	1 686 067	1 877 200	2 068 333	2 143 500	2 218 667	2293 833	2369 000	2444 167
Пост.затр.	358 335	329 335	329 335	329 335	329 335	338 335	329 335	329 335	329 335	329 335	329 335
Перем.затр.	895 344	911 591	927 837	944 083	960 330	976 576	982 965	989 354	995 744	1002 133	1008 522
«Cash Flow»	-141 013	62 874	237 761	412 648	587 535	753 422	831 200	899 977	968 755	1037 532	1106 310

В результате, данный вид обслуживания имеет немного бóльший показатель доходов и немного меньший показатель затрат. Ясно, что постоянные затраты остаются неизменными. Как и ожидалось, ключевые показатели детального анализа движения денежных средств (cash flow) свидетельствуют об улучшении, по сравнению с анализируемым выше видом обслуживания с универсальными судами:

- Финансовая внутренняя норма прибыли (FIRR): 12,6 процента
- Период окупаемости: 6,5 лет

Портовые затраты составляют 60-65% от ежегодных переменных затрат, и немного больше, чем 45% от общего объема затрат.

И снова, рассматривая проект с точки зрения инвестора, вариант тайм-чартера благоприятных перспектив не имеет. Даже при расчете ставки тайм-чартера как 900 USD в сутки, консультанты не могли бы прогнозировать превышение наличных поступлений над платежами на все годы прогнозируемого периода. Небольшой избыток появится не ранее 2005 года, а затем вырастет до 715 000 USD в 2012 году. Однако, в первые годы прогнозируемого периода аккумулированный объем убытков составит более 1,0 млн. USD. Следовательно, вариант тайм-чартера универсальных судов не представляется допустимым вариантом для использования при анализируемом виде перевозок на Каспийском море.

10.4.3.2 Риски и чувствительность

Результаты финансового расчета показывают, что для получения нормы FIRR 22%, потребуется уменьшение цены судна на 43%, т.е. компания должна будет заплатить немного меньше, чем 700 000 USD за судно. Нельзя исключать то, что где-нибудь появится владелец, который захочет (или должен будет) продать свое судно по такой цене. Однако, нельзя ожидать того, что это судно окажется в полностью исправном состоянии. Соответственно, следует предусмотреть вариант ремонта и модернизации, что значительно поднимет размер инвестиционных затрат. Кроме того, маловероятно, что удастся найти два судна при таких (финансовых) условиях.

Повышение размера доходов в год, необходимое для получения привлекательной для частных инвесторов внутренней нормы прибыли, теперь уменьшится до 16%. Снова, будет очень трудно убедить рынок платить больше, чем по действующим ценам и допущенным в рамках данного анализа. Кроме того, ожидается, что по истечении времени прикаспийский регион станет даже более привлекательным рынком товаров и услуг. Если прикаспийский транспортный рынок

будет проходить через развитие, аналогичное своему западному партнеру, то можно ожидать, что тарифы на перевозку и особенно цены на морские перевозки останутся постоянными, в лучшем случае, или даже со временем упадут.

За счет уменьшения портовых затрат до 50% от величины, допускаемой в базовом примере, что приведет к снижению общих затрат примерно на 22%, консультанты смогли бы получить норму прибыльности (FIRR), равную 21,8%, таким образом, почти достигая 22%.

10.4.4 Баку-Туркменбаши: универсальное судно

10.4.4.1 Базовый пример

Традиционно, Баку-Туркменбаши являлся важнейшим маршрутом на Каспийском море. Сегодня, этот маршрут обслуживается, в основном, паромом. Консультанты проанализировали, существует ли еще возможность для дополнительного регулярного вида перевозок с использованием универсальных многофункциональных судов. Для организации этого вида обслуживания понадобится только одно судно, чтобы можно было гарантировать еженедельные перевозки и снизить первоначальный объем инвестиционных затрат до 1,2 млн. USD.

Таблица 10-25: Универсальное сообщение Баку-Туркменбаши – движение денежных средств («Cash-flow») в USD

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Доходы	432 000	514 080	596 160	678 240	760 320	842 400	909 120	975 840	1 042 560	1 109 280	1 176 000
Пост.затр.	236 731	212 231	212 231	212 231	212 231	226 731	212 231	212 231	212 231	212 231	212 231
Перем.затр.	422 334	429 311	436 288	443 265	450 241	457 218	462 889	468 561	474 232	479 903	485 574
«Cash Flow»	-227 065	-127 462	-52 359	22 745	97 848	158 451	234 000	295 049	356 097	417 146	478 195

Результаты ясно показывают, что этот вид сообщения может конкурировать почти со всеми видами ежедневных паромных перевозок. Объем доходов остается небольшим, таким образом, в течение прогнозируемого периода инвестор спокойно вернет свои капиталовложения. Даже финансовая внутренняя норма прибыли отрицательная. Ключевые показатели детального анализа движения денежных средств следующие:

- Финансовая внутренняя норма прибыльности (FIRR): -0,2 процента
- Период окупаемости: 10 лет

Портовые затраты составляют весьма большую долю объема затрат. К судохранилищам в портах можно отнести 60-70% ежегодных переменных затрат, или немного меньше, чем 45% от общих затрат.

Даже допуская, что ставка тайм-чартера составляет 900 USD в сутки, консультанты не смогли бы добиться превышения наличных поступлений над платежами до 2008 года, при аккумулированном негативном доходе, составляющем почти 1,3 млн. USD. Для превышения наличных поступлений над платежами, начиная с 2005 года, консультанты должны были уменьшить ставку тайм-чартера до нереального уровня – 400 USD в сутки. Таким образом, вариант тайм-чартера универсальных судов не представляется допустимым при реализации анализируемого вида перевозок на Каспийском море.

10.4.4.2 Риски и чувствительность

Реализация анализируемого вида перевозок не представляется довольно безнадежным делом. Это также показывает анализ чувствительности. Что касается колебаний покупной цены судна, то регулярное сообщение универсальных судов на линии Баку-Туркменбаши может нести только примерно два процента допускаемого объема инвестиционных затрат.

Увеличение объема доходов, необходимого для получения привлекательной для частных инвесторов внутренней нормы прибыльности, должно быть в пределах 45%. При нынешних рыночных условиях и мировых тенденциях, связанных с изменением транспортных тарифов, такое большое повышение цен не вызывает сомнений.

Более того, только в очень маловероятном случае нулевого объема портовых затрат, что приводит к уменьшению общего объема затрат почти на 45%, консультанты могли бы получить ключевой показатель для частного инвестора – норму FIRR 22%.

10.4.5 Туркменбаши-Астрахань/Оля: универсальное судно

10.4.5.1 Базовый пример

Основой данного вида перевозок на маршруте Туркменбаши-Астрахань/Оля является допущение о том, что вступит в силу соглашение между Россией и Туркменистаном о включении Туркменбаши в коридор Нострак (Nostrac), это представляется допустимым вариантом, что касается процесса перевозки и общих затрат транспортной цепи. Чтобы организовать сообщение, концентрирующее свое внимание на ожидаемых объемах контейнеров, необходимо только одно универсальное судно для обеспечения еженедельного обслуживания, т.к. планируется, что время пребывания судов в порту будет весьма непродолжительным (ввиду хорошей производительности при обработке контейнерных грузов). Таким образом, инвестиционные затраты составляют 1,2 млн. USD.

Таблица 10-26: Универсальное сообщение Баку-Туркменбаши – движение денежных средств («Cash-flow») в USD

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Доходы	514 615	687 692	860 769	1 033 846	1 206 923	1 380 000	1 418 462	1 456 923	1495385	1533 846	1572 308
Пост.затр.	236 731	212 231	212 231	212 231	212 231	226 731	212 231	212 231	212 231	212 231	212 231
Перем.затр.	507 832	522 543	537 255	551 967	566 678	581 390	584 659	587 928	591 197	594 467	597 736
«Cash Flow»	-229 947	-47 082	111 283	269 649	428 014	571 880	621 572	656 764	691 957	727 149	762 341

Результаты финансового анализа показывают, что превышение наличных поступлений над затратами можно достичь уже начиная с 2004 года. В 2012 году данный ежегодный показатель вырос до более чем 760 000 USD, давая надежду, что будет достигнута исходная норма FIRR 22%. Однако, ключевые результаты детального анализа потока денежных средств демонстрируют, что даже этот вид услуг не сможет привлечь частных инвесторов при рыночных условиях первой половины 2001 года.

- Финансовая внутренняя норма прибыльности (FIRR): 15,9 процента
- Период окупаемости: 6,1 лет

Портовые затраты составляют значительную долю – 50-60% от годового объема переменных затрат, и немного меньше, чем 40% от общего объема затрат.

Что же касается всех прежних аналитических исследований, тайм-чартер не представляется допустимым вариантом, т.к., естественно, ставка чартера должна не просто покрывать все затраты, но и учитывать прибыль судовладельца. Рыночная ставка чартера 1 800 USD способствует превышению наличных выплат над наличными поступлениями до 2006 года, с накоплением убытков почти до 2 млн. USD. Даже если мы допустим, что ставка тайм-чартера 900 USD в сутки, что примерно половина от действующей на рынке, консультанты не смогут достичь позитивного «кэш-фло» в течение всех лет прогнозируемого периода. Небольшой излишек не появится до 2005 года, а затем произойдет рост до 570 000 USD в 2012 году. Тем не менее, в первые годы прогнозируемого периода накопившиеся убытки составят более 400 000 USD.

10.4.5.2 Риски и чувствительность

Внутренняя норма прибыльности 16% пробуждает надежду на получение исходной цели при несколько изменившихся условиях. Чтобы сделать этот вид сообщения жизнеспособным, с финансовой точки зрения, необходимо уменьшение инвестиционных затрат примерно на 35%. Следовательно, инвестор, при прочих равных условиях, будет платить менее 800 000 USD за многофункциональное универсальное судно дедвейтом 3000 т, эксплуатируемое на линии Туркменбаши-Оля. Тем не менее, комментарий, обсуждаемый выше к маршруту Туркменбаши-Баку может быть применен и здесь.

Повышение уровня доходности, необходимое для достижения привлекательной для инвесторов внутренней нормы прибыльности, должно быть примерно 11%, тогда как при снижении портовых затрат на тридцать пять процентов от уровня в базовом примере, что означает уменьшение общего объема затрат почти на 15%, консультанты могли бы достичь нормы FIRR в пределах желаемой нормы 22%.

Изучая голые цифры, маршрут Туркменбаши-Оля, уделяющий больше внимания контейнерным перевозкам, представляется самым интересным из пяти видов обслуживания, анализируемых выше. Однако, данный вид услуг, возможно, более других сопряжен с риском, не относящимся к финансовым параметрам, ввиду того, что основной прогноз перевозок на маршруте Туркменбаши-Оля подлежит весьма ограниченным допущениям. Многое зависит от политических ходов на транспортном рынке Центральной Азии и своевременного создания подходящей и эффективной инфра- и супраструктуры вдоль коридора «Нострак» (Nostrac), чтобы можно было сделать этот вид перевозок на Каспийском море жизнеспособным, с коммерческой точки зрения.

10.5 Выводы

Результаты финансового анализа пяти определенных видов сообщения ясно свидетельствуют о том, что капиталовложения в морские перевозки – это бизнес с низкой нормой прибыльности. Период окупаемости сравнительно длительный, по любым стандартам.

Анализ базовых примеров показывает, что из пяти вариантов, перевозка контейнеров на линии Туркменбаши-Оля представляется самым многообещающим видом. Однако, многое зависит от роста грузообъемов в рамках пользующегося политической поддержкой коридора «Нострак» (Nostrac) между индийским субконтинентом и Россией. Консультанты не ожидают полной реализации идеи этого коридора в ближайшем будущем и, таким образом, оценивают степень риска такого вида сообщения как довольно высокую.

Финансовый анализ сравнивает покупку и эксплуатацию собственных судов с эксплуатацией судов, зафрахтованных на основе тайм-чартера и по ценам, действующим на рынке в регионе в первой половине 2001 года. Тем не менее, вариант судов, зафрахтованных на базе тайм-чартера, вместо собственных судов, оказался даже худшим вариантом из-за уровня соответствующих рыночных цен. Однако, даже результаты анализа чувствительности для чартерных ставок не говорят о том, что фрахтование будет средством лучше, чем покупка судов. Ни для одного из исследуемых видов обслуживания не удалось получить уровня доходов, достаточного для покрытия таких ставок тайм-чартера плюс эксплуатационные и непредвиденные расходы.

Если финансовая внутренняя норма прибыльности (FIRR) считается необходимым исходным показателем финансовой жизнеспособности проекта, его можно получить, развивая весьма теоретические, а не реальные допущения.

Главным препятствием анализируемых инвестиционных проектов является большой объем первоначальных капиталовложений, по сравнению с низким уровнем дохода, формируемого за счет грузовых тарифов. Снижение инвестиционных затрат ведет к значительному улучшению нормы FIRR, но из-за низкого начального уровня нормы FIRR, происходит значительное уменьшение инвестиционных затрат для паромов или универсальных судов до того, как частный инвестор получит соответствующее вознаграждение за риск своего участия.

Колебания ключевых финансовых параметров демонстрируют, что такие неблагоприятные результаты для всех видов перевозок относительно устойчивые, не только по отношению к накладным расходам, играющим лишь незначительную роль, но и по отношению к переменным затратам. В переменных затратах доминируют портовые затраты, относящиеся к судам, которые, в среднем, составляют более 50% переменных затрат, а в некоторых случаях, даже до 50% от общего объема затрат. Этот результат явно подчеркивает утверждение консультантов о том, что прикаспийские порты являются дорогостоящими. Расчеты, указанные выше, показывают, что финансовые результаты чувствительны к изменениям портовых затрат. Однако, основные результаты – это то, что исходный показатель для большинства видов обслуживания ниже нормы FIRR 22%, поэтому уменьшение портовых расходов должны быть довольно большими, чтобы анализируемые услуги признавались жизнеспособными, с финансовой точки зрения.

Другим вариантом улучшения показателя FIRR является повышение доходности. Например, для маршрута «Туркменбаши-Оля» для достижения желаемой нормы FIRR, необходимо повышение грузовых тарифов примерно на 11%. Однако, будет довольно сложно убедить рынок платить больше, чем по ценам, определенным в данном анализе. Кроме того, со временем ожидается, что прикаспийский регион станет даже более привлекательным рынком товаров и услуг. Следуя мировым тенденциям на транспортном рынке, и при условии, что на прикаспийском транспортном рынке развитие будет происходить аналогичным образом, общие транспортные расходы, а особенно, тарифы на грузоперевозку должны, в лучшем случае, остаться постоянными, или даже снизиться с течением времени.

В заключение можно сказать, что при существующих рыночных и административно-организационных условиях, влияющих на перевозки по Каспийскому морю, очень трудно организовать какие-либо новые виды перевозок, жизнеспособные с финансовой точки зрения, даже для местных предприятий или предприятий, обладающих знанием региональной действительности и региональной (управленческой) инфраструктурой.

11 Полученные уроки и рекомендации

Консультанты предлагают представить ряд предложений, которые, если будут реализованы, по мнению консультантов, смогут оказать вклад в улучшение ситуации. Как и всегда, при наличии достаточного количества грузов, вполне вероятным является предвидение появления новых успешно действующих видов перевозки между прикаспийским государствами, а также вне этого региона.

11.1 Полученные уроки

- Ориентация на клиента предприятий прикаспийского морского транспорта находится на стадии становления. Еще не были реализованы активные передовые стратегии маркетинга.
- Сотрудничество среди судоходных линий, которое часто имеет место в практике морского судоходства, еще не было обозначено как средство повышения частоты обслуживания, например, за счет взаимной договоренности о распределении фрахтования, а также качества и снижения затрат.
- Прикаспийский транспортный рынок по-прежнему частично монополизирован.
- Раньше, при регулярном классическом линейном сообщении не было достаточно груза, а также адекватных маркетинговых стратегий.
- Грузовые и портовые тарифы представляются довольно высокими, но консультанты признают, что малые расстояния и небольшие суда автоматически на низкие грузовые тарифы не перейдут. Отдельные транспортные операторы жалуются, что участок Каспийского моря (от порта к порту) составляет значительную долю общих транспортных расходов на пути из Центральной Азии в Европу. Похоже, тарифы зависят не столько от затрат, сколько от принципа «что транспорт сможет вынести», а положительный эффект масштаба встречается редко. Это не усиливает конкурентную позицию маршрута ТРАСЕКА по отношению к альтернативным сухопутным маршрутам. Хотя эти проблемы хорошо понимают различные субъекты морского транспорта, участвующие в перевозках по маршруту ТРАСЕКА, похоже, что предпринимается мало инициатив в сфере совместных программ (на приграничном или региональном уровнях) по повышению конкурентоспособности транскаспийского маршрута
- Системы портовых тарифов на Каспии обладают эффектом наказания судов за низкую производительность береговых обслуживающих структур. Тем не менее, порты не всегда обладают абсолютным контролем над собственной тарифной структурой, т.е. последняя подвержена политическому воздействию. Более того, некоторые порты имеют весьма ограниченные возможности обсуждать возможность скидок с клиентами, независимо от размера и привлекательности каждого конкретного случая.
- Модернизация порта Актау вместе со строительством узбекского участка железной дороги между Учкудуком и Нукусом повышает привлекательность маршрута ТРАСЕКА, так как теперь есть два варианта как добраться из Баку до пунктов к востоку от Каспийского моря. Если один маршрут будет блокирован или станет неконкурентоспособным, можно будет легко переместить направление перевозок.
- Торговые связи между странами-получателями развиваются медленными темпами. Большая часть грузов, перевозимых по Каспийскому морю состоит из транзита, причем нефть и нефтепродукты составляют львиную долю и представляют собой особый вид груза.
- В прикаспийском регионе нет современных транспортных доктрин, за некоторым исключением, подтверждающим это правило. Во всем регионе Каспийского моря отсутствует всеобъемлющая стратегия и почти нет общего представления о цепи обеспечения транспорта. До тех пор, пока каждый участник (или звено цепи) не попытается максимально увеличить прибыль, независимо от того, что происходит по ту или другую стороны цепи, прогресса не будет. Когда все звенья цепи будут готовы содействовать развитию настоящего прямого сообщения за счет упрощения различных сфер взаимодействия, с технической и административной точек зрения, грузы сразу смогут прекратить поиски других, более спокойных и менее дорогостоящих маршрутов.

- В некоторых прикаспийских государствах порты представляют собой стоимость как фактор для судоходных линий, которым принадлежат порты. Вместо этого, порты должны превратиться в самостоятельные структуры, которые станут важными узлами транспортной цепи. Дискриминация флагов посредством портовых тарифов по-прежнему считается некоторыми как средство защиты коммерческих интересов национальных перевозчиков. Консультанты считают, что такое отношение устарело и приведет к обратным результатам на среднесрочную и долгосрочную перспективу.
- Исполнение международных морских правил и положений, а также законов, которые должны сочетаться с национальным морским законодательством.
- Консультанты твердо считают необходимым поддержать первоначальное и взаимовыгодное решение многих вопросов согласно статусу Каспийского моря в международном законодательстве. Чем скорее будет принято удовлетворительное решение по этому вопросу, тем проще, по мнению консультантов, будет каспийскому судоходству найти пути и способы сотрудничества на региональной основе.
- Политические силы к северу и югу Каспийского моря, которых нельзя недооценивать, осуществляют политическое давление с целью вмешаться в будущее развитие коридора ТРАСЕКА.
- Результаты финансового анализа показали, что при нынешних условиях, предприятиям, стремящимся к прибыли, организовать новые виды перевозок в регионе почти невозможно.
- Для иностранных судоходных компаний (или с флагом третьей страны), независимо от происхождения или национальной принадлежности, условия для захода на прикаспийский транспортный рынок неблагоприятны.

11.2 Рекомендации

Уроки, полученные консультантами, привели к выработке следующих рекомендаций относительно будущих действий, некоторые из которых уже претворяются в жизнь.

- Странам-получателям нужны более сильные транспортные структуры, особенно, морские администрации, не зависящие от действующих лиц на морском транспортном рынке. Национальные морские кодексы, рассматриваемые в Казахстане, Азербайджане и Туркменистане в первой половине 2001 года, вполне могут стать первым шагом в направлении создания таких структур.
- Объединенная межправительственная комиссия должна в деталях учесть прикаспийский морской транспортный сектор при рассмотрении вопроса гармонизации транспортных процедур и положений в регионе ТРАСЕКА.
- Туркменбаши – это важный узловой пункт в рамках коридора ТРАСЕКА. Таким образом, у Туркменистана должен быть стимул принять активное участие в работе Объединенной межправительственной комиссии.
- Прикаспийские государства должны поддерживать идею исполнения международных правил и положений, уже подписанных правительствами этих государств. Это будет способствовать нахождению общей базы для переговоров, например, о едином стандарте для судов, действующих на Каспийском море, о положениях по навигационной безопасности, безопасности в портах и т. д.
- Прикаспийским государствам следует поддержать идею прекращения в прикаспийском регионе дискриминации флага в различных проявлениях и формах, что касается морского доступа к международным водам.
- Другие судоходные компании должны рассматриваться не как враги, а коммерческие партнеры. У судоходных компаний должен быть стимул к сотрудничеству в любом случае, когда такое сотрудничество может принести ощутимые результаты в смысле повышения качества обслуживания и коэффициента использования, уменьшения затрат и удовлетворения клиентов. Сотрудничество не должно исключать здоровую конкуренцию.

- Следует создать по-настоящему самостоятельные портовые структуры, дающие возможность портам играть более активную роль при обсуждении тарифов на погрузочно-разгрузочные работы и портовых сборов.
- Консультанты предлагают организовывать конференции по типу круглого стола с участием портов и судоходных линий, которые не должны быть перегружены политическими вопросами. Участники должны будут обсуждать практические вопросы работы портов и эксплуатации судов. Цель – определение потенциальных сфер повышения эффективности на уровне взаимодействия судов, береговых портовых служб и судоходных компаний, а также вклад в улучшение ситуации с перевозками на Каспийском море.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Расстояния между основными портами
Каспийского моря (в морских милях)

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Расстояния между основными портами
Каспийского моря (в морских милях)**

Актау – Бендер-Анзали	401 миль
Актау – Нуршар	418 миль
Актау – Нека	408 миль
Актау – Амирабад	410 миль
Актау – Туркменбаши	258 миль
Актау – Махачкала	167 миль
Актау – Астрахань	248 миль
Актау – Дубенди	230 миль
Баку – Актау	253 миль
Баку – Бендер-Анзали	175 миль
Баку – Нуршар	239 миль
Баку – Нека	276 миль
Баку – Амирабад	277 миль
Баку – Туркменбаши	165 миль
Баку – Баутино	321 миль
Дубенди – Бендер-Анзали	284 миль
Дубенди – Нуршар	282 миль
Дубенди – Туркменбаши	186 миль
Дубенди – Баутино	266 миль
Туркменбаши – Махачкала	325 миль
Туркменбаши – Астрахань	505 миль
Туркменбаши – Бендер-Анзали	244 миль
Туркменбаши – Нуршар	217 миль
Туркменбаши – Нека	276 миль
Туркменбаши – Баутино	340 миль

Источник: Справочник «Каспийское море» № 1003, 1987г.; Собственные подсчеты
консультанта

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Обзор морских учебных заведений стран- получателей проекта

1 Вступление

По ходу проекта консультанты посетили и обследовали морские учебные заведения в Казахстане, Туркменистане, Азербайджане, Грузии и Украине. Качество стандартов обучения в них очень разное. Уровень подготовки в традиционных морских вузах в Азербайджане (Баку), Грузии (Батуми) и Украине (Одесса) достаточно высок и признан во всем мире. Уровень же подготовки в морских училищах, созданных после распада Советского Союза – в Туркменистане (Туркменбаши) и Казахстане (Актау/Атырау) – довольно низкий. Характеристика отдельных учебных заведений приведена ниже.

2 Казахстан

По сути, у Казахстана нет морских традиций, и его флаг никогда не поднимался на морских судах. Страна не имеет даже рыболовного флота, а лишь несколько мелких вспомогательных и около двадцати речных судов. Поэтому морское образование долгое время было не очень популярным среди студентов. В настоящее время есть около двадцати подготовленных моряков, но все они работают на берегу.

Однако, в ближайшем будущем Казахстан планирует выйти на рынки танкерных и сухогрузных перевозок на Каспии, что представляет хорошие перспективы работы для моряков, а также управленческого персонала и экономистов.

Морское образование в Казахстане

Существует училище по подготовке штурманов и инженеров в Атырау. Оно было создано в 1950 году, а в 1997 году объединено с сельскохозяйственным колледжем Атырау. Училище проводит подготовку среднего звена плавсостава по следующим специальностям:

- Морское судовождение
- Судовые силовые установки
- Механик судовых рефрижераторных установок

Училище оснащено учебным оборудованием связи GMDSS (Global Maritime Distress Safety System - глобальной системы спасения терпящих бедствие на море) и лабораторией для штурманов. Срок учебы составляет 2 года 10 месяцев, с последующей практикой. В вопросе практического обучения Казахстан сотрудничает с Азербайджаном.

Учебное заведение в Атырау пока не обращалось за аттестацией ММО и, по мнению консультантов, необходимые для этого предварительные условия пока не выполнены. Для получения свидетельств международного образца персоналу приходится проходить подготовку в признанном на международном уровне морском учебном заведении, например, в Баку (Азербайджан).

Подготовка специалистов по управлению морским и портовым хозяйством проводится имеющимся в Актау филиалом академии Алматы, где курс обучения длится два года.

2.1 Азербайджанская государственная морская академия (АГМА)

Еще в ноябре 1881 года в Азербайджане было основано Бакинское морское училище. После обретения независимости на его базе в 1996 году была создана Азербайджанская государственная морская академия (АГМА). С 1881 по 1996 год находящееся в Баку учебное заведение занималось подготовкой кадров только для Каспийского пароходства, которому оно тогда принадлежало.

В советское время училище предоставляло только начальную подготовку, потому что получение высшего морского образования в Баку не было предусмотрено. Высшее образование можно было получить только в морских вузах в Санкт-Петербурге, Одессе, Владивостоке и Новороссийске. Обычно, судоводители и механики получали трехлетнюю начальную подготовку в Баку, а затем заканчивали учебу в Одессе

Доктор Р. Д. Баширов, заместитель начальника Азербайджанской академии, констатировал, что обучение в академии, которая находится в ведении Министерства образования Азербайджана, по-прежнему проводится в духе старых советских правил и традиций. Руководство академии ставит целью выполнение требований ММО. В 1997 и 1999 годах представители ММО проводили контрольную проверку учебного заведения, но аттестация пока задерживается. Международные требования для аттестации ММО, похоже, выполнены, но сама процедура аттестации занимает много времени.

После теперь уже четырех лет дневного обучения (пять лет на вечернем отделении), студенты в течение года проходят практику на флоте.

Как сообщается, всего в АГМА сейчас проходит обучение более 500 студентов. Из них 300 учатся на дневном отделении, а 200 проходят годовую практику или посещают вечерние занятия. Преподаются следующие дисциплины:

Дисциплина	Число студентов
Судовождение	150
Инженерное дело	120
Электротехника	35
Электроника	80
Судовой менеджмент (с 1998г.)	50
Судостроение (с 2000г.)	15

Академия имеет два отделения:

- Для получения высшего образования
- Обучения в аспирантуре для получения научной степени .

Высшее образование

После успешного завершения четырехгодичного курса обучения (пять лет для вечернего отделения) студенты получают степень бакалавра. Кроме этого, у них есть право на два года дополнительных занятий для получения степени магистра.

Аспирантура

Морские специалисты должны регулярно повышать свои знания, чтобы не потерять свидетельства. Этого требуют международные правила. Результатом такого обучения является подтверждение квалификации.

В настоящее время в академии 80 преподавателей и 40 ассистентов. Среди них капитаны торгового флота, инженеры и 60 специалистов с учеными степенями. Все они являются гражданами Азербайджана, обучение проводится на азербайджанском языке, но занятия можно также вести и на русском. Фактически, для учебы в Баку знание русского языка необходимо, поскольку основная часть учебного материала (учебники по судовождению и инженерному делу) еще не переведены на азербайджанский язык. Однако, библиотека очень хорошо укомплектована в отношении количества и качества книг по морскому делу. Студенты получают только основы английского языка.

Каспийское пароходство поддерживает "своих студентов", предоставляя жилье в принадлежащем ему многоквартирном доме и небольшую стипендию для студентов и их семей. В настоящее время все учащиеся являются гражданами Азербайджана, но академия надеется привлечь в будущем также и студентов из Туркменистана, Турции и Ирана.

Из-за нехватки оборудования надлежащая тренажерная подготовка по судовождению и инженерному делу невозможна. Радарный тренажерный центр с четырьмя кабинами находится недалеко от здания администрации Бакинского порта. В центре работают пять инструкторов, старшим из которых является г-н Вагир Абдуллаев. Оборудование довольно старое, но приемлемое для международного уровня, поэтому качество обучения удовлетворительное. В каждой кабине есть один Kelvin Hughes HR 3000 T, модели E-Plott II и один Norcontrol Data Bridge 2000, ARPA, с растровым сканированием и рулевым управлением.

Утверждают, что имеется также и тренажерный центр GMDSS. Но во время проводившегося консультантами обследования он был закрыт, а старшего инструктора, у которого был единственный ключ, не было на месте. По сообщениям, серьезно проводится подготовка по ключу Морзе, поскольку на дальних расстояниях обмен сообщениями между судном, офисом компании и портовыми властями по-прежнему осуществляется с его помощью. Вдобавок к этому, академия предоставляет ОСО (общее свидетельство оператора) по GMDSS, принятой сегодня во всем мире системы связи, включающей радио-, телексную и аварийную связь.

В советские времена курсанты обычно проходили практику в Одессе, потому что в Баку не было своего учебного судна. Сегодня практику можно проходить на борту обычных судов, принадлежащих Каспийскому пароходству. То же относится и к противопожарной и шлюпочной подготовке: в академии учащиеся получают теоретические знания, которые закрепляют потом практикой на судах.

Оборудование академии старое и находится в плохом состоянии, но в общем соответствует международным нормам. У академии даже есть старый планетарий.

Академия предоставляет большое количество довольно современных компьютерных программ из разных стран почти по любому аспекту обучения: погрузке и разгрузке судов, расчету остойчивости, работе с радиооборудованием, борьбе с пожарами, экономике судоходства и т.д. Есть компьютерные обучающие программы по GMDSS от компании «Transas Marine». Демонстрационный и учебный материал иногда прост, но может считаться адекватным. В каждом классе находится много материалов, иллюстрирующих учебный процесс. Старое

радарное оборудование соединено с антенной и находится в рабочем состоянии. То же самое можно сказать и о гирокомпасах.

Инженерные классы тоже хорошо оснащены. Здесь находятся модели насосов, генераторов и электрооборудования. Класс дизельных двигателей оборудован различными двигателями в рабочем состоянии и есть даже настоящий, хоть и старый, пост управления машиной.

2.2 Среднее мореходное училище в Баку (СМУ)

Владельцем этого училища является Каспийское пароходство. Директор училища - г-н Расим Велиев. Училище было создано в 1923 году, а в 1983 году переехало в новое здание в восточной части Баку.

Оборудование

У мореходного училища есть учебное здание, столовая, клуб, общежитие, спортивный зал, спортивная площадка и плавательный бассейн. В настоящее время денег на содержание плавательного бассейна нет, а клуб и общежитие заняты беженцами.

Есть специально оборудованные классы самоподготовки для мотористов, электриков, докеров и матросов. Кроме этого, имеются специальные кабинеты для занятий по английскому языку, судовождению, погрузочно-разгрузочным работам, эстетике, противопожарной подготовке, спасательным работам и механике.

Все классы хорошо оборудованы и имеют многочисленные наглядные пособия по разным дисциплинам. В мастерской имеются практически все необходимые инструменты и оборудование, но все это старое и низкого качества. Есть токарные, гибочные и сверлильные станки.

Учебные дисциплины

СМУ специализируется в подготовке матросов, мотористов, электриков и докеров. В советское время училище также готовило судовых поваров, как мужчин, так и женщин. Тогда ежегодно выпускалось около 500 человек, сегодня эта цифра сократилась до 100, на каждом факультете примерно по 25 учащихся. Обучение включает в себя семимесячный теоретический курс плюс два месяца практики.

В училище студенты получают только теоретические знания по противопожарной и шлюпочной подготовке, а практику проходят на судах.

Студенты и преподавательский состав

Раньше преподаватели в училище были со всего Советского Союза и преподавание велось только на русском языке. Сейчас все преподаватели азербайджанцы, а занятия проводятся на азербайджанском языке. Русские учебники и пособия постепенно переводятся на азербайджанский язык. В библиотеке содержится около 10,000 специальных книг на русском языке.

Студентами СМУ обычно являются молодые люди, успешно закончившие среднюю школу (11лет), отслужившие два года в армии и начавшие свою профессиональную подготовку в возрасте 19 лет. Все преподаватели имеют ученые степени, т.е. они заканчивали высшие учебные заведения в Одессе, Санкт-Петербурге или Баку.

Училище оставляет общее впечатление заведения, обладающего достаточным количеством оригинального оборудования для занятий и проведения экзаменов в каждом классе. Наглядные пособия иногда просты, но очень информативны, легко запоминаются и хорошо подходят для самоподготовки. Следует подчеркнуть, что преподаватели всегда находятся рядом с учащимися и поэтому в любой момент готовы помочь. Училище способно дать хорошее образование своим студентам.

Ни у начальника академии, ни у директора школы не было сведений о количестве аттестованных выпускников, не работающих на судах.

3 Туркменистан

Транспортный факультет академии транспорта в Ашгабате имеет филиал в Туркменбаши. С 1995 года подготовка судоводителей и инженеров проводится и в Туркменбаши. До 1995 года туркменские студенты получали образование в Баку, в Азербайджанской государственной морской академии.

Директор филиала в Туркменбаши г-н Шаниязов объяснил, что его учебное заведение обеспечивает высокий уровень морского образования и отвечает международным требованиям SCTW 95 (Международной конвенции 1995 года по стандартам подготовки, аттестации и несения вахт моряков). В прошлом году официальные представители ММО посетили и проинспектировали училище, но до сих пор от ММО из Лондона не получено какого-либо ответа или подтверждения. В настоящее время свидетельства, выдаваемые морским училищем, соответствуют лишь уровню SCTW 78.

Образование

Общий срок обучения составляет четыре года. Два года студенты изучают теоретический курс и затем два года проходят практику на судах. После окончания учебы они получают степень магистра и свидетельство третьего помощника или третьего механика. Оба свидетельства действительны для работы на судах любого тоннажа по всему миру.

Свидетельства выдаются капитаном порта и вручаются выпускникам после сдачи экзаменов. Как правило, обучение проводится туркменскими специалистами с университетским образованием, не имеющими практики мореплавания. Преподаватели обычно имеют степень бакалавра и являются кандидатами наук.

В училище студенты получают только теоретические знания по противопожарной и шлюпочной подготовке, а практику проходят на судах.

С 1999 года училище также предоставляет ОСО (общее свидетельство оператора) по GMDSS, но курс обучения только теоретический. Экзамен во время прохождения или после окончания курса не предусмотрен.

В общем, обучение может проводиться как на туркменском, так и на русском языках, на очень низком уровне преподаются основы английского. Обычно, занятия проводятся на русском, потому что туркменские нормы и инструкции все еще близки к российским, а училище пока не может предоставить учебные материалы на туркменском языке.

Формально обучение в ТМУ (Туркменское мореходное училище) разделено на два отделения. Первое дает академическое образование, где можно получить степень бакалавра по

- Судовождению
- Инженерному делу
- Портовому хозяйству.

В настоящее время на каждом курсе учится по 20 студентов. Состоялось уже два выпуска судоводителей и инженеров, которые попали в ТМЛ и Каспийское пароходство для работы на Каспийском море.

Второе отделение предоставляет среднее образование по различным морским специальностям. В настоящее время предлагаются следующие курсы:

Дисциплина	Количество учащихся
Водный транспорт, портовое хозяйство	20
Докеры	25
Инженерное дело	25
Морской менеджмент	25
Электромеханики	25
Радиооператоры	20
Хозяйственный менеджмент	25
Бухгалтерский учет	50
Матросы	25
Мотористы	25

Эти курсы включают теоретическую часть в училище и практику в соответствующих организациях. Например, матросы и мотористы проходят в училище шестимесячный теоретический курс и, кроме того, специальный курс по технике безопасности.

Проводится также подготовка радиооператоров. Однако, с 1 февраля 1999 года в международном торговом мореплавании судам СОЛАС больше не требуются радисты, потому что во всем мире теперь используется система связи GMDSS.

Оборудование

Все учебное оборудование в ТМУ старое и находится в плохом состоянии. Из радиооборудования имеются только двадцатилетней давности УКВ и СВ аппараты, оборудования GMDSS нет. Это оборудование не подключено к антенне и служит только в качестве наглядного пособия, поэтому учащиеся не могут проверить полученные теоретические знания на практике. Судоводительское отделение имеет лишь несколько учебников и морских карт, практически нет наглядных пособий и учебных материалов. Для объяснения явлений в училище имеется лишь несколько карт солнечного затмения, определения координат и т.д., прикрепленных на стенах класса. Гироскоп находится в нерабочем состоянии..

Обучение инженеров страдает теми же недостатками. Оборудование классов очень бедное. Для иллюстрации работы дизельного двигателя есть только модель очень старого двигателя, разобранный в некоторых местах.

Училище не имеет тренажеров. В этой связи следует подчеркнуть, что STCW 95 требует наличия специальных учебных тренажеров.

«Туркменские морские линии» являются владельцем общежития и предоставляют студентам бесплатное жилье. Учеба полностью оплачивается государством, а студенты получают стипендию, которую не надо потом возвращать.

Заключение

Изучив возможности обучения в Туркменбаши, консультанты считают, что училище подходит для подготовки специалистов со свидетельствами для плавания в национальной акватории, т.е. в районе порта и залива, но не для морских судов в международных водах. То же относится и к подготовке матросов и мотористов. В настоящее время уровень обучения не соответствует международным стандартам STCW 95. Как уже говорилось выше, нет необходимости готовить радиооператоров для международного флота. Что касается других специальностей среднего уровня, консультант не может дать оценку адекватности обучения.

Ни директор училища, ни начальник флота и администрации, а также капитан порта не могли сказать, сколько аттестованных выпускников не имеют в настоящее время работы на судах. Они подчеркивали, что Туркменистан традиционно не является страной мореплавателей. Было также сказано, что некоторые из выпускников училища работают в порту Туркменбаши на разных должностях и очень хорошо справляются со своими обязанностями.

4 Грузия

4.1 Батумская государственная морская академия (БГМА)

Как сообщил капитан Валериан Имнаишвили, начальник юридического отдела и внешних связей Батумской государственной морской академии, как БГМА, так и Батумское морское училище работают по специальным нормам морского образования, утвержденным министерством в Тбилиси. Эти нормы все еще близко схожи с российскими. БГМА находится под особым покровительством Президента Грузии, который предоставил ей приоритетный статус.

БГМА была основана в 1929 году как морское училище, ставшее в 1992 году морским университетом. В 1993 году переименована в морскую академию, и с 1999 года здесь можно получить докторскую степень

Делегация ММО провела проверку академии. Официальное признание пока находится в стадии рассмотрения.

Занятия проводятся на грузинском и русском языках. Навигационные и технические дисциплины преподаются только на русском, потому что перевод всех учебных материалов еще не закончен. Физика и математика идут на грузинском языке, поскольку имеется соответствующий учебный материал. Преподаются только основы английского языка.

Несколько лет назад академию закончили несколько студентов из Турции. В настоящее время в ней учатся только граждане Грузии, но двери ее всегда открыты для иностранных студентов.

Однако, общежитие академии сейчас занято беженцами. За обучение платят судоходные компании (пароходства) или иностранное государство, гражданином которой является студент.

Обучение

Академия предоставляет среднее и высшее образование по судоводению, инженерному делу и судовому менеджменту (на последнюю специальность принимаются также женщины)

Высшее образование

После окончания школы (11 лет), студенты, принятые на судоводительский и инженерный факультеты, проходят пятилетний курс обучения, куда входит 18-месячная практика на морских судах. После сдачи экзаменов студенты получают степень бакалавра и имеют право работать до трех лет на морских судах в качестве стажеров – матросов или мотористов.

Сдав дополнительный экзамен, они получают свидетельства 2-го или 3-го помощника капитана, с вахтой на судах до 500 брт, или 2-го или 3-го механика, с вахтой на машинах до 750 квт.

После трех лет в море и двухлетнего курса повышения квалификации в академии они получают степень магистра и свидетельство старшего помощника капитана на судах до 3000 брт или 2-го механика (без ограничений).

Помощники капитана должны еще пять лет поработать в море, прежде чем они могут сдать экзамены на снятие ограничений по тоннажу. Курс повышения квалификации не требуется.

Проходив семь лет в море, механики могут сдать экзамен (курс повышения квалификации не требуется) на снятие ограничений по квт.

Среднее образование:

После окончания школы (10 или 11 лет) студенты, принятые на судоводение и инженерное дело, учатся в академии 4 - 5 лет, включая 18- месячную практику на морских судах. После сдачи экзаменов они получают свидетельство помощника капитана на судах до 500 брт или механика судовых силовых установок до 700 квт. Отслужив определенное время в море и сдав соответствующие экзамены, они могут получить свидетельство капитана или старшего механика с ограничениями по профессии.

Студенты и преподавательский состав

В настоящее время 756 студентов учатся в академии на следующих факультетах:

- Судоводение (примерно 100 студентов)
- Инженерное дело
- Радиотехника
- Электротехника
- Экономика/менеджмент судоходства

Все преподаватели/инструкторы имеют высшее морское образование. Сегодня в академии 10 капитанов, 3 механика, 2 инженера по электронике, 2 радиоинженера, 2 университетских профессора, 1 электрик и 25 кандидатов наук.

Оборудование

В настоящее время проведение занятий на тренажерах невозможно, потому что их нет. В следующем году академия получит имитатор капитанского мостика стоимостью около 3-4 млн USD, подаренный японской организацией-спонсором. Кроме этого, «Transas Marine» поставит радарный/ARPA тренажер стоимостью 200,000 USD.

В 1992 году БМГА получила из Великобритании пост управления машинным отделением со всем оборудованием. Модель двигателя, имитирующая все издаваемые им шумы, была поставлена в 1990 году Норвегией.

До сегодняшнего дня у академии нет своего учебного судна. Для проведения практики и учебных рейсов в Черном море БМГА берет займы у Батумского морского училища бывшее рыболовное судно, вмещающее до 15 студентов. Но в этом году академия должна получить свое собственное учебное судно. В порту Поти сейчас строится рыболовное судно с учебным оборудованием и жилыми помещениями для 70 студентов.

Теоретическую часть противопожарной и шлюпочной подготовку студенты получают в академии. В наличии имеется собственная спасательная шлюпка и гравитационная шлюпбалка. Дополнительное практическое обучение студенты получают в Батумском морском училище. Для практических занятий по пожаротушению у студентов есть доступ на территорию бывшего Грузинского морского пароходства, где есть контейнеры и противопожарное оборудование. Академия также предоставляет ОСО (общее свидетельство оператора) по GMDSS. В то же время, как и в Баку, проводится серьезная подготовка по ключу Морзе, как дань советским традициям.

Оборудование, хоть и старое и частично в плохом состоянии, отвечает международным стандартам. В наличии много компьютерных обучающих программ из разных стран практически по всем дисциплинам, например, по расчетам остойчивости, пожаротушению, погрузке и разгрузке судов. Имеется оборудование GMDSS. Навигационные классы достаточно оснащены простыми, но доходчивыми наглядными пособиями и учебными материалами. Старый радар соединен с антенной и, как и гирокомпасное оборудование, находится в рабочем состоянии.

Инженерные классы также хорошо оборудованы. Среди наглядных пособий есть модели насосов, генераторов и электрооборудования. В классе дизельных двигателей находятся различные настоящие двигатели, а также настоящий, хоть и старый, пост управления машиной. Мастерская оборудована сверлильными, токарными и гибочными станками.

Преподаватели находятся рядом с учащимися и всегда могут оказать помощь и поддержку.

Заключение

Заместитель начальника БГМА капитан Диасамидзе, а также капитан Имнаишвили утверждают, что академия обеспечивает очень высокий уровень морского образования и отвечает требованиям STCW 95. Консультанты подтверждают, что уровень обучения в академии действительно высокий. Различия между требованиями STCW 95 (всего 24 месяца теоретической подготовки) и (более высокими) требованиями академии заместитель начальника объяснил ссылкой на добрую старую советскую традицию. Руководство академии убеждено, что уровень традиционного советского образования позволяет выпускникам БГМА служить на любом флоте мира.

Консультанты полагают, что БГМА получит аттестацию ММО по нормам образования STCW 95. В общем, можно утверждать, что квалификация выпускников практически всех факультетов

БГМА, получивших “старое традиционное” образование, слишком высока для иностранных флотов. Сегодня (западных) судовладельцев, эксплуатирующих современные суда с ограниченным числом членов экипажа, больше интересуют “работяги”, нежели “ученые”.

Ни заместитель начальника академии, ни руководитель административного отдела не знали, сколько подготовленных специалистов не работает в настоящее время на судах.

4.2 Батумское мореходное училище

Батумское мореходное училище располагается на заднем дворе у берега моря. Это учебное заведение для подготовки матросов и мотористов. Уровень обучения здесь тоже высокий. Компьютерная подготовка и занятия английским языком являются частью обычной учебной программы. Преподаватели всегда рядом с учащимися. Наглядные пособия и учебный материал частью упрощен, но всегда является практичным, легким для восприятия и запоминания.

5 Украина

5.1 Одесская государственная морская академия (ОГМА)

Одесская государственная морская академия была создана в 1944 году. В ней получили образование более 30,000 морских специалистов, работающих в торговых флотах республик бывшего Советского Союза и 45 иностранных государств.

Профессор В. К. Голубев, первый вице-президент ОГМА, заявил, что академия придерживается старой советской школы образования. Кроме того, ее уровень отвечает высоким требованиям STCW 95. Здесь также выполняются особые нормы морского образования, разработанные Министерством образования Украины. В академии надеются в ближайшем будущем получить аттестацию ММО по STCW 95.

Академия имеет национальную аттестацию четвертого (высшего) образовательного уровня, что дает ей право присвоения степени магистра. Успешно окончившие академию получают степени бакалавров, дипломированных инженеров, магистров морского флота, внутреннего водного транспорта и рыбной промышленности. Три года дополнительной учебы дают возможность получить степень доктора технических наук.

ОГМА тесно сотрудничает с Одесским морским учебным центром (ОМУЦ), и слияние в будущем двух учебных заведений (при главенствующей роли ОМУЦ) руководство ОГМА считает вероятным, но нежелательным.

Факультеты

На различных факультетах ОГМА проводится обучение по следующим специальностям:

- Морское судовождение
- Судовождение по морским и внутренним водным путям
- Вождение морских гидрографических судов и производство гидрографических работ
- Эксплуатация и техническое обслуживание судовых силовых установок

- Эксплуатация и техническое обслуживание судовых энергетических и холодильных установок
- Электротехника
- Эксплуатация и техническое обслуживание судовых автоматизированных силовых установок
- Эксплуатация и техническое обслуживание судового радиоэлектронного оборудования
- Транспортное законодательство

Преподавание ведется на украинском языке. Учащиеся получают лишь основы английского языка.

Студенты и преподавательский состав

В настоящее время в академии работают 300 преподавателей. У всех высокий уровень профессионального и/или академического образования; 80% из них имеют докторскую степень, 20% являются капитанами торгового флота или высококвалифицированными инженерами. Сегодня в академии обучается около 2,000 студентов, из которых

- 800 судовождению
- 750 инженерному делу
- 100 электротехнике.

Из общего числа студентов около 125 человек составляют граждане России, Индии, Вьетнама, Бангладеш, Египта, Сирии, Ливии, Иордании, Турции и Югославии.

Правительство предоставляет стипендии студентам, сдающим экзамены на отлично. Всем остальным учащимся, как украинским, так и иностранным, приходится полагаться на собственные средства, чтобы платить за учебу и проживание. Академии принадлежит несколько общежитий, а также спортивных комплексов с плавательными бассейнами и баз отдыха.

Обучение

Образование в ОГМА направлено на получение студентами свидетельств высшей (без ограничений) категории. Для персонала водной полиции, таможни и других морских организаций ОГМА предлагает только юридический курс, а обучение более высокого уровня проводится в ВМФ.

Свидетельства об окончании курсов по оказанию медицинской помощи, пожаротушению, спасательным средствам и т. д. также выдаются в академии. Для соответствующих занятий у ОГМА есть специальные учебные центры и оборудование.

Существует два способа получения свидетельств в Одесской государственной морской академии:

1.

- После окончания школы студенты, принятые на судоводительский и инженерный факультеты, учатся в академии 5 с половиной лет, включая прохождение практики на морских судах. Сдав экзамены, они получают степень магистра по судовождению или инженерному делу и свидетельство 3-го помощника капитана или 3-го механика.

- После окончания школы студенты, принятые на судоводительский и инженерный факультеты, учатся в академии 4 года, куда входит и практика на морских судах. Сдав экзамены, они получают степень бакалавра и свидетельство 3-го помощника капитана или 3-го механика.

2.

- Члены экипажей судов также имеют возможность получить свидетельство. Для того, чтобы попасть на учебу в академию, за спиной им нужно иметь практику работы на морских судах и три года учебы в училище. Закончив двухлетний курс обучения в академии, они могут получить степень бакалавра и свидетельство 3-го помощника капитана или 3-го механика.

Кроме этого, ОГМА предлагает:

- Подготовительные курсы по повышению квалификации для украинских и иностранных обладателей морских свидетельств
- 29 учебных курсов и курсов повышения квалификации, например: по GMDSS, по ознакомлению с танкерами для перевозки нефти, сжиженного газа, химических продуктов; системе управления безопасностью; различные курсы по технике безопасности, технические курсы по сварке, компьютерам, радиолокаторам и т. д.

Оборудование

Имеются разные тренажеры:

- Два тренажера по радиолокационной навигации (из Норвегии и Великобритании).
- Для студентов инженерного факультета есть базовый тренажер по автоматизированным силовым установкам (Норвегия-Великобритания).
- Для изучающих судовождение и радиоэлектронику ОГМА имеет 2 тренажера GMDSS. Все тренажеры старые, среднего уровня, однако, для учебных целей их вполне достаточно.

Кроме того, академия имеет более 200 персональных компьютеров с различными обучающими программами из разных стран мира практически по любым аспектам, касающимся морской отрасли. Студенты могут заниматься изучением конкретных случаев по таким дисциплинам, как радиолокационная навигация, остойчивость, обработка груза, GMDSS, а также техническими задачами. Во время самоподготовки студентам всегда помогает профессиональный преподаватель.

В хорошо укомплектованной библиотеке большинство книг все еще на русском языке.

Оба принадлежащих академии учебных судна, на которых проходили практику студенты, выводятся из эксплуатации. Одно из них - теплоход "Профессор Кудревич"- было продано Индии, а парусник "Дружба" ждет покупателя в Лимассоле (Кипр).

Имеющиеся в каждом классе академии многочисленные наглядные пособия и учебный материал по судовождению отчасти просты, но легки для понимания.

Инженерные классы также достаточно хороши оборудованы. Имеются модели насосов, генераторов и электрооборудования. Мастерская хорошо оборудована сверлильными, токарными и гибочными станками.

Преподаватели сопровождают студентов и всегда готовы помочь и ответить на вопросы.

Оборудование, которым располагает академия, хоть и не новое и не в лучшем состоянии, все же соответствует международным стандартам. В ОГМА проводится подготовка и по системе GMDSS. Кроме этого, все еще есть курс по ключу Морзе.

По оценке декана факультета для иностранных студентов профессора Яковлева, в настоящее время в Украине находится примерно 30,000 обладателей свидетельств, среди которых капитаны, помощники капитана и механики. Многие из них сейчас работают на берегу, но, если бы у них была возможность, они бы снова пошли в море.

6 Заключение

В отношении морских учебных заведений в исследуемом регионе и фактических потребностей по количеству и квалификации подготовленных кадров для судоходства можно сделать следующие выводы:

Было проведено посещение и обследование морских учебных заведений в Азербайджане (Баку), Грузии (Батуми), Казахстане (Актау), Туркменистане (Турменбаши) и Украине (Одесса). Из них для дальнейшего развития рекомендуются вузы в Одессе, Баку и Батуми.

Морские училища в Актау и Туркменбаши в настоящее время не соответствуют международным требованиям и стандартам подготовки в морской отрасли. Их оборудование, а также уровень преподавательского состава недостаточны для выполнения международных требований. В имеющихся условиях, похоже, нет смысла дальше развивать эти учебные заведения. Обе страны – и Казахстан, и Туркменистан – в настоящее время имеют очень небольшой флот, и даже если они намерены развивать его, количество требующегося плавсостава, вероятно, не оправдает содержание полностью оснащенных морских учебных заведений. Рекомендуется проводить подготовку морских кадров этих стран в соседних государствах: Азербайджане, Грузии или Украине. Это соответствует мировой практике – например, Швейцария и Австрия, которые контролируют значительный флот, плавающий на всех океанах, не финансируют каких-либо морских училищ. Для соответствующей подготовки студентов отправляют в Германию или другие страны.

В Баку, Одессе и Батуми обеспечивается весьма неплохой уровень морского образования. Учебные заведения там способны готовить кадры для морской профессии на уровне международных стандартов. Их оборудование отчасти устарело, но находится в рабочем состоянии. Для обеспечения качественной подготовки это оборудование должно быть постепенно модернизировано. Кроме того, необходимо разрабатывать учебные материалы на национальных языках, потому что со временем способность плавсостава, как и необходимость, говорить на русском языке будет уменьшаться. Однако, на текущем этапе русский пока признается общим языком, что является необходимым условием для обучения студентов, например, из Туркменистана и Казахстана. Необходимо также наличие учебных материалов и

на английском языке для обеспечения подготовки иностранных студентов. Это фактор, который мог бы послужить стабилизации финансового положения учебных заведений. Должны быть также введены программы повышения квалификации преподавательского состава, связанные не только с новшествами в морской отрасли, но и способностью преподавателей обеспечить высокое качество обучения иностранных студентов на английском языке.

В общем, спрос на подготовку новых кадров для флота в регионе ТРЕКА довольно низкий. Одной из причин является то, что после распада Советского Союза многие суда были проданы или поставлены на прикол. Поэтому, среди плавсостава много безработных. Точных цифр по безработице среди квалифицированных специалистов в наличии нет. На местном рынке почти полный спад, а международный рынок насыщен. Теперь нужно постоянно повышать уровень знаний моряков, чтобы они соответствовали международным требованиям. Для временно безработных моряков должны быть организованы курсы повышения квалификации, чтобы они в будущем смогли получить работу. Для удовлетворения текущего и потенциального спроса на подготовку морских специалистов, учебных заведений в Одессе, Батуми и Баку вполне достаточно, нужна только их модернизация.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Программа семинара по правилам техники безопасности при перевалке нефти для порта Актау, 24–27 июля 2001года

Программа семинара для порта Актау, 24 – 27 июля 2001 года

Вторник, 24 июля	Среда, 25 июля	Четверг, 26 июля	Пятница, 27 июля
<ul style="list-style-type: none"> • Вступительная часть • Посещение порта Актау иностранными специалистами • Ознакомление с правилами ММО по разгрузке и погрузке наливных грузов 	<ul style="list-style-type: none"> • Имеющееся в порту оборудование для обеспечения безопасности (работа по группам) • Правила техники безопасности ММО 	<ul style="list-style-type: none"> • Отправка танкеров в порту Актау • Процедуры отчетности • Разработка технологических карт безопасности <ul style="list-style-type: none"> - Требования по грузам и технике безопасности для пирса в порту Актау - Технологическая карта 1: (работа по группам) погрузка / разгрузка - Технологическая карта 2: (работа по группам) наливные грузы в целом • Нормы для технологических карт безопасности 	<p>ММО: Международные руководящие принципы безопасности для нефтеналивных судов и терминалов</p> <ul style="list-style-type: none"> • Разработка рекомендаций по осуществлению мер безопасности в порту Актау (работа по группам и подробное обсуждение) • Оценка семинара

Участники учебного семинара в порту Актау, 24 – 27 июля 2001 г.

Mr. Alexander V. Gaptylganiev
Deputy Director for Oil
NEK Aktau Ltd.

Александр Васильевич Гаптылганиев
Зам. Директор
NEK Aktau Ltd.

Mr. Andrey V. Karpunkin
Deputy Director Operations
Transoil Ltd.

Андрей Викторович Карпункин
Зам. Директор по Эксплуатации
ТОО Трансойл

Mr. Boris Ph. Tomak
Chief Metrolog
Nuklear Power Station

Борис Фидиппович Томак
Главный Метролог
РГП «МАЭК»

Mr. Leonid N. Fedorovitch
Chief Technical Manager
KascorTransService

Леонид Николаевич Федорович
Главный технический руководитель
ОАО КасКорТрансСервис

Mr. Ermek S. Karymsakov
Shipping Expert
Kazmortransflot

Эрмек Серикович Карымсаков
Эксперт по судоходству
ЗАО НМСК «КазМорТрансФлот»

Kairzhan I. Otarov
Engineer
KazTransOil

Каиржан Исатаевич Отаров
Инженер
ТТО ЗАО «КасТрансОйл»

Marfuga Zh. Zholdaskalieva
Engineer
KazTransOil

Марфуга Жолдаскалиевна Жолдаскалиева
Инженер
ТТО ЗАО «КасТрансОйл»

Mr. Yuriy G. Meshkov
Chief Dispatcher
Cargo Handling Area Head ACSP

Юрий Георгиевич Мешков
Главный диспетчер
Начальник погруз.-разгр. комплекса РГА АМТП

Mr. Renat A. Moiseenko
Chief Technologist
Cargo Handling Area ACSP

Ренат Анатольевич Моисеенко
Главный технолог погр.-разгр. комплекса
РГП АМТП

Mr. Bolat A. Zhansugurov
Head of Marketing and Commercial Department
ACSP

Болат Амангельдиевич Жансугуров
Начальник отд. маркетинга и коммерч. работы
РГП АМТП

Mr. Dauren B. Kutpanbayev
Head of Marketing Group
ACSP

Даурен Бахытжанович Кутпанбаев
Менеджер группы маркетинга
РГП АМТП

Ms. Inaeeda P. Aronova
Engineer of Commercial + Cargo Handling Group
ACSP

Инаида Петровна Аронова
Инженер группы коммерции и грузовой работы
РГП АМТП

Семинар проходил в Актау (Казахстан) в период с 24 по 27 июля 2001 года. В качестве участников были приглашены представители Морского торгового порта Актау (МТПА), новой казахской судоходной компании «КазМорТрансФлот», а также компаний, эксплуатирующих нефтяные пирсы № 9, 10 и 4 в порту Актау (список участников прилагается). Семинар проходил в главном здании МТПА, был очень хорошо подготовлен, и ему была оказана поддержка со

стороны порта Актау, который предоставил в распоряжение конференц-зал, необходимое оборудование и выделил средства на проведение перерывов на чай.

Целью семинара было достичь взаимопонимания в отношении мероприятий безопасности, проводимых терминалом, а также судоходными компаниями / танкерами во время погрузочно-разгрузочных операций. В качестве руководства по мероприятиям безопасности и технологическим картам, было выбрано международное руководство по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов (ISGOTT), которое было разработано в 80-х годах и которое постоянно дополняется. Это руководство является совместной разработкой всех сторон, участвующих в загрузке и разгрузке нефтяных танкеров, т.е. это Международная судоходная палата, нефтяные компании, Международный морской форум и Международная ассоциация портов и гаваней. После представления этих документов участникам группа занималась разработкой процедур отчетности и технологических карт для порта Актау.

В ходе семинара рассматривались следующие темы:

- Общие сведения о Международной морской организации (ММО) и международных конвенциях по безопасности
- Общие сведения о Международном руководстве по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов (ISGOTT)
- Сравнение существующих объектов, обеспечивающих безопасность в порту Актау с международными стандартами
- Обсуждение плана действий при чрезвычайных обстоятельствах
- Координация действий между терминалом и танкером: выработка процедуры отчетности и технологических карт

В ходе семинара выяснилось, что нефтяные терминалы порта Актау уже сейчас соответствуют достаточно высоким стандартам. Разработан план действий в аварийных ситуациях, содержащий всю необходимую информацию, хотя, по причине конфиденциальности этой информации, он не распространялся среди всех заинтересованных сторон. Средства безопасности, которыми оборудованы причалы порта, соответствуют стандартам. Значительная часть такого оборудования отсутствует лишь на причале № 4, реконструкция которого планируется в ближайшем будущем. В порту имеется скиммер и заградительные боны для ликвидации нефтеразливов. С этим оборудованием регулярно проводятся учебные занятия.

Состояние технического оборудования и установок было определено как удовлетворительное. Тем не менее, эксперты подчеркивали во время семинара, что человеческий фактор является важнейшим компонентом в системе обеспечения высоких стандартов безопасности. Персонал, работающий на терминалах и танкерах, должен понимать важность мер безопасности и осознавать возможные последствия в тех случаях, когда такие меры не принимаются. Правила безопасности должны быть доведены до населения и быть доступными для всех участвующих сторон.

Участники проявили интерес к теме семинара и активно участвовали в дискуссиях и работе в группах. Интересной особенностью семинара стала возможность обсудить вопросы безопасности с представителями разных предприятий, выполняющих разные функции.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Программа семинара по контейнерным перевозкам для «Туркменских морских линий» в Туркменбаши, 31 июля – 3 августа 2001 года

Программа семинара для «Туркменских морских линий» в Туркменбаши, 31 июля – 3 августа 2001г.

Вторник, 31 июля	Среда, 1 августа	Четверг, 2 августа	Пятница, 3 августа
<ul style="list-style-type: none"> • Вступительная часть семинара + пожелания участников • Посещение порта Туркменбаши иностранными специалистами • Анализ преимуществ, недостатков, возможностей и угроз (SWOT) – работа по группам • Представление и подробное обсуждение SWOT-анализа 	<ul style="list-style-type: none"> • Контейнерные перевозки в мире • Взаимоотношения между портами и судоходными линиями <ul style="list-style-type: none"> - Производительность - Отношения с клиентами - Расчет и определение тарифов: транспортные расходы + грузовой тариф • Работа по группам: анализ потребительского потенциала • Привлечение грузов: объемы грузов + каналы перевозок • Создание станций и складов для контейнерных грузов 	<ul style="list-style-type: none"> • Соотношение показателей производительности и затрат на оборудование и персонал • Расчет тарифов и сравнение их с тарифами конкурентов <ul style="list-style-type: none"> - Объем услуг порта и судоходной компании - Работа по группам, представление и подробное обсуждение результатов 	<ul style="list-style-type: none"> • Маркетинг: Роль маркетинга и отношений с клиентами внутри организации в целом <ul style="list-style-type: none"> - Изучение конъюнктуры рынка - Планирование - Объем продаж / тарифы и т.д. - Предоставление услуг - Управление оборудованием - И т.д. • Бизнес-план: содержание и анализ • Оценка семинара

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Структура управления компании
«Туркменские морские линии»

Схема управления “Туркменденизыоллары”



ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Ставки портовых сборов в Баку, Актау и
Туркменбаши

Краткий обзор ставок портовых сборов для иностранных судов (в USD)

Вид сборов	Баку		Актау		Туркменбаши	
	Ед. изм.	Ставка	Ед. изм.	Ставка	Ед. изм.	Ставка
Портовый сбор (вход+выход)	м ³	0.54	Брт	0.24	м ³	0.017
За проход канала (вход+выход)	м ³	0.05	Брт	0.14	м ³	0.076
За якорную стоянку	м ³	0.002	единовр.	23.82	м ³ +день	0.002
Швартовочный	категория*	8 - 868	операция	130.5	категория*	30-75
Навигационный		нет дан.	Брт	0.05	м ³	0.024
Карантинный		п.а.	единовр.	23	единовр.	120
Буксирный	м ³ +операция	0.1	операция	301.48		?
Лоцманский (вход+выход)	м ³	0.02		нет инф.	м ³	0.046
Причальный	м ³ +день***	0.14	день	74.11	м ³	0.02
Экологический	м ³	0.04		нет дан.	м ³	0.003

- *За операцию. Зависит от размера судов (7 в Баку, 5 в Туркменбаши).
- ** Лоцманская проводка обязательна для иностранных судов
- *** В Баку, в первые три дня взимается 0.14 USD за м³, в последующие дни - 0.04 USD за м³

Краткий обзор ставок портовых сборов для судов под национальным флагом (в USD)

Вид сборов	Баку***		Актау		Туркменбаши	
	Ед. изм.	Ставка	Ед. изм.	Ставка	Ед. изм.	Ставка
Судовой (заход+выход)	м ³	0.034	Брт	0.24	**	**
За проход канала (вход+выход)	м ³	0.055	Брт	0.14		
За якорную стоянку	м ³	0.001	единовр.	23.82		
Швартовочный	категория*	4.8 -480	операция	130.5		
Маячный		нет дан.	Брт	0.05		
Карантинный		нет дан.	единовр.	23		
Буксирный	категория*	0.037	операция	301.48		
Лоцманский****	м ³	0.007		нет дан.		
Причальный	м ³ +день	0.026	день	74.11		
Экологический	м ³	0.026		нет дан.		

- * За операцию. Зависит от размера судов (7).
- ** Суда под туркменским флагом освобождены от уплаты портовых сборов в Туркменбаши.
- *** Уплачивается в азербайджанских манатах.
- **** Лоцманская проводка необязательна для судов под национальным флагом.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

Финансовый анализ

- Паромные рейсы Актау-Баку-Амирабад
- Многоцелевые рейсы Актау-Баку-Амирабад
- Многоцелевые рейсы Актау-Баку-Туркменбаши/Актау-Амирабад-Баку
- Многоцелевые рейсы Баку-Турменбаши
- Многоцелевые рейсы Туркменбаши-Оля

Паромные рейсы Актау-Баку-Амирабад: Доходы

Маршрут	Товар/Тара	Единица	Мера	Ставка (USD)	Количество										
					2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Актау-Баку Восток-Запад	станд. ж.д. вагоны, груз.	м	13	38	444,600	444,600	444,600	444,600	444,600	444,600	444,600	444,600	444,600	444,600	444,600
	станд. грузовики, груз.	м	12	38	91,200	91,200	91,200	91,200	91,200	91,200	91,200	91,200	91,200	91,200	91,200
	станд. ж.д. ваг., порож.	м	13	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	станд. грузовики, порож.	м	12	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Пассажиры	чел.		53	21,200	21,730	22,260	22,790	23,320	23,850	24,380	24,910	25,440	25,970	26,500
	Доход	USD				557,000	557,530	558,060	558,590	559,120	559,650	560,180	560,710	561,240	561,770
Баку-Амирабад Восток-Запад	станд. ж.д. вагоны, груз.	м	13	41	133,250	143,910	154,570	165,230	175,890	186,550	197,210	207,870	218,530	229,190	239,850
	станд. грузовики, груз.	м	12	41	123,000	127,920	132,840	137,760	142,680	147,600	152,520	157,440	162,360	167,280	172,200
	станд. ж.д. ваг., порож.	м	13	20.5	26,650	26,650	26,650	26,650	26,650	26,650	26,650	26,650	26,650	26,650	26,650
	станд. грузовики, порож.	м	12	20.5	12,300	12,300	12,300	12,300	12,300	12,300	12,300	12,300	12,300	12,300	12,300
	Пассажиры	чел.		57	17,100	17,670	18,240	18,810	19,380	19,950	20,520	21,090	21,660	22,230	22,800
	Доход	USD				312,300	328,450	344,600	360,750	376,900	393,050	414,120	435,190	456,260	477,330
Амирабад-Актау Восток-Запад	станд. ж.д. вагоны, груз.	м	13	46	179,400	203,320	227,240	251,160	275,080	299,000	299,000	299,000	299,000	299,000	299,000
	станд. грузовики, груз.	м	12	46	110,400	110,400	110,400	110,400	110,400	110,400	110,400	110,400	110,400	110,400	110,400
	станд. ж.д. ваг., порож.	м	13	23	149,500	143,520	137,540	131,560	125,580	119,600	119,600	119,600	119,600	119,600	119,600
	станд. грузовики, порож.	м	12	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Пассажиры	чел.		64	22,400	23,040	23,680	24,320	24,960	25,600	26,240	26,880	27,520	28,160	28,800
	Доход	USD				461,700	480,280	498,860	517,440	536,020	554,600	555,240	555,880	556,520	557,160
Актау-Амирабад Запад-Восток	станд. ж.д. вагоны, груз.	м	13	46	538,200	538,200	538,200	538,200	538,200	538,200	538,200	538,200	538,200	538,200	538,200
	станд. грузовики, груз.	м	12	46	110,400	110,400	110,400	110,400	110,400	110,400	110,400	110,400	110,400	110,400	110,400
	станд. ж.д. ваг., порож.	м	13	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	станд. грузовики, порож.	м	12	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Пассажиры	чел.		64	22,400	23,040	23,680	24,320	24,960	25,600	26,240	26,880	27,520	28,160	28,800
	Доход	USD				671,000	671,640	672,280	672,920	673,560	674,200	674,840	675,480	676,120	676,760

Маршрут	Товар/Тара	Единица	Мера	Ставка (USD)	Количество											
					2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Амирабад-Баку Запад-Восток	станд. ж.д. вагоны, груз.	м	13	41	213,200		255,840	277,160	298,480	319,800	330,460	341,120	351,780	362,440	373,100	
	станд. грузовики, груз.	м	12	41	172,200	172,200	172,200	172,200	172,200	172,200	172,200	172,200	172,200	172,200	172,200	
	станд. ж.д. ваг., порож.	м	13	20.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	станд. грузовики, порож.	м	12	20.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Пассажиры	чел.		57	19,950	20,520	21,090	21,660	22,230	22,800	23,370	23,940	24,510	25,080	25,650	
	<i>Доход</i>	<i>USD</i>				405,350	192,720	449,130	471,020	492,910	514,800	526,030	537,260	548,490	559,720	570,950
Баку-Актау Запад-Восток	станд. ж.д. вагоны, груз.	м	13	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	станд. грузовики, груз.	м	12	38	91,200	91,200	91,200	91,200	91,200	91,200	91,200	91,200	91,200	91,200	91,200	
	станд. ж.д. ваг., порож.	м	13	19	222,300	222,300	222,300	222,300	222,300	222,300	222,300	222,300	222,300	222,300	222,300	
	станд. грузовики, порож.	м	12	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Пассажиры	чел.		53	21,200	21,730	22,260	22,790	23,320	23,850	24,380	24,910	25,440	25,970	26,500	
	<i>Доход</i>	<i>USD</i>				334,700	335,230	335,760	336,290	336,820	337,350	337,880	338,410	338,940	339,470	340,000
<i>Совокупный доход</i>					<i>USD</i>											
						2,742,050	2,565,850	2,858,690	2,917,010	2,975,330	3,033,650	3,068,290	3,102,930	3,137,570	3,172,210	3,206,850

Паромные рейсы Актау-Баку-Амирабад: Накладные расходы и судовые фиксированные затраты

Категория издержек	Статья издержек	Единица	Норма (в USD)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Накладные расходы	Офисное оборудование													
	мебель	за 10 лет	единовремен	10,000	10,000									
	компьютеры	за 5 лет	единовремен	10,000	10,000				10,000					
	Аренда офиса	в месяц	150	12	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600
	Затраты на содержание персонала													
	Управляющие	в месяц	1	800	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600
	Специалисты	в месяц	2	600	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400
	Служащие	в месяц	2	400	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600
	Телекоммуникац. и т.д.	в месяц	единовремен	1,500	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000
	Материалы для офиса	в месяц	единовремен	500	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000
Сбыт и маркетинг	в месяц	единовремен	1,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	
<i>Накладные расходы</i>		<i>USD</i>		<i>111,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>101,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>
Судовые затраты	Тайм-чартер (покуп. цена) судна	число	2		0	0		0	0	0	0	0	0	0
	Расходы на содержание персонала	в месяц												
	Капитаны	три экипажа	3	180	6,480	6,480	6,480	6,480	6,480	6,480	6,480	6,480	6,480	6,480
	Офицеры	три экипажа	18	140	30,240	30,240	30,240	30,240	30,240	30,240	30,240	30,240	30,240	30,240
	Матросы	три экипажа	45	70	37,800	37,800	37,800	37,800	37,800	37,800	37,800	37,800	37,800	37,800
	Суточные	в месяц												
	Капитаны	13	2	9	2,808	2,808	2,808	2,808	2,808	2,808	2,808	2,808	2,808	2,808
	Офицеры	13	12	7	13,104	13,104	13,104	13,104	13,104	13,104	13,104	13,104	13,104	13,104
	Матросы	13	30	5	21,528	21,528	21,528	21,528	21,528	21,528	21,528	21,528	21,528	21,528
	Провизия	в месяц	2	1,500	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000
	Страхование													
	Корпус и оборудование	в год	2	10,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
	Взаимное страхование	в год	2	10,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
	Прочие	в год	2	10,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
	Российский класс	за 5 лет	2	55,000	110,000					110,000				
Тех. обслуживание и ремонт (ежегод.)	% от покуп. цены	2	3%	180,000	180,000	180,000	180,000	180,000	180,000	180,000	180,000	180,000	180,000	
<i>Фиксированные судовые затраты</i>		<i>USD</i>		<i>497,960</i>	<i>387,960</i>	<i>387,960</i>	<i>387,960</i>	<i>387,960</i>	<i>497,960</i>	<i>387,960</i>	<i>387,960</i>	<i>387,960</i>	<i>387,960</i>	<i>387,960</i>
Всего фиксированных затрат		USD		609,160	479,160	479,160	479,160	479,160	599,160	479,160	479,160	479,160	479,160	479,160

Паромные рейсы Актау-Баку-Амирабад: Переменные издержки

Статья издержек	Единица	Величина	Ставка (USD)	Количество											
				2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Актау-Баку	комиссионные	%	0.05	из доходов	27,850	27,877	27,903	27,930	27,956	27,983	28,009	28,036	28,062	28,089	28,115
	оборуд. для найтов./штив.	%	0.005	из доходов	2,785	2,788	2,790	2,793	2,796	2,798	2,801	2,804	2,806	2,809	2,812
	затр. на тяж. топ.в рейсе	чмг	900	100.0	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000
	затр. на смаз. матер.в рейс	чмг	900	2.0	1,843	1,843	1,843	1,843	1,843	1,843	1,843	1,843	1,843	1,843	1,843
	затраты в п. Баку	за заход	50	2500	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000
	прочие затраты				5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	затр. на топливо (дизель 1)	рчг	2600	9.4	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440
	затр. на топливо (дизель 2)	рчг	100	9.4	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940
	смаз. матер. (дизель)	рчг	2700	0.1	259	259	259	259	259	259	259	259	259	259	259
<i>Переменные издержки</i>	<i>USD</i>				278,117	278,147	278,176	278,205	278,234	278,263	278,292	278,321	278,351	278,380	278,409
Баку-Амирабад	комиссионные	%	0.05	из доходов	15,615	16,423	17,230	18,038	18,845	19,653	20,706	21,760	22,813	23,867	24,920
	оборуд. для найтов./штив.	%	0.005	из доходов	1,562	1,642	1,723	1,804	1,885	1,965	2,071	2,176	2,281	2,387	2,492
	затр. на тяж. топ.в рейсе	чмг	1000	100.0	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
	затр. на смаз. матер.в рейс	чмг	1000	2.0	2,048	2,048	2,048	2,048	2,048	2,048	2,048	2,048	2,048	2,048	2,048
	затраты в п. Амирабад	за заход	50	2500	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000
	прочие затраты				5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	затр. на топливо (дизель 1)	рчг	2600	9.4	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440
	затр. на топливо (дизель 2)	рчг	100	9.4	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940
	смаз. матер. (дизель)	рчг	2700	0.1	259	259	259	259	259	259	259	259	259	259	259
<i>Переменные издержки</i>	<i>USD</i>				274,864	275,752	276,640	277,528	278,417	279,305	280,464	281,623	282,782	283,940	285,099
Амирабад-Актау	комиссионные	%	0.05	из доходов	23,085	27,877	27,903	27,930	27,956	27,983	28,009	28,036	28,062	28,089	28,115
	оборуд. для найтов./штив.	%	0.005	из доходов	2,309	2,788	2,790	2,793	2,796	2,798	2,801	2,804	2,806	2,809	2,812
	затр. на тяж. топ.в рейсе	чмг	1400	100.0	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000
	затр. на смаз. матер.в рейс	чмг	1400	2.0	2,867	2,867	2,867	2,867	2,867	2,867	2,867	2,867	2,867	2,867	2,867
	затраты в п. Актау	за заход	50	2500	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000
	прочие затраты				5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	затр. на топливо (дизель 1)	рчг	3200	9.4	30,080	30,080	30,080	30,080	30,080	30,080	30,080	30,080	30,080	30,080	30,080
	затр. на топливо (дизель 2)	рчг	100	9.4	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940
	смаз. матер. (дизель)	рчг	3300	0.1	317	317	317	317	317	317	317	317	317	317	317
<i>Переменные издержки</i>	<i>USD</i>				329,598	334,868	334,897	334,926	334,956	334,985	335,014	335,043	335,072	335,101	335,131
Актау-Амирабад	комиссионные	%	0.05	из доходов	33,550	33,582	33,614	33,646	33,678	33,710	33,742	33,774	33,806	33,838	33,870
	оборуд. для найтов./штив.	%	0.005	из доходов	3,355	3,358	3,361	3,365	3,368	3,371	3,374	3,377	3,381	3,384	3,387
	затр. на тяж. топ.в рейсе	чмг	900	100.0	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000
	затр. на смаз. матер.в рейс	чмг	900	2.0	1,843	1,843	1,843	1,843	1,843	1,843	1,843	1,843	1,843	1,843	1,843
	затраты в п. Амирабад	за заход	50	2500	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000
	прочие затраты				5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	затр. на топливо (дизель 1)	рчг	2600	9.4	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440
	затр. на топливо (дизель 2)	рчг	100	9.4	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940
	смаз. матер. (дизель)	рчг	2700	0.1	259	259	259	259	259	259	259	259	259	259	259
<i>Переменные издержки</i>	<i>USD</i>				284,387	284,423	284,458	284,493	284,528	284,563	284,599	284,634	284,669	284,704	284,739

Статья издержек	Единица	Величина	Ставка (USD)	Количество											
				2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Амирабад-Баку Запад-Восток	комиссионные	%	0.05	из доходов	20,268	9,636	22,457	23,551	24,646	25,740	26,302	26,863	27,425	27,986	28,548
	оборуд. для найтов./шттив.	%	0.005	из доходов	2,027	964	2,246	2,355	2,465	2,574	2,630	2,686	2,742	2,799	2,855
	затр. на тяж. топ.в рейсе	чмг	1000	100.0	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
	затр. на смаз. матер.в рейс	чмг	1000	2.0	2,048	2,048	2,048	2,048	2,048	2,048	2,048	2,048	2,048	2,048	2,048
	затраты в п.Баку	за заход	50	2500	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000
	прочие затраты				5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	затр. на топливо (дизель 1)	рчг	2600	9.4	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440	24,440
	затр. на топливо (дизель 2)	рчг	100	9.4	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940
	смаз. матер. (дизель)	рчг	2700	0.1	259	259	259	259	259	259	259	259	259	259	259
	<i>Переменные издержки</i>	<i>USD</i>				279,981	268,287	282,389	283,593	284,797	286,001	286,619	287,237	287,854	288,472
Баку-Актау Запад-Восток	комиссионные	%	0.05	из доходов	16,735	16,762	16,788	16,815	16,841	16,868	16,894	16,921	16,947	16,974	17,000
	оборуд. для найтов./шттив.	%	0.005	из доходов	1,674	1,676	1,679	1,681	1,684	1,687	1,689	1,692	1,695	1,697	1,700
	затр. на тяж. топ.в рейсе	чмг	1400	100.0	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000
	затр. на смаз. матер.в рейс	чмг	1400	2.0	2,867	2,867	2,867	2,867	2,867	2,867	2,867	2,867	2,867	2,867	2,867
	затраты в п.Актау	за заход	50	2500	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000	125,000
	прочие затраты				5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	затр. на топливо (дизель 1)	рчг	3200	9.4	30,080	30,080	30,080	30,080	30,080	30,080	30,080	30,080	30,080	30,080	30,080
	затр. на топливо (дизель 2)	рчг	100	9.4	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940
	смаз. матер. (дизель)	рчг	3300	0.1	317	317	317	317	317	317	317	317	317	317	317
	<i>Переменные издержки</i>	<i>USD</i>				322,613	322,642	322,671	322,700	322,729	322,758	322,787	322,817	322,846	322,875
Статья издержек	Единица	Величина	Ставка (USD)	Количество											
				2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Итог	комиссионные	%	0.05	из доходов	137,103	132,155	145,895	147,908	149,922	151,935	153,662	155,388	157,115	158,841	160,568
	оборуд. для найтов./шттив.	%	0.005	из доходов	13,710	13,216	14,589	14,791	14,992	15,194	15,366	15,539	15,711	15,884	16,057
	затр. на тяж. топ.в рейсе	чмг	6,600	100.0	660,000	660,000	660,000	660,000	660,000	660,000	660,000	660,000	660,000	660,000	660,000
	затр. на смаз. матер.в рейс	чмг	6,600	2.0	13,517	13,517	13,517	13,517	13,517	13,517	13,517	13,517	13,517	13,517	13,517
	затраты в портах	за заход		2500	750,000	750,000	750,000	750,000	750,000	750,000	750,000	750,000	750,000	750,000	750,000
	прочие затраты				30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
	затр. на топливо (дизель 1)	рчг	16,800	9.4	157,920	157,920	157,920	157,920	157,920	157,920	157,920	157,920	157,920	157,920	157,920
	затр. на топливо (дизель 2)	рчг	600	9.4	5,640	5,640	5,640	5,640	5,640	5,640	5,640	5,640	5,640	5,640	5,640
	смаз. матер. (дизель)	рчг	17,400	0.10	1,670	1,670	1,670	1,670	1,670	1,670	1,670	1,670	1,670	1,670	1,670
	<i>Всего переменных издерж</i>	<i>USD</i>			1,769,560	1,764,118	1,779,231	1,781,446	1,783,661	1,785,876	1,787,775	1,789,674	1,791,573	1,793,472	1,795,371

Условн.обознач

чмг
рчг

Часы в море за год
Рабочие часы за год

Многоцелевые рейсы Актау-Баку-Амирабад: Доходы

Маршрут	Товар	Упаковка	Ставка (USD)	Количество										
				2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Актау-Баку Восток-Зап.	Зерно	навалом	9.0	58,500	77,400	96,300	115,200	134,100	153,000	149,400	145,800	142,200	138,600	135,000
	Металл	упаков.	9.0	18,000	32,400	46,800	61,200	75,600	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000
	Прочие	упаков.	9.0	22,500	27,000	31,500	36,000	40,500	45,000	49,500	54,000	58,500	63,000	67,500
	Хлопок	20' о/н груз.	230.0	46,000	82,800	119,600	156,400	193,200	230,000	230,000	230,000	230,000	230,000	230,000
	Итого			145,000	219,600	294,200	368,800	443,400	518,000	518,900	519,800	520,700	521,600	522,500
Баку-Амирабад Восток-Зап.	Химикаты	упаков.	9.0	27,000	41,400	55,800	70,200	84,600	99,000	104,400	109,800	115,200	120,600	126,000
	Прочие	20' о/н груз.	230.0	76,667	84,333	92,000	99,667	107,333	115,000	122,667	130,333	138,000	145,667	153,333
	Итого			103,667	125,733	147,800	169,867	191,933	214,000	227,067	240,133	253,200	266,267	279,333
Амирабад-Актау Восток-Зап.	Металл	упаков.	9.0	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	37,800	39,600	41,400	43,200	45,000
	Итого			36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	37,800	39,600	41,400	43,200	45,000
Актау-Амирабад Запад-Вос.	Металл	упаков.	10.0	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000
	Итого			570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000
Амирабад-Баку Запад-Вос.	Стройматериалы	упаков.	8.0	104,000	113,600	123,200	132,800	142,400	152,000	160,000	168,000	176,000	184,000	192,000
	Прод. товары и т.д.	20' о/н груз.	230.0	61,333	110,400	159,467	208,533	257,600	306,667	322,000	337,333	352,667	368,000	383,333
	Прочие	20' о/н груз.	230.0	46,000	52,133	58,267	64,400	70,533	76,667	85,867	95,067	104,267	113,467	122,667
	Итого			211,333	276,133	340,933	405,733	470,533	535,333	567,867	600,400	632,933	665,467	698,000
Баку-Актау Запад-Вос.	Оборуд. для нефтедо	20' о/н груз.	230.0	30,667	35,267	39,867	44,467	49,067	53,667	58,267	62,867	67,467	72,067	76,667
	Прочие	20' о/н груз.	230.0	30,667	36,800	42,933	49,067	55,200	61,333	67,467	73,600	79,733	85,867	92,000
	Итого			61,333	72,067	82,800	93,533	104,267	115,000	125,733	136,467	147,200	157,933	168,667
Совокупный доход		USD		1,127,333	1,299,533	1,471,733	1,643,933	1,816,133	1,988,333	2,047,367	2,106,400	2,165,433	2,224,467	2,283,500

Условн. обознач. 20' о/н груз.

двадцатифутовый грузовой контейнер, в одном направлении

Многоцелевые рейсы Актау-Баку-Амирабад: Накладные расходы и фиксированные судовые расходы

Вид издержек	Статья издержек	Единица		Ставка (in USD)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Накладные расходы	Офисное оборудование														
	мебель	за 10 лет	единовр.	0	10,000										
	компьютеры	за 5 лет	единовр.	0	10,000					0					
	Аренда офиса	в месяц	150	12	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600
	Затраты на содержание персонала														
	Управляющие	в месяц	1	800	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600
	Специалисты	в месяц	2	600	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400
	Служащие	в месяц	2	400	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600
	Телекоммуникацион. и проч. услуги	в месяц	единовр.	1,500	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000
	Материалы для офиса	в месяц	единовр.	500	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000
	Сбыт и маркетинг	в месяц	единовр.	1,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
<i>Накладные расходы</i>		<i>USD</i>			<i>111,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>
Судовые затраты	Тайм-чартер (покуп.цена) судна	число	2	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
	Затраты на содержание персонала	в месяц													
	Капитаны	в месяц	3	150	5,400	5,400	5,400	5,400	5,400	5,400	5,400	5,400	5,400	5,400	5,400
	Офицеры	три экипажа	15	120	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600
	Матросы	в месяц	24	70	20,160	20,160	20,160	20,160	20,160	20,160	20,160	20,160	20,160	20,160	20,160
	Суточные	в месяц													
	Капитаны	13	2	7.5	2,340	2,340	2,340	2,340	2,340	2,340	2,340	2,340	2,340	2,340	2,340
	Офицеры	13	18	6	16,848	16,848	16,848	16,848	16,848	16,848	16,848	16,848	16,848	16,848	16,848
	Матросы	13	22	4.6	15,787	15,787	15,787	15,787	15,787	15,787	15,787	15,787	15,787	15,787	15,787
	Провизия	в месяц	2	1,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000
	Страхование														
	Корпус и оборудование	в год	2	10,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
	Взаимное страхование	в год	2	10,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
	Прочие	в год	2	10,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
Российский класс	за 5 лет	2	4,500	9,000						9,000					
Тех. обслуживание и ремонт	% от покуп. цены	2	3%	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	
<i>Судовые фиксированные затраты</i>		<i>USD</i>			<i>247,135</i>	<i>238,135</i>	<i>238,135</i>	<i>238,135</i>	<i>238,135</i>	<i>247,135</i>	<i>238,135</i>	<i>238,135</i>	<i>238,135</i>	<i>238,135</i>	<i>238,135</i>
Всего фиксированных затрат		USD			358,335	329,335	329,335	329,335	329,335	338,335	329,335	329,335	329,335	329,335	329,335

Статья издержек	Единица	Величина (часы)	Ставка (USD/за ед.)	Количество											
				2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Амирабад-Баку Запад-Восток	комиссионные	%	0.075	of revenues	15,850	20,710	25,570	30,430	35,290	40,150	42,590	45,030	47,470	49,910	52,350
	оборуд. для найтов./штивк	%	0.01	of revenues	2,113	2,761	3,409	4,057	4,705	5,353	5,679	6,004	6,329	6,655	6,980
	затр. на газойль в рейсе	чмг	800	27.6	22,069	22,069	22,069	22,069	22,069	22,069	22,069	22,069	22,069	22,069	22,069
	затр. на смаз. мат. в рейсе	чмг	800	0.0	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
	затраты в п. Баку	на заход	25	4000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
	прочие				5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	затр. на топливо (диз.1)	рчг	1900	3.3	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346
	затр. на топливо (диз.2)	рчг	100	3.3	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334
	смаз. материалы (дизель)	рчг	2000	0.03	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69
	<i>Переменные издержки</i>	<i>USD</i>				151,808	157,316	162,824	168,332	173,840	179,348	182,114	184,879	187,644	190,410
Баку-Актау Запад-Восток	комиссионные	%	0.075	of revenues	4,600	5,405	6,210	7,015	7,820	8,625	9,430	10,235	11,040	11,845	12,650
	оборуд. для найтов./штивк	%	0.01	of revenues	613	721	828	935	1,043	1,150	1,257	1,365	1,472	1,579	1,687
	затр. на газойль в рейсе	чмг	725	27.6	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
	затр. на смаз. мат. в рейсе	чмг	725	0.0	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
	затраты в п. Актау	на заход	25	4000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
	прочие				5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	затр. на топливо (диз.1)	рчг	1900	3.3	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346
	затр. на топливо (диз.2)	рчг	100	3.3	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334
	смаз. материалы (дизель)	рчг	2000	0.03	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69
	<i>Переменные издержки</i>	<i>USD</i>				136,987	137,899	138,812	139,724	140,636	141,549	142,461	143,373	144,286	145,198
Статья издержек	Единица	Величина	Ставка (USD)	Количество											
				2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Итого	комиссионные	%	0.075	из доходов	84,550	97,465	110,380	123,295	136,210	149,125	153,553	157,980	162,408	166,835	171,263
	оборуд. для найтов./штивк	%	0.01	из доходов	11,273	12,995	14,717	16,439	18,161	19,883	20,474	21,064	21,654	22,245	22,835
	затр. на газойль в рейсе	чмг	5,400	27.6	148,966	148,966	148,966	148,966	148,966	148,966	148,966	148,966	148,966	148,966	148,966
	затр. на смаз. мат. в рейсе	чмг	5,400	0.03	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185
	затраты в портах	на заход			600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000
	прочие				30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
	затр. на топливо (диз.1)	рчг	11,400	3.3	38,076	38,076	38,076	38,076	38,076	38,076	38,076	38,076	38,076	38,076	38,076
	затр. на топливо (диз.2)	рчг	600	3.3	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004
	смаз. материалы (дизель)	рчг	12,000	0.03	412	412	412	412	412	412	412	412	412	412	412
	<i>Всего издержек</i>	<i>USD</i>				915,466	930,103	944,740	959,377	974,014	988,651	993,669	998,687	1,003,705	1,008,723

Услов. обознач. чмг
рчг

Часы в море за год
Рабочие часы за год

Многоцелевые рейсы Актау-Баку-Туркменбаши/Актау-Амирабад-Баку: Доходы

Маршрут	Товар	Упаковка	Ставка (USD)	Количество										
				2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Актау-Баку Восток-За.	Металл	навалом	9.0	58,500	77,400	96,300	115,200	134,100	153,000	149,400	145,800	142,200	138,600	135,000
	Металл	смеш. груз	9.0	18,000	32,400	46,800	61,200	75,600	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000
	Прочие	упаков	9.0	22,500	27,000	31,500	36,000	40,500	45,000	49,500	54,000	58,500	63,000	67,500
	Хлопок	20' т/о гр/пор	230.0	46,000	82,800	119,600	156,400	193,200	230,000	230,000	230,000	230,000	230,000	230,000
	Итого			145,000	219,600	294,200	368,800	443,400	518,000	518,900	519,800	520,700	521,600	522,500
Баку-Туркм. Восток-За.	Стойматериалы	упаков.	6.0	30,000	33,000	36,000	39,000	42,000	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000
	Прод. товары/напитки	20' о/н груз.	180.0	0	12,000	24,000	36,000	48,000	60,000	84,000	108,000	132,000	156,000	180,000
	Оборудование	20' о/н груз.	180.0	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000
	Прочие	20' о/н груз.	180.0	0	12,000	24,000	36,000	48,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000
	Итого			90,000	117,000	144,000	171,000	198,000	225,000	249,000	273,000	297,000	321,000	345,000
Туркм.-Актау Восток-За.	Соль	упаков.	7.0	17,500	24,500	31,500	38,500	45,500	52,500	56,000	59,500	63,000	66,500	70,000
	Стройматериалы	упаков.	7.0	17,500	24,500	31,500	38,500	45,500	52,500	56,000	59,500	63,000	66,500	70,000
	Итого			35,000	49,000	63,000	77,000	91,000	105,000	112,000	119,000	126,000	133,000	140,000
Актау-Амирабад Запад-Вос.	Металл	упаков.	10.0	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000
	Итого			570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000	570,000
Амирабад-Баку Запад-Вос.	Стройматериалы	упаков.	8.0	104,000	113,600	123,200	132,800	142,400	152,000	160,000	168,000	176,000	184,000	192,000
	Прод. товары	20' о/н груз.	230.0	61,333	110,400	159,467	208,533	257,600	306,667	322,000	337,333	352,667	368,000	383,333
	Прочие	20' о/н груз.	230.0	46,000	52,133	58,267	64,400	70,533	76,667	85,867	95,067	104,267	113,467	122,667
	Итого			211,333	276,133	340,933	405,733	470,533	535,333	567,867	600,400	632,933	665,467	698,000
Баку-Актау Запад-Вос.	Потребит. товары	20' о/н груз.	230.0	30,667	35,267	39,867	44,467	49,067	53,667	58,267	62,867	67,467	72,067	76,667
	Прочие	20' о/н груз.	230.0	30,667	36,800	42,933	49,067	55,200	61,333	67,467	73,600	79,733	85,867	92,000
	Итого			61,333	72,067	82,800	93,533	104,267	115,000	125,733	136,467	147,200	157,933	168,667
Всего			1,112,667	1,303,800	1,494,933	1,686,067	1,877,200	2,068,333	2,143,500	2,218,667	2,293,833	2,369,000	2,444,167	

Условн. обознач. 20' о/н груз. двадцатифутовый грузеный контейнер, в одном направлении
 | 20' т/о гр/пор | двадцатифутовый контейнер, туда-грузеный, обратно-порожний

Многоцелевые рейсы Актау-Баку-Туркменбаши/Актау-Амирабад-Баку: Накладные расходы и судовые фиксированные затраты

Категория издержек	Статья издержек	Единица		Ставка (in USD)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Накладные расходы	Офисное оборудование														
	мебель	за 10 лет	единовр.	0	10,000										
	компьютеры	за 5 лет	единовр.	0	10,000					0					
	Аренда офиса	в месяц	150	12	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600
	Затраты на содержание персонала														
	Управляющие	в месяц	1	800	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600
	Специалисты	в месяц	2	600	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400
	Служащие	в месяц	2	400	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600
	Телекоммуникацион. и др. услуги	в месяц	единовр.	1,500	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000
	Материалы для офиса	в месяц	единовр.	500	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000
	Сбыт и маркетинг	в месяц	единовр.	1,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
<i>Накладные расходы</i>		<i>USD</i>			<i>111,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>
Судовые затраты	Тайм-чартер (покуп. цена) судна	число	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Затраты на содержание персонала	в месяц													
	Капитаны	три экипажа	3	150	5,400	5,400	5,400	5,400	5,400	5,400	5,400	5,400	5,400	5,400	5,400
	Офицеры		15	120	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600
	Матросы		24	70	20,160	20,160	20,160	20,160	20,160	20,160	20,160	20,160	20,160	20,160	20,160
	Суточные	в месяц													
	Капитаны	13	2	7.5	2,340	2,340	2,340	2,340	2,340	2,340	2,340	2,340	2,340	2,340	2,340
	Офицеры	13	18	6	16,848	16,848	16,848	16,848	16,848	16,848	16,848	16,848	16,848	16,848	16,848
	Матросы	13	22	4.6	15,787	15,787	15,787	15,787	15,787	15,787	15,787	15,787	15,787	15,787	15,787
	Провизия	в месяц	2	1,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000
	Страхование														
	Корпус и оборудование	в год	2	10,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
	Взаимное страхование	в год	2	10,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
	Прочее	в год	2	10,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
	Российский класс	за 5 лет	2	4,500	9,000						9,000				
Тех.обслуживание и ремонт (ежегод.)	% от покуп. цены	2	3%	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	
<i>Судовые фиксированные затраты</i>		<i>USD</i>			<i>247,135</i>	<i>238,135</i>	<i>238,135</i>	<i>238,135</i>	<i>238,135</i>	<i>247,135</i>	<i>238,135</i>	<i>238,135</i>	<i>238,135</i>	<i>238,135</i>	<i>238,135</i>
<i>Всего фиксированных затрат</i>		<i>USD</i>			<i>358,335</i>	<i>329,335</i>	<i>329,335</i>	<i>329,335</i>	<i>329,335</i>	<i>338,335</i>	<i>329,335</i>	<i>329,335</i>	<i>329,335</i>	<i>329,335</i>	<i>329,335</i>

Статья издержек		Единица	Величина (часы)	Ставка (USD)	Количество										
					2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Амирабад-Баку Запад-Восток	комиссионные	%	0.075	из доходов	15,850	20,710	25,570	30,430	35,290	40,150	42,590	45,030	47,470	49,910	52,350
	оборуд. для найтов/штивк	%	0.01	из доходов	2,113	2,761	3,409	4,057	4,705	5,353	5,679	6,004	6,329	6,655	6,980
	затр. на газойль в рейсе	чмг	800	27.6	22,069	22,069	22,069	22,069	22,069	22,069	22,069	22,069	22,069	22,069	22,069
	затр. на смаз. матер. в рей	чмг	800	0.0	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
	затраты в п. Баку	за заход	25	4000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
	прочие				5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	затр. на топливо (дизель 1	рчг	1900	3.3	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346
	затр. на топливо (дизель 2	рчг	100	3.3	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334
	смазочн. матер. (дизель)	рчг	2000	0.03	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69
<i>Переменные издержки</i>		<i>USD</i>			151,808	157,316	162,824	168,332	173,840	179,348	182,114	184,879	187,644	190,410	193,175
Баку-Актау Запад-Восток	комиссионные	%	0.075	из доходов	4,600	5,405	6,210	7,015	7,820	8,625	9,430	10,235	11,040	11,845	12,650
	оборуд. для найтов/штивк	%	0.01	из доходов	613	721	828	935	1,043	1,150	1,257	1,365	1,472	1,579	1,687
	затр. на газойль в рейсе	чмг	725	27.6	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
	затр. на смаз. матер. в рей	чмг	725	0.0	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
	затраты в п. Актау	за заход	25	4000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
	прочие				5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	затр. на топливо (дизель 1	рчг	1900	3.3	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346	6,346
	затр. на топливо (дизель 2	рчг	100	3.3	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334
	смазочн. матер. (дизель)	рчг	2000	0.03	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69
<i>Переменные издержки</i>		<i>USD</i>			136,987	137,899	138,812	139,724	140,636	141,549	142,461	143,373	144,286	145,198	146,110
Статья издержек		Единица	Величина	Ставка (USD)	Количество										
					2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Всего	комиссионные	%	0.075	из доходов	83,450	97,785	112,120	126,455	140,790	155,125	160,763	166,400	172,038	177,675	183,313
	оборуд. для найтов/штивк	%	0.01	из доходов	11,127	13,038	14,949	16,861	18,772	20,683	21,435	22,187	22,938	23,690	24,442
	затр. на газойль в рейсе	чмг	4,625	27.6	127,586	127,586	127,586	127,586	127,586	127,586	127,586	127,586	127,586	127,586	127,586
	затр. на смаз. матер. в рей	чмг	4,625	0.03	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159
	затраты в портах	за заход			600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000
	прочие				30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
	затр. на топливо (дизель 1	рчг	12,150	3.3	40,581	40,581	40,581	40,581	40,581	40,581	40,581	40,581	40,581	40,581	40,581
	затр. на топливо (дизель 2	рчг	600	3.3	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004	2,004
	смазочн. матер. (дизель)	рчг	12,750	0.03	438	438	438	438	438	438	438	438	438	438	438
<i>Всего издержек</i>		<i>USD</i>			895,344	911,591	927,837	944,083	960,330	976,576	982,965	989,354	995,744	1,002,133	1,008,522

Условные обозначения: чмг Часы в море за год
рчг Рабочие часы за год

Многоцелевые рейсы Баку-Туркменбаши: Доходы

Маршрут	Товар	Тара	Ставка (USD)	Количество										
				2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Баку-Туркменбаши Восток-Зап.	Оборудование	упаков.	6.0	30,000	31,200	32,400	33,600	34,800	36,000	40,800	45,600	50,400	55,200	60,000
	Прод. тов./напитки	20' о/н груз	180.0	0	24,000	48,000	72,000	96,000	120,000	148,800	177,600	206,400	235,200	264,000
	Проч.	20' о/н груз	180.0	72,000	81,600	91,200	100,800	110,400	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000
	Стройматериалы	упаков.	6.0	30,000	36,000	42,000	48,000	54,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000
	<i>Итого</i>			132,000	172,800	213,600	254,400	295,200	336,000	369,600	403,200	436,800	470,400	504,000
Туркменбаши-Баку Запад-Вос.	Соль	упаков.	6.0	180,000	192,000	204,000	216,000	228,000	240,000	247,200	254,400	261,600	268,800	276,000
	Удобрения	упаков.	6.0	0	12,000	24,000	36,000	48,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000
	Хлопок	20' о/н груз	180.0	0	17,280	34,560	51,840	69,120	86,400	112,320	138,240	164,160	190,080	216,000
	Проч.	20' о/н груз	180.0	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000
	<i>Итого</i>			300,000	341,280	382,560	423,840	465,120	506,400	539,520	572,640	605,760	638,880	672,000
	<i>Всего</i>			432,000	514,080	596,160	678,240	760,320	842,400	909,120	975,840	1,042,560	1,109,280	1,176,000

Условн. обозначен. 20' о/н груз.

груженный двадцатифутовый контейнер, в одном направлении

Многоцелевые рейсы Баку-Туркменбаши: Накладные расходы и судовые фиксированные затраты

Категория издержек	Статья издержек	Единица		Ставка (USD)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Накладные расходы	Офисное оборудование														
	мебель	за 10 лет	единовр.	10,000	10,000										
	компьютеры	за 5 лет	единовр.	10,000	10,000					10,000					
	Аренда офиса	в месяц	150	12	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600
	Затраты на содержание персонала														
	Управляющие	в месяц	1	800	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600
	Специалисты	в месяц	2	600	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400
	Служащие	в месяц	2	400	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600
	Телекоммуникационн. и проч. услуги	в месяц	единовр.	1,500	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000
	Материалы для офиса	в месяц	единовр.	500	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000
Сбыт и маркетинг	в месяц	единовр.	1,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	
<i>Накладные расходы</i>		<i>USD</i>			<i>111,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>101,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>
Судовые затраты	Тайм-чартер (покуп. цена) судна	число	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Затраты на содержание персонала	в месяц													
	Капитаны		2	150	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600
	Офицеры	три экипажа	10	120	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400
	Матросы		16	70	13,440	13,440	13,440	13,440	13,440	13,440	13,440	13,440	13,440	13,440	13,440
	Суточные	в месяц													
	Капитаны	13	1	7.5	1,170	1,170	1,170	1,170	1,170	1,170	1,170	1,170	1,170	1,170	1,170
	Офицеры	13	5	6	4,680	4,680	4,680	4,680	4,680	4,680	4,680	4,680	4,680	4,680	4,680
	Матросы	13	8	4.6	5,741	5,741	5,741	5,741	5,741	5,741	5,741	5,741	5,741	5,741	5,741
	Провизия	в месяц	1	1,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
	Страхование														
	Корпус и оборудование	в год	1	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
	Взаимное страхование	в год	1	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
	Прочее	в год	1	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
Российский класс	за 5 лет	1	4,500	4,500					4,500						
Тех. обслуживание и ремонт (ежегодн)	% от покуп. цены	1	3%	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	
<i>Судовые фиксированные затраты</i>		<i>USD</i>			<i>125,531</i>	<i>121,031</i>	<i>121,031</i>	<i>121,031</i>	<i>121,031</i>	<i>125,531</i>	<i>121,031</i>	<i>121,031</i>	<i>121,031</i>	<i>121,031</i>	<i>121,031</i>
<i>Всего фиксированных затрат</i>		<i>USD</i>			<i>236,731</i>	<i>212,231</i>	<i>212,231</i>	<i>212,231</i>	<i>212,231</i>	<i>226,731</i>	<i>212,231</i>	<i>212,231</i>	<i>212,231</i>	<i>212,231</i>	<i>212,231</i>

Многоцелевые рейсы Баку-Туркменбаши: Переменные издержки

Статья издержек	Единица	Величина (часы)	Ставка (USD)	Количество											
				2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Баку-Туркменбаши Восток-Запад	комиссионные	%	0.075	из доходов	9,900	12,960	16,020	19,080	22,140	25,200	27,720	30,240	32,760	35,280	37,800
	оборуд. для найтов./штив	%	0.01	из доходов	1,320	1,728	2,136	2,544	2,952	3,360	3,696	4,032	4,368	4,704	5,040
	затр.на газойль в рейсе	чмг	950	27.6	26,207	26,207	26,207	26,207	26,207	26,207	26,207	26,207	26,207	26,207	26,207
	затраты на смаз.мат.в рей	чмг	950	0.3	296	296	296	296	296	296	296	296	296	296	296
	затраты в п. Туркменбаши	за заход	50	3000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000
	прочие				5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	затр.на топливо (дизель1)	рчг	3250	3.3	10,855	10,855	10,855	10,855	10,855	10,855	10,855	10,855	10,855	10,855	10,855
	затр.на топливо (дизель2)	рчг	100	3.3	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334
	смаз. матер.(дизель)	рчг	3350	0.03	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115
	<i>Переменные издержки</i>	<i>USD</i>				204,027	207,495	210,963	214,431	217,899	221,367	224,223	227,079	229,935	232,791
Туркменбаши-Баку Запад-Восток	комиссионные	%	0.075	из доходов	22,500	25,596	28,692	31,788	34,884	37,980	40,464	42,948	45,432	47,916	50,400
	оборуд. для найтов./штив	%	0.01	из доходов	3,000	3,413	3,826	4,238	4,651	5,064	5,395	5,726	6,058	6,389	6,720
	затр.на газойль в рейсе	чмг	950	27.6	26,207	26,207	26,207	26,207	26,207	26,207	26,207	26,207	26,207	26,207	26,207
	затраты на смаз.мат.в рей	чмг	950	0.3	296	296	296	296	296	296	296	296	296	296	296
	затраты в п. Баку	за заход	50	3000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000
	прочие				5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	затр.на топливо (дизель1)	рчг	3250	3.3	10,855	10,855	10,855	10,855	10,855	10,855	10,855	10,855	10,855	10,855	10,855
	затр.на топливо (дизель2)	рчг	100	3.3	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334
	смаз. матер.(дизель)	рчг	3350	0.03	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115
	<i>Переменные издержки</i>	<i>USD</i>				218,307	221,816	225,325	228,833	232,342	235,851	238,666	241,481	244,297	247,112
Статья издержек	Единица	Величина (часы)	Ставка (USD)	Количество											
Итого	комиссионные	%	0.075	из доходов	32,400	38,556	44,712	50,868	57,024	63,180	68,184	73,188	78,192	83,196	88,200
	оборуд. для найтов./штив	%	0.01	из доходов	4,320	5,141	5,962	6,782	7,603	8,424	9,091	9,758	10,426	11,093	11,760
	затр.на газойль в рейсе	чмг	1,900	27.6	52,414	52,414	52,414	52,414	52,414	52,414	52,414	52,414	52,414	52,414	52,414
	затраты на смаз.мат.в рей	чмг	1,900	0.3	592	592	592	592	592	592	592	592	592	592	592
	затраты в портах	за заход			300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000
	прочие				10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
	затр.на топливо (дизель1)	рчг	6,500	3.3	21,710	21,710	21,710	21,710	21,710	21,710	21,710	21,710	21,710	21,710	21,710
	затр.на топливо (дизель2)	рчг	200	3.3	668	668	668	668	668	668	668	668	668	668	668
	смаз. матер.(дизель)	рчг	6,700	0.03	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230
	<i>Всего перемен. издержек</i>	<i>USD</i>				422,334	429,311	436,288	443,265	450,241	457,218	462,889	468,561	474,232	479,903

Условн. обознач.: чмг
рчг

Часы в море за год
Рабочие часы за год

Многоцелевые рейсы Туркменбаши-Оля: Доходы

Маршрут	Товар	Упаковка	Ставка (Евро)	Количество										
				2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Оля-Туркменбаши Восток-Зап.	Ген. груз	20' о/н груз. упаков.	250.0	192,308	307,692	423,077	538,462	653,846	769,231	769,231	769,231	769,231	769,231	769,231
	Ген. груз		13.0	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000
	<i>Итого</i>			257,308	372,692	488,077	603,462	718,846	834,231	834,231	834,231	834,231	834,231	834,231
Туркменбаши-Оля Запад-Вос.	Ген. груз	20' о/н груз. упаков.	250.0	192,308	250,000	307,692	365,385	423,077	480,769	519,231	557,692	596,154	634,615	673,077
	Ген. груз		13.0	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000
	<i>Итого</i>			257,308	315,000	372,692	430,385	488,077	545,769	584,231	622,692	661,154	699,615	738,077
	<i>Всего</i>			514,615	687,692	860,769	1,033,846	1,206,923	1,380,000	1,418,462	1,456,923	1,495,385	1,533,846	1,572,308

Условн. обозначен: 20' о/н груз. Двадцатифутовый грузеный контейнер, в одном направлении

Многоцелевые рейсы Туркменбаши-Оля: Накладные расходы и судовые фиксированные затраты

Категория издержек	Статья издержек	Единица		Ставка (в Евро)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Накладные расходы	Офисное оборудование															
	мебель	за 10 лет	единовр.	10,000	10,000											
	компьютеры	за 5 лет	единовр.	10,000	10,000					10,000						
	Аренда офиса	в месяц	150	12	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	
	затраты на содержание персонала															
	Управляющие	в месяц	1	800	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	
	Специалисты	в месяц	2	600	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	
	Служащие	в месяц	2	400	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600	
	Телекоммуникацион. и проч. Услуги	в месяц	единовр.	1,500	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	
	Материалы для офиса	в месяц	единовр.	500	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	
Сбыт и маркетинг	в месяц	единовр.	1,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000		
	<i>Накладные расходы</i>	<i>Евро</i>			<i>111,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>101,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	<i>91,200</i>	
Судовые затраты	Тайм-чартер (покуп. цена) судна	число	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Затраты на содержание персонала	в месяц														
	Капитаны	три экипажа	2	150	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	3,600	
	Офицеры		10	120	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	
	Матросы		16	70	13,440	13,440	13,440	13,440	13,440	13,440	13,440	13,440	13,440	13,440	13,440	
	Суточные	в месяц														
	Капитаны	13	1	7.5	1,170	1,170	1,170	1,170	1,170	1,170	1,170	1,170	1,170	1,170	1,170	
	Офицеры	13	5	6	4,680	4,680	4,680	4,680	4,680	4,680	4,680	4,680	4,680	4,680	4,680	
	Матросы	13	8	4.6	5,741	5,741	5,741	5,741	5,741	5,741	5,741	5,741	5,741	5,741	5,741	
	Провизия	в месяц	1	1,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	
	Страхование															
	Корпус и оборудование	в год	1	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	
	Взаимное страхование	в год	1	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	
	Прочее	в год	1	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	
Российский класс	за 5 лет	1	4,500	4,500					4,500							
Тех. обслуживание и ремонт (ежегод. цены)	% от покуп.	1	3%	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000		
	<i>Судовые фиксированные затраты</i>	<i>Евро</i>			<i>125,531</i>	<i>121,031</i>	<i>121,031</i>	<i>121,031</i>	<i>121,031</i>	<i>125,531</i>	<i>121,031</i>	<i>121,031</i>	<i>121,031</i>	<i>121,031</i>	<i>121,031</i>	
	Всего фиксированных затрат	Евро			236,731	212,231	212,231	212,231	212,231	226,731	212,231	212,231	212,231	212,231	212,231	

Многоцелевые рейсы Туркменбаши-Оля: Переменные издержки

Статья издержек	Единица	Величина (часы)	Ставка (Евро)	Количество											
				2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Оля-Туркменбаши Восток-Запад	комиссионные	%	0.075	из дохода	19,298	27,952	36,606	45,260	53,913	62,567	62,567	62,567	62,567	62,567	62,567
	оборуд. для найтов./шттив	%	0.01	из дохода	2,573	3,727	4,881	6,035	7,188	8,342	8,342	8,342	8,342	8,342	8,342
	затр. на газойль в рейсе	чмг	2550	27.6	70,345	70,345	70,345	70,345	70,345	70,345	70,345	70,345	70,345	70,345	70,345
	затр. на смаз.мат. в рейсе	чмг	2550	0.3	795	795	795	795	795	795	795	795	795	795	795
	затраты в п. Туркменбаши	за заход	50	3000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000
	прочие				5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	затр. на топливо (дизель1)	рчг	1650	3.3	5,511	5,511	5,511	5,511	5,511	5,511	5,511	5,511	5,511	5,511	5,511
	затр. на топливо (дизель2)	рчг	100	3.3	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334
	смазочн. матер.(дизель)	рчг	1750	0.03	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	Переменные издержки	Евро				253,916	263,724	273,531	283,339	293,147	302,954	302,954	302,954	302,954	302,954
Туркменбаши-Оля Запад-Восток	комиссионные	%	0.075	из дохода	19,298	23,625	27,952	32,279	36,606	40,933	43,817	46,702	49,587	52,471	55,356
	оборуд. для найтов./шттив	%	0.01	из дохода	2,573	3,150	3,727	4,304	4,881	5,458	5,842	6,227	6,612	6,996	7,381
	затр. на газойль в рейсе	чмг	2550	27.6	70,345	70,345	70,345	70,345	70,345	70,345	70,345	70,345	70,345	70,345	70,345
	затр. на смаз.мат. в рейсе	чмг	2550	0.3	795	795	795	795	795	795	795	795	795	795	795
	затраты в п. Оля	за заход	50	3000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000
	прочие				5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	затр. на топливо (дизель1)	рчг	1650	3.3	5,511	5,511	5,511	5,511	5,511	5,511	5,511	5,511	5,511	5,511	5,511
	затр. на топливо (дизель2)	рчг	100	3.3	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334	334
	смазочн. матер.(дизель)	рчг	1750	0.03	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	Переменные издержки	Евро				253,916	258,820	263,724	268,627	273,531	278,435	281,704	284,974	288,243	291,512
Статья издержек	Единица	Величина (часы)	Ставка (Евро)	Количество											
				2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Итого	комиссионные	%	0.075	из дохода	38,596	51,577	64,558	77,538	90,519	103,500	106,385	109,269	112,154	115,038	117,923
	оборуд. для найтов./шттив	%	0.01	из дохода	5,146	6,877	8,608	10,338	12,069	13,800	14,185	14,569	14,954	15,338	15,723
	затр. на газойль в рейсе	чмг	5,100	27.6	140,690	140,690	140,690	140,690	140,690	140,690	140,690	140,690	140,690	140,690	140,690
	затр. на смаз.мат. в рейсе	чмг	5,100	0.3	1,590	1,590	1,590	1,590	1,590	1,590	1,590	1,590	1,590	1,590	1,590
	затраты в портах	за заход			300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000
	прочие				10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
	затр. на топливо (дизель1)	рчг	3,300	3.3	11,022	11,022	11,022	11,022	11,022	11,022	11,022	11,022	11,022	11,022	11,022
	затр. на топливо (дизель2)	рчг	200	3.3	668	668	668	668	668	668	668	668	668	668	668
	смазочн. матер.(дизель)	рчг	3,500	0.03	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120
	Всего перемен. издержек	Евро			507,832	522,543	537,255	551,967	566,678	581,390	584,659	587,928	591,197	594,467	597,736

Условн. обозначения: чмг
рчг

Часы в море за год
Рабочие часы за год

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

Отчет о завершении проекта

ОТЧЕТ О ЗАВЕРШЕНИИ ПРОЕКТА

Название проекта: Модуль Б: Новые маршруты перевозок на Каспийском море		Номер проекта : TNREG 9803		Страна : Азербайджан, Казахстан, Туркменистан		Страница :	
Отчетный период: 5/2000 г. - 7/2001г.		Подготовлен : 27 июля 2001 года		Консультант ЕС : UNICONSULT Universal Transport Consulting, субподрядчик ВСЕОМ			
ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД		ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ		КОНСУЛЬТАНТ ЕС		ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ РЕСУРСЫ	
						МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ	ПРОЧИЕ
4/2000 г. - 8/2000 г.	1.	Критический обзор исследований и материалов, относящихся к перевозкам в регионе Каспия и, особенно, к судоходству на Каспийском море	3 чел. недели			} 3 авиAPERелета ЕС-ТКЕКА, 12 внутренних авиAPERелетов на маршруте ТКЕКА, суточные за 40 дней	
	2.	Определение участников рынка	2 чел. недели				
	3.	Исследование рынка перевозок на Каспии	5 чел. недель				
	4.	Сбор данных для составления прогноза перевозок	2 чел. недели				
	5.	Сбор данных по морской инфра- и супраструктуре	3 чел. недель				
9/2000 г. - 7/2001 г.	6.	Обследование и анализ морских учебных заведений	2 чел. недели			} 1 авиAPERелет ЕС-ТКЕКА, 2 внутренних перелета на маршруте ТКЕКА, суточные за 32 дня	
	1.	Разработка прогноза перевозок	4 чел. недели				
	2.	Определение потенциальных судоходных маршрутов, наиболее перспективных для дальнейшего исследования	1 чел. неделя			} 1 авиAPERелет ЕС-ТКЕКА, суточные за 21 день	
	3.	Исследование регулятивных и политических условий, определяющих судоходство на Каспийском море	7 чел. недель				
	4.	Сбор данных для финансового анализа	2 чел. недели			} 1 авиAPERелет ЕС-ТКЕКА, 4 внутренних перелета по маршруту ТКЕКА, суточные за 63 дня	
	5.	Финансовый анализ пяти отобранных судоходных маршрутов	4 чел. недели				
	6.	Анализ структур управления морских предприятий, действующих в районе Каспийского моря	2 чел. недели				
	7.	Планирование загрузки мощностей будущей морской инфра- и супраструктуры	2 чел. недели			} 1 авиAPERелет ЕС-ТКЕКА, суточные за 7 дней 1 авиAPERелет ЕС-ТКЕКА, суточные за 14 дней 2 авиAPERелета ЕС-ТКЕКА, 2 внутренних полета по маршруту ТКЕКА, суточные за 14 дней 2 авиAPERелета ЕС-ТКЕКА, 2 внутренних полета по маршруту ТКЕКА, суточные за 14 дней	
	8.	Учебный семинар по международным правилам безопасности при перевалке нефти для порта Актау (включая планирование)	3 чел. недели				
	9.	Учебный семинар по контейнерным перевозкам для порта Туркменбаши	2 чел. недели				

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

Отчет о полученных результатах

ОТЧЕТ О ПОЛУЧЕННЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ

Название проекта : Анализ и технико-экономическое обоснование перевозок по коридору ТРАСЕКА, Модуль Б: новые маршруты перевозок на Каспийском море		Номер проекта : TNREG 9803	Страна : Азербайджан, Казахстан, Туркменистан	Page :
Подготовлен : 27 июля 2001 года			Консультант ЕК : UNICONSULT Universal Transport Consulting, субподрядчик BCEOM	
Полученные результаты	Отклонение от первоначального плана + или - %	Причина отклонения	Комментарии	
1. Получена достоверная и объемная информация о текущем состоянии и будущем развитии транспортного сектора на Каспии 2. Проведен анализ возможного соответствия и несоответствия между имеющимися возможностями перевозок и спросом на них 3. Выполнен расчет затрат по эксплуатации судов в Каспийском море 4. Изучены технические условия плавания в Каспийском море 5. Проведены обследование и оценка имеющихся в Каспийском регионе морских учебных заведений 6. Проведены учебные семинары для представителей судоходных линий в Казахстане и Туркменистане	0% 0% 0% 0% 0% -50%	На период составления отчета семинар был проведен только в Казахстане. По не зависящим от Министерства иностранных дел Туркменистана обстоятельствам, Туркменистан не предоставил письмо-приглашение, необходимое для получения виз, хотя соответствующая информация была передана задолго до начала проведения семинара.	Следует отметить конструктивное сотрудничество со стороны порта Туркменбаши, который уже сделал все необходимое для проведения учебного семинара. Семинар будет проведен до 30 августа 2001 года. Консультанты хотели бы выразить свою благодарность порту Актау за эффективное и перспективное сотрудничество в организации семинара в Казахстане.	
7. Предоставлена информация о политических и регулятивных условиях судоходства на Каспийском море 8. Разработано предложение по структуре управления новым судоходным маршрутом или линией. 9. Проведен финансовый анализ выбранных маршрутов перевозок по Каспийскому морю 10. Разработаны рекомендации в отношении дальнейших действий	0% 0% 0% 0%			

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

Отчет об использовании ресурсов

ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ

Название проекта : Анализ и технико-экономическое обоснование перевозок по коридору ТРАСЕКА, Модуль Б: Новые маршруты перевозок на Каспийском море		Номер проекта : TNREG 9803		Страна : Азербайджан, Туркменистан, Казахстан				Страница:		
Период: сентябрь 2000г. – июль 2001г.		Подготовлен : 27 июля 2001 года		Консультант ЕК : UNICONSULT (субподрядчик ВСЕОМ)						
Цели проекта:										
РЕСУРСЫ/ЗАТРАТЫ	ВСЕГО ЗАПЛАНИРОВАНО		ЗАПЛАНИРОВАНО НА ПОСЛЕДНИЙ ПЕРИОД		РЕАЛИЗОВАНО В ПОСЛЕДНЕМ ПЕРИОДЕ		ВСЕГО РЕАЛИЗОВАНО		ОСТАТОК В НАЛИЧИИ	
	СНГ	ЕС	СНГ	ЕС	СНГ	ЕС	СНГ	ЕС	СНГ	ЕС
Экономист по транспорту/ Руководитель проекта (Модуль Б)	66 дней	27 дней	46 дней	9 дней	46 дней	9 дней	66 дней	27 дней	0 дней	0 дней
Экономист по транспорту 2 (группа экспертов)	28 дней	5 дней	28 дней	5 дней	28 дней	5 дней	28 дней	5 дней	0 дней	0 дней
Старший специалист по морским перевозкам	29 дней	11 дней	9 дней	5 дней	9 дней	5 дней	29 дней	5 дней	0 дней	0 дней
Морской инженер	41 день	11	23 дня	6 дней	23 дня	6 дней	41 день	11 дней	0 дней	0 дней
Специалист по подготовке 1 (Учебная группа)	14 дней	0 дней	0 дней	0 дней	0 дней	0 дней	14 дней	0 дней	0 дней	0 дней
Специалист по подготовке 2 (Учебная группа)	14 дней	7 дней	14 дней	7 дней	7 дней	7 дней	7 дней	7 дней	7 дней	0 дней
Преподаватель (Учебная группа)	14 дней	0 дней	14 дней	0 дней	7 дней	0 дней	7 дней	0 дней	7 дней	0 дней
Итого	206 дней	66 дней	134 дня	32 дня	120 дней	32 дня	192 дня	66 дней	14 дней	0 дней
Местные специалисты	150 дней		100 дней		65 дней		107 дней		43 дня	
ВСЕГО	356 дней		234 дня		185 дней		299 дней		57 дней	