

Программа Европейского союза ТАСИС  
для Армении, Азербайджана, Белоруссии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, Российской  
Федерации, Таджикистана, Туркмении, Украины, Узбекистана

# Развитие порта Актау Генеральный план и Технико-экономическое обоснование для порта Актау (Казахстан)

Первоначальный доклад

Август 2007 года



Данный проект финансируется  
Европейским союзом



Проект подготовлен  
компанией «Скотт Уилсон»  
и ТОО «Проектировщик»

**Scott Wilson**  
Scott House, Basing View  
Basingstoke, Hampshire  
RG21 4JG  
United Kingdom

Phone: +44 (0)1256 310200  
Fax: +44 (0)1256 310201  
www.scottwilson.com



Direct Line: 44 1256 310431  
email: elena.jackson@scottwilson.com

Постоянный Секретариат TRACECA  
г. Баку  
Азербайджан

Your Reference:

Our Reference: Развитие порта Актау

Date: 24 августа 2007 г.

Уважаемый господин Дженалинов!

**Развитие Порта Актау, Генеральный план и Технико-Экономическое обоснование для порта Актау (Казахстан)**

Настоящим отправляем Вам Первоначальный Отчет, подготовленный компанией Скотт Вилсон и компанией «Проектировщик» на русском и английском языках.

Если у вас есть вопросы, пожалуйста, незамедлительно звоните в офис нашей компании в Актау, представителю нашей компании Фариде Нагиевой. Тел: 007 3292 526699.

С уважением от компании Скотт Вилсон

Елена Джэксон  
Администратор проекта

*Н. Мансифу*  
*краску рассмотреть*  
*и погнать конструктора*  
*А. 31.08.07*

Приложения:

1. Первоначальный отчет компании «Скотт Вилсон» и компании «Проектировщик» -1 копия на английском 1 копия на русском языке.

**Scott Wilson Ltd - Part of the worldwide Scott Wilson consultancy group**

Registered in England: No 890328 Registered Office: Scott House, Basing View, Basingstoke, Hampshire RG21 4JG  
Offices in: Abingdon, Ashford, Basildon, Basingstoke, Belfast, Birmingham, Bristol, Chesterfield, Crewe, Derby, Dublin, Edinburgh, Glasgow, Guildford, Inverness, Leeds, Liverpool, London, Manchester, Mansfield, Matlock, Newcastle-upon-Tyne, Nottingham, Peterborough, Plymouth, Swindon, Teiford, York and over 30 offices worldwide

1 ТИТУЛЬНАЯ СТРАНИЦА

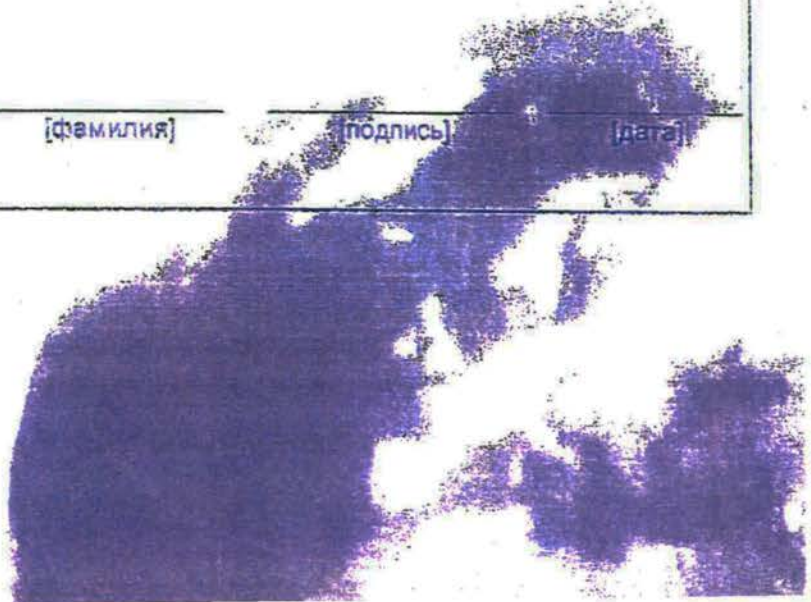
Название проекта:	Генеральный план и Техничко-экономическое обоснование для порта Актау (Казахстан)	
Номер проекта:	ЕuropeAid 123967/C/SER/KZ	
Страна-бенефициар:	Республика Казахстан	
	Партнер по реализации проекта	Подрядчик ЕС
Название:	Актауский международный морской торговый порт	Компания «Скотт Уиксон Лтд.»
Адрес:	Актау, Казахстан	RG214JG Хемпшир, Бейсингстоук, Бейсинг Вью, Скотт Хауз
Телефон:	+7 (3292) 51 45 49	+44 1256 310 200
Факс:	+7 (3292) 44 51 01	
Контактное лицо:	Директор Талгат Б. Абылгази	Директор Мартин Эдж
Подписи:		

*однако илен*

*Стивен Глен А.*

Дата докладе : 5 августа 2007 года  
 Отчетный период : 5 июня 2007 года – 5 августа 2007 года  
 Автор докладе : Джон Гарднер, руководитель Группы реализации проекта

Группе ЕС по мониторингу и оценке:	_____	_____	_____
	[фамилия]	[подпись]	[дата]
Руководитель проекта:	_____	_____	_____
	[фамилия]	[подпись]	[дата]



## АББРЕВИАТУРА

<b>АММТ</b>	Актау Международный Морской Коммерческий Порт
<b>ТЗ</b>	Техническое Задание
<b>ЕБРР</b>	Европейский Банк Реконструкции и Развития
<b>КТК</b>	Каспийский Трубопроводный Консорциум
<b>КТО</b>	КазТрансОйл
<b>КМГ</b>	КазмунайГаз
<b>ОВОС</b>	Оценка Воздействия на Окружающую Среду

## 2 КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА

Название проекта	: Генеральный план и Техничко-экономическое обоснование для порта Актау (Казахстан)
Номер проекта	: EuropeAid 123967/C/SER/KZ
Страна	: Республика Казахстан

### Цели проекта:

Главная цель проекта заключается в том, чтобы провести детальную независимую оценку перспектив развития порта Актау и подготовить средне- и долгосрочный Генеральный план для реализации этих перспектив. Непосредственные требования к расширению порта в северном направлении будут переработаны в детальный проект и конкурсную документацию.

### Планируемые результаты:

Результатом работы будет серия докладов, планов, ТЭО генерального планирования, отчет ОВОС, конкурсная документация, подготовленные в соответствии с целями проекта и в формате документов государственной экспертизы для последующего утверждения

### Мероприятия проекта:

Мероприятия проекта включают сочетание кратко- и долгосрочных заданий, включая:

- прогнозы грузоперевозок;
- финансовую оценку и моделирование;
- юридические и управленческие процедуры порта;
- эксплуатацию порта;
- оценку воздействия на окружающую среду;
- проектирование морских сооружений.

### Дата начала реализации проекта:

5 июня 2007 года

### Продолжительность проекта:

18 месяцев

### 3 СОДЕРЖАНИЕ

1	ТИТУЛЬНАЯ СТРАНИЦА.....	1
2	КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА .....	2
3	СОДЕРЖАНИЕ.....	3
4	АНАЛИЗ ПРОЕКТА.....	4
4.1	Начало РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА.....	4
4.2	КОНТЕКСТ ПРОЕКТА.....	5
4.2.1	Общие цели.....	5
4.3	ГЛАВНЫЕ УГРОЗЫ И ВОЗМОЖНОСТИ .....	5
4.3.1	Перенос основного внимания с Южного на Северный порт.....	5
4.3.2	Новое постановление Правительства об отмене концессий .....	6
4.3.3	Строительство других портов в Мангистауской области .....	8
4.3.4	Значение последних тенденций в грузоперевозках .....	8
4.3.5	Информация о проектировании Северного порта .....	10
4.3.6	Подготовка проекта Корпоративного плана.....	10
4.3.7	Водозаборы опреснительного завода и электростанции .....	10
4.3.8	Транспортные системы внутренней территории порта .....	11
4.3.9	Нефтепроводы к закрепленным причалам.....	11
4.3.10	Коэффициент готовности существующих нефтеналивных причалов.....	11
4.4	Помощь со СТОРОНЫ АММТП .....	12
5	ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА .....	13
5.1	Цели и Задачи ПРОЕКТА, как Указано в ТЗ.....	13
5.1.1	Результаты, которые должны быть достигнуты.....	13
5.2	Подход к РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА.....	13
5.2.1	Методология .....	13
5.2.2	Руководящий комитет .....	13
5.2.3	График работ.....	15
5.3	Намеченные РЕЗУЛЬТАТЫ и ИТОГИ .....	16
5.3.1	График представления разрабатываемых документов .....	16
5.4	ПЛАНИРОВАНИЕ НА ВСЮ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ПРОЕКТА.....	17
5.4.1	Ресурсы .....	17
5.4.2	Представляемые документы .....	17
5.5	ОГРАНИЧЕНИЯ, РИСКИ и ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ.....	17
5.5.1	Риски, указанные в ТЗ.....	17
5.5.2	Дополнительные риски, выявленные на начальном этапе.....	18
5.6	ПЛАНИРОВАНИЕ НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД.....	18
6	СПИСОК ЧЕРТЕЖЕЙ.....	18
ЧЕРТЕЖ I.	Позапная разработка Концептуального Генерального плана: Этап I	
ЧЕРТЕЖ II.	Позапная разработка Концептуального Генерального плана: Этап II	
ЧЕРТЕЖ III.	Позапная разработка Концептуального Генерального плана: Этап III	
ЧЕРТЕЖ IV.	Позапная разработка Концептуального Генерального плана: Этап IV	
ЧЕРТЕЖ V.	Позапная разработка Концептуального Генерального плана: Этап V	
ЧЕРТЕЖ VI.	Позапная разработка Концептуального Генерального плана: Этап VI	
ЧЕРТЕЖ VII.	Позапная разработка Концептуального Генерального плана: Этап VII	
7	ПРИЛОЖЕНИЯ.....	18
ПРИЛОЖЕНИЕ 01.	Измененное Техническое задание	
ПРИЛОЖЕНИЕ 02.	Протоколы организационных совещаний 1-7	
ПРИЛОЖЕНИЕ 03.	Протокол начальной конференции -8	

## 4 АНАЛИЗ ПРОЕКТА

### 4.1 НАЧАЛО РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Датой начала выполнения консультационного контракта является 5-е июня 2007 года. Передовая группа, включавшая господ Гарднера, Лаинга, Бэйли, Турдзеладзе и госпожу Ирину Голосову, была собрана 10-го июня и прибыла в Актау 11-го июня.

В течение недели начиная с 18-го июня были проведены встречи с местными экспертами группы из ТОО «Проектировщик». Затем эксперты ТОО «Проектировщик» приступили к работе над сбором данных и подготовкой проектов чертежей, которые необходимы для составления Концептуального Генерального плана.

В течение июня компания «Скотт Уилсон» использовала офисные помещения, предоставленные АММТП. 1-го июля компания «Скотт Уилсон» открыла офис проекта в Актау, в котором начала работать штатный координатор проекта Фарида Нагиева.

11-го и 13-го июня были проведены организационные встречи с партнером по реализации проекта Актауским международным морским торговым портом (АММТП). См. Протоколы Организационный Сопещаний в Приложении 01.

Начальная конференция по проекту была отложена в связи с отсутствием некоторых участников и была проведена только 24-го июля. См. Протоколы Организационный Сопещаний в Приложении 03.

На начальном этапе был достигнут удовлетворительный прогресс. Администрация АММТП предоставила группе большое количество данных и последнюю отчетную документацию, что позволило нам создать четкую картину работы порта.



Конференция по открытию проекта, 24 июля 2007г., конференц - зал порта Актау

## 4.2 КОНТЕКСТ ПРОЕКТА

### 4.2.1 Общие цели

Как указано в Техническом задании (ТЗ), общая цель проекта заключается в том, чтобы провести детальную независимую оценку перспектив порта Актау в отношении следующих общих целей развития:

- интеграция Казахстана в международную морскую транспортную систему;
- повышение привлекательности порта как важного транспортного звена для соответствующих участников транспортного сектора;
- укрепление стратегической роли порта Актау в Центрально-азиатском регионе, использование преимуществ его уникального географического положения;
- разработка различных транспортных маршрутов с выходом к портам Черного моря через Волго-Донской канал и через Кавказ;
- укрепление роли порта Актау в международной торговле в Центральной Азии и в других регионах мира;
- снижение транспортных издержек;
- содействие дальнейшим инвестициям, включая частный капитал;
- обзор форм собственности и структуры управления портом Актау.

В этом контексте АММТП ожидает получить помощь от Консультанта в форме конкурсной документации для проекта расширения порта в северном направлении. Для обоснования инвестиций в любое такое расширение необходимо технико-экономическое обоснование.

### 4.3 Главные угрозы и возможности

В ТЗ описана ситуация, которую консультант мог бы увидеть в Актау, и потенциальные возможности для порта, которые необходимо изучить в ходе исследования.

Однако фактическая ситуация в Актау отличается от ситуации, описанной в ТЗ. При этом возникли некоторые дополнительные проблемы, которые были выявлены на начальном этапе и которые также необходимо изучить. Об этом говорится в следующих разделах.

#### 4.3.1 Перенос основного внимания с Южного на Северный порт

Когда ТЗ было написано для проекта, Северный порт строился по концессионному соглашению с Мобилекс. Поэтому в ТЗ, прежде всего, рассматривался проект расширения Южного порта.

По различным причинам проект строительства Северного порта в настоящее время приостановлен, а концессионное соглашение с Мобилекс расторгнуто.

Текущая ситуация заключается в том, что волнолом и мол для Северного порта уже частично построены. Известно, что тендер на проведение строительных работ, которые необходимы для завершения строительства, пройдет 8-го августа. К октябрю 2007 года планируется заключить контракт на производство строительных работ. Примерная стоимость этого контракта, который будет финансироваться Банком развития Казахстана, составляет 80 миллионов долларов США.

ОВОС для контракта на строительство волнолома и мола не была закончена, и руководство АММТП попросило включить его в ОВОС для оставшихся работ в Северном порту, которая должна быть разработана Консультантами.

Основными последствиями изменения ситуации в Северном порту является изменение графика предоставления разрабатываемых документов и перенос акцента в содержании некоторых документов. Мнение Партнера по реализации проекта в отношении принятия требуемых



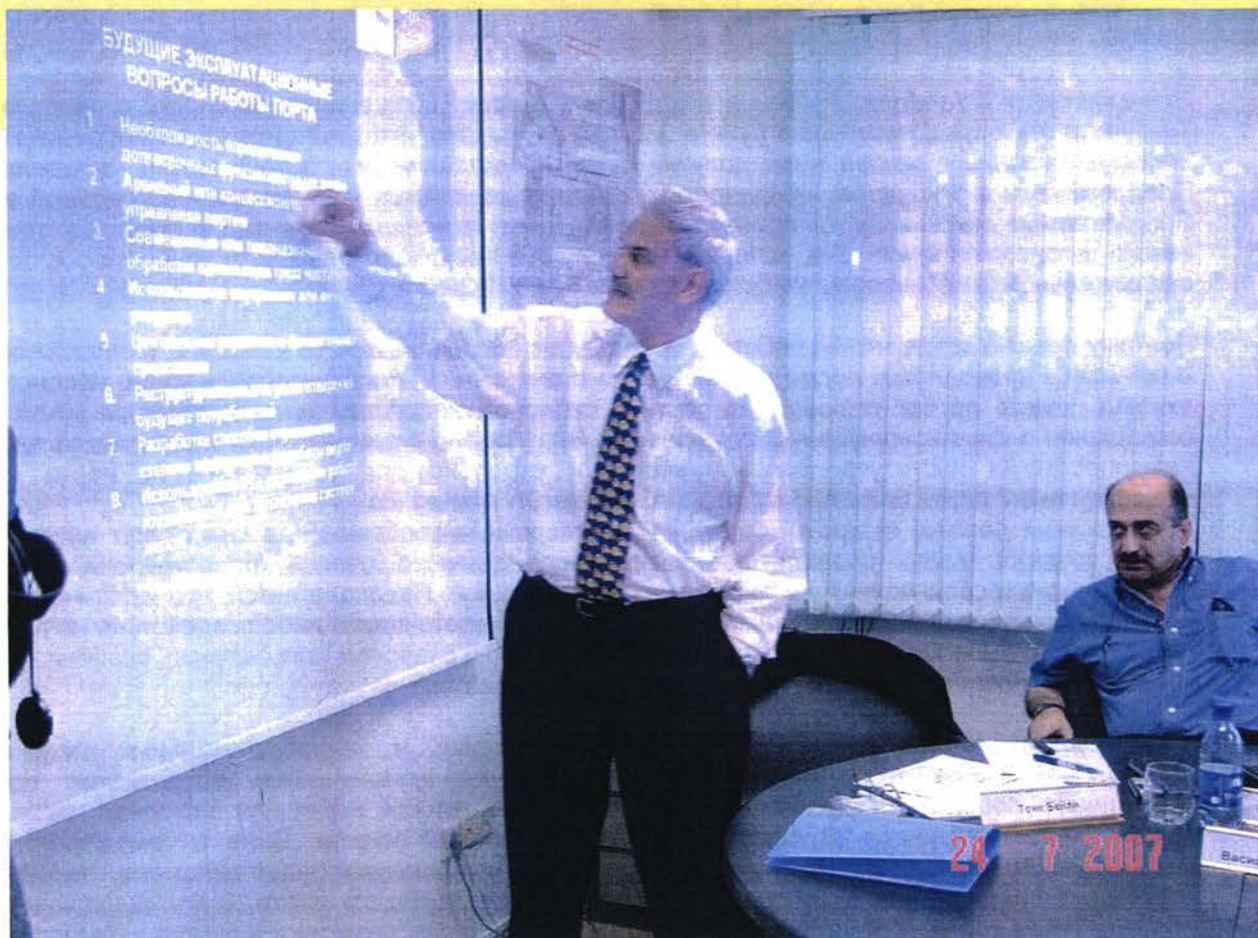
изменений к календарному плану работ было высказано на организационном совещании 11-го июня (см. протоколы встреч и приложения).

Пересмотренный график разработки документов приводится в Разделе 5.4.1, а соответствующее пересмотренное ТЗ включено в Приложение 01.

Очевидно, что для соблюдения этого графика будет необходимо начать работу над рабочим проектом и конкурсной документацией на строительство причала в Северном порту прежде, чем будет завершено Технико-экономическое обоснование для этих работ. Это означает, что существует риск того, что может потребоваться некоторая дополнительная работа для внесения изменений в конкурсную документацию в будущем, чтобы согласовать ее с результатами Технико-экономического обоснования.

#### 4.3.2 Новое постановление Правительства об отмене концессий

В Постановлении Правительства Республики Казахстан от 28-го марта 2007 № 431 приводится перечень проектов, которые могут быть предоставлены в концессию, и тех, которые не могут быть предоставлены в концессию. Это Постановление отменяет концессионное соглашение по Северному порту.



Презентация Тони Бэйли по структурным и юридическим проблемам, 24 июля 2007 г.

Концессионное соглашение с Мобилекс создало в порту трудное положение в том плане, что его функциональная и, следовательно, юридическая и институциональная роли стали бы различными в северной расширяемой и главной части порта. Таким образом, возникла потребность в определении того, как эти противоречия можно было бы устранить в долгосрочной перспективе. При этом не было никакой необходимости в рассмотрении выполнимости инженерных или технико-экономических аспектов проекта строительства Северного порта. Эти задачи должны были концентрироваться на Южном порту. В центре исследования будет находиться проект расширения порта в северном направлении.

Это означает, что значительная часть Задачи 4.2.6, которая касается вариантов социального партнерства между частным сектором и государством, а также концессий, больше не применима.

Поэтому предлагается, чтобы теперь Консультант сконцентрировал свои усилия на следующих подкомпонентах:

- оценка имеющихся слабых сторон юридических и институциональных механизмов;
- предложения по укреплению юридических и институциональных механизмов;
- предложения по механизмам предоставления в аренду нефтеналивных причалов в Северном порту и, возможно, в существующем порту;
- институциональные и технические мероприятия по привлечению компаний, занимающихся транспортировкой нефти, в порт Актау вместо использования порта Курык или трубопровода КТК.

Эти изменения потребуют внесения коррективов в сроки исполнения, указанные в предложении Консультанта и предложенные в пункте 5.2 ТЗ, где указано, что доклад по Оценке юридических и институциональных механизмов должен быть представлен на третий месяц, а доклад по Предложениям в отношении юридических и институциональных механизмов – на седьмой месяц. Предлагаемые даты являются нереалистичными ввиду изменения ориентации проекта и принятия нового законодательного акта, который лишает возможности использовать концессии, и поэтому они должны быть перенесены на более поздние этапы проекта.

Поэтому предлагается, чтобы работа над докладом по Оценке юридических и институциональных механизмов проводилась после рассмотрения результатов Технико-экономического обоснования, охватывающего проект расширения порта в северном направлении, и достижения какого-либо соглашения о финансировании этого проекта. Это связано с тем, что поскольку предложения по юридическим и институциональным вопросам отдельно для существующего порта и для существующего порта плюс проект расширения могут отличаться.

Предложения должны отражать средне- и долгосрочные требования, а они станут известны на более поздних этапах проекта, возможно, после девятого месяца (представление Технико-экономического обоснования плюс три месяца на оценку). Предполагается, что юридические или институциональные механизмы сами по себе не будут иметь какого-либо воздействия на решение относительно выполнимости проекта расширения порта в северном направлении, особенно теперь, когда вариант передачи в концессию больше не учитывается.

Предлагается, чтобы начальная Оценка юридических и институциональных механизмов проводилась после того, как будет готово Технико-экономическое обоснование проекта расширения порта в северном направлении с тем, чтобы нынешняя исходная позиция и потенциальные варианты строительства были полностью поняты. Даже в том случае, если реализация проекта расширения порта в северном направлении будет отложена, Консультант подготовит предложения в отношении будущего существующего порта и его функциональных ролей, а также соответствующих юридических и институциональных инструментов удовлетворения его средне- и долгосрочных потребностей. Поэтому предлагается, чтобы сроки представления разрабатываемых документов по этому заданию были такими:

- ✓ ➤ Оценка юридических и институциональных механизмов: девятый месяц
- ✓ ➤ Предложения по юридическим и институциональным рекомендациям: тринадцатый месяц

#### 4.3.3 Строительство других портов в Мангистауской области

Порт Актау не является единственным портом в Мангистауской области. Новое строительство и расширение существующих сооружений планируется в Баутино - 130 км к северу и в Курыке 70 км - к югу.

Оба эти порта создают потенциальную угрозу Актау, потому что экспортеры нефти будут иметь возможность отправлять часть своих объемов через эти порты.

#### 4.3.4 Значение последних тенденций в грузоперевозках

В Техническом задании говорится, что Концептуальный Генеральный план и предварительное Технико-экономическое обоснование должны быть разработаны на основе прогнозов АММТП. Однако второй набор прогнозов был представлен в докладе Шейлы Фаррелл и ее коллег для ЕБРР (февраль 2006 года).

Кроме того, в ходе рассмотрения прогнозов АММТП мы изучили последние тенденции в грузоперевозках и варианты транспортировки и на основе последних тенденций составили начальные перспективные оценки. Эти перспективные оценки не являются окончательными, поскольку мы еще не проводили встреч с пользователями услуг портов и должны собрать дополнительные данные, но они позволяют поднять очень важные вопросы.

Потенциальное воздействие различных предположений о грузоперевозках на потребность в причалах и на планирование Северного порта будет видно из следующей выдержки из Концептуального Генерального плана, подготовленного Консультантами параллельно с настоящим Первоначальным докладом:

#### Потребность в новых причалах, определенная на основе альтернативных предположений о грузоперевозках

КОЛИЧЕСТВО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПРИЧАЛОВ			
	2006 год	2010 год	2015 год
<b>1. Прогноз АММТП по грузопотокам</b>			
Нефтеналивные	0.0	4.2	5.3
Для генеральных грузов	0.0	2.7	4.2
Зерновые	0.0	0.0	0.0
<b>2. Предварительные перспективные оценки компании «Скотт Уилсон» без Курыка</b>			
Нефтеналивные	0.0	4.9	6.4
Для генеральных грузов	0.0	0.0	1.2
Зерновые	0.0	0.0	0.0
<b>3. Предварительные перспективные оценки компании «Скотт Уилсон» с Курыком</b>			
Нефтеналивные	0.0	1.8	0.1
Для генеральных грузов	0.0	0.0	1.2
Зерновые	0.0	0.0	0.0

Как видно из таблицы, потребность в дополнительных причалах в 2015 году варьируется от 4 причалов для генеральных грузов и 6 нефтеналивных причалов до 1 причала для генеральных грузов и ни одного нефтеналивного причала в зависимости от предположений о грузоперевозках. Очевидно, что, если сценарий 3 в вышеупомянутой таблице окажется реальным, то Северный порт будет абсолютно не нужен. Возможно, что потребности, указанные в сценарии 3, можно удовлетворить за счет оптимизации работы только существующего порта и обойтись без строительства Северного порта.

Чтобы оценить потребность в инвестициях, важно определить, что можно переваливать на существующих портовых сооружениях при оказании эффективных услуг и ведении эффективного

маркетинга. В частности, привлечение грузов в порт, вряд ли, будет максимальным, особенно нефти, если эффективность работы порта будет страдать от недостатков, упомянутых в докладе ЕБРР, то есть от чрезмерного воздействия волн на причалы, приводящего к простоям судов.

Поэтому потребуется полный обзор конструкции и компоновки волнолома, строительство которого в настоящее время предусматривается и планируется, с тем, чтобы при необходимости предпринять корректирующие меры прежде, чем причалы будут спроектированы и пущены в эксплуатацию.

Также маловероятно, что грузопотоки, которые могут обрабатываться на новых сооружениях в Курыке, будут перенаправлены в Актау, если процедуры управления и эксплуатации причалов не будут такими же эффективными как те, что ожидаются в Курыке. Поэтому необходимо изучить методы эксплуатации причалов в АММТП, чтобы обеспечить максимальные стимулы для привлечения потенциальных потребителей. Например, нефтедобывающие компании можно привлечь, предложив им заключить долгосрочный арендный договор с правом устанавливать свое собственное оборудование и использовать свои операционные процедуры на причалах.

Эти соображения также выдвигают на первый план тот факт, что с учетом текущих показателей проект расширения порта в северном направлении может основываться главным образом на потребности в нефтеналивных причалах. Без устойчивого спроса на нефтеналивные причалы проект расширения порта в северном направлении в настоящее время вряд ли будет обоснованным. Справиться с увеличением перевозок сухих грузов до 0,5 миллионов тонн в год можно за счет оптимизации процедур перевалки грузов в существующем порту.



Конференция по открытию проекта, 24июля 2007 г., конференц - зал порта Актау

Однако, если государственная политика или стимулирование нефтедобывающих компаний смогут обеспечить продолжение поставок нефти через Актау после ввода в строй порта Курык, то тогда строительство Северного порта, вероятно, будет оправдано при условии, что его строительство будет идти параллельно со строительством железнодорожной и трубопроводной сети, а также резервуарного парка, по которым нефть поступает в порт. Среди возможных стимулов можно

назвать оптимизацию операционных процедур, по крайней мере, до уровня эффективности, которую нефтедобывающие компании ожидают получить в Курыке.

После окончания строительства Северного порта вполне возможно, что промышленные и строительные организации в Актау будут привлечены новым портом, и создадут спрос на транспортировку сухих грузов, который в настоящее время очень незначителен, что оправдывает строительство объектов по перевалке сухих грузов в новом порту.

Возможные этапы разработки Концептуального Генерального плана представлены на Чертежах I-VII. Более подробная информация об этапах строительства приводится в Концептуальном Генеральном плане.

#### 4.3.5 Информация о проектировании Северного порта

Частично проектирование Северного порта было выполнено Казгидро для Мобилекс перед тем, как концессионное соглашение было расторгнуто.

Информация геотехнических, топографических и батиметрических изысканий, использованная при проектировании Северного порта, крайне необходима по двум основным причинам:

- как было упомянуто в пункте 4.3.4 важно обеспечить, чтобы гавань была защищена от воздействия волн как можно лучше; а так же
- если имеющиеся данные изысканий не будут предоставлены, то тогда придется организовывать новые изыскания, и это может привести к задержке в проведении закупок новых нефтеналивных причалов, предусмотренных в Пункте 8 Генерального графика, представленного в Разделе 4.4 ниже.

#### 4.3.6 Подготовка проекта Корпоративного плана

Перенос центра внимания на Северный порт, в котором АММТП будет выступать в качестве оператора услуг, требует внесения изменений в объем работ, указанный в пункте 4.2.7 ТЗ. Однако эти изменения, возможно, будут относительно небольшими.

Основные корректировки будут касаться согласования сроков, указанных в предложении Консультанта и предложенных в пункте 5.2 ТЗ, в котором говорится, что доклад по Оценке управления и организации должен быть представлен на третий месяц, а проект Корпоративного плана на седьмой месяц. Предложенные даты в настоящее время уже не могут быть соблюдены ввиду изменения основных целей проекта, и их необходимо перенести на более поздние этапы исследования.

Нет никаких свидетельств того, что текущее управление и организация неблагоприятно влияют на финансовую и эксплуатационную эффективность, хотя следует признать, что позднее может потребоваться внести изменения при внедрении в порту современной лучшей международной практики. По сути, будет необходимо проводить долгосрочные изменения, но они не являются неотложными как при антикризисном управлении и должны проводиться постепенно по ходу реализации проекта.

В частности, в ТЗ подчеркивается необходимость в разработке проекта Корпоративного плана с упором на дальнейшее укрепление управления и организации. Однако потребности порта станут более понятными только после принятия решения в отношении проекта расширения порта в северном направлении. В связи с этим, сроки представления этих двух докладов необходимо перенести на более позднее время. Поэтому предлагается, чтобы сроки представления разрабатываемых документов по этому заданию были такими:

- |                                   |                   |
|-----------------------------------|-------------------|
| ➤ оценка управления и организации | девятый месяц     |
| ➤ проект Корпоративного плана     | тринадцатый месяц |

#### 4.3.7 Водозаборы опреснительного завода и электростанции

Электростанция и опреснительный завод, от которых Актау получает воду и электроэнергию, расположены на территории, прилегающей к порту с тыльной стороны. Водозаборы и водоотводы этих ключевых объектов расположены как к северу, так и к югу от порта.

При разработке вариантов развития порта необходимо учитывать эти объекты. В частности водозаборы опреснительного завода должны быть постоянно защищены от загрязнения нефтью, поскольку нефть может повредить завод. Это требование будет иметь большее воздействие на Южный порт, чем на Северный.

#### 4.3.8 Транспортные системы внутренней территории порта

Прогнозируемый рост интенсивности движения у причалов в Актау, как у существующих, так и у новых, должен быть подкреплен адекватной пропускной способностью внутренних железнодорожных и трубопроводных систем.

Будет необходимо понять и оценить любые ограничения, налагаемые на эксплуатацию трубопровода и железнодорожных путей.

#### 4.3.9 Нефтепроводы к закрепленным причалам

Нефть поступает в порт по трубопроводам или железной дороге и находится на временном хранении на нефтебазах, эксплуатируемых компаниями Артис Оверсиз, Терминаликс и КТО. Трубопроводы идущие от нефтебаз к причалам не являются объектами общего пользования. Некоторые линии закреплены за конкретными компаниями, конкретной продукцией и конкретными причалами.

Эта ситуация с закрепленными объектами должна быть учтена при оценке имеющейся пропускной способности порта. Подобным образом необходимо рассмотреть возможные альтернативы закрепленным объектам при изучении способов увеличения пропускной способности, производительности и привлекательности порта для потребителей.

#### 4.3.10 Коэффициент готовности существующих нефтеналивных причалов

Хотя в ТЗ и указано, что 6 причалов используются для отгрузки сырой нефти, очевидно, что на практике обычно используются только 4 причала. Это - причалы 4 и 5, расположенные рядом с железнодорожным паромным терминалом, и причалы 9 и 10, расположенные на волноломе гавани.

Причал 11 обозначен как нефтеналивной, но мы понимаем, что этот причал в настоящее время не используется для отгрузки нефти. Причал 8 обозначен как причал двойного назначения: как причал для железнодорожного парама и как нефтеналивной причал.

Причалы 9 и 10 являются самыми старыми причалами в порту и больше других подвергаются воздействию волн. Вероятность того, что один из них или оба причала выйдут из строя, гораздо выше, чем для других нефтеналивных причалов. Любой простой на существующих нефтеналивных причалах будет иметь серьезные последствия для репутации порта и может удержать будущих потребителей от использования порта, когда появятся другие варианты, например трубопровод КТК и предложенный нефтеперевалочный порт в Курыке.



Конференция по открытию проекта, 24 июля 2007г., конференц зал порта Актау

#### 4.4 Помощь со Стороны АММТП

Руководство АММТП откликнулось на просьбу предоставить информацию и предоставило обширные статистические данные по грузоперевозкам и эксплуатации, а также предыдущие доклады. Имеется необходимость организовать встречи с пользователями услуг портов.

Самые важные встречи, которые нам необходимы, должны быть проведены с представителями организаций, которые бы были наиболее хорошо осведомлены о перспективах роста перевозок следующих грузов. В идеале, это должны быть сами экспортеры или импортеры, но если они не базируются в районе Актау, то следующим лучшим вариантом могут стать портовые агенты, транспортно-экспедиционные агентства и т.д., которые работают с этими грузами.

Перечень встреч, необходимых для подготовки предварительного Технико-экономического обоснования:

НЕФТЕДОБЫВАЮЩИЕ КОМПАНИИ	КОМПАНИИ, ПРОИЗВОДЯЩИЕ ГЕНЕРАЛЬНЫЕ/СУХИЕ ГРУЗЫ	ДРУГИЕ КЛЮЧЕВЫЕ СТОРОНЫ
> Аджип ККО	> Зерно	> Казмортрансфлот
> Тенгизшевройл	> Сталь	> Администрация местной зоны свободной торговли
> КМГ	> Другие металлы	> Министерство энергетики и минеральных ресурсов
> Мангистаумунайгаз	> Металлический лом	> Министерство сельского хозяйства (для обсуждения вопросов экспорта зерна)
> Каразамбасмунай	> Продовольствие	> Министерства, занимающиеся вопросами зон свободной торговли
> КННК Актобемунайгаз	> Сера	Министерство транспорта
> Бузачи Оперейтинг Компани	> Химикаты	> Каспийское пароходство
> ПетроКазахстан Кумколь Ресорсес	> Лесоматериалы	> КазахТемирЖолы
> Казкортранс Сервис	> Контейнеры	> КаскорТрансСервис
> Казтрансойл		
> Терминалекс		
> Артис Оверсиз		

## **5 ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА**

### **5.1 Цели и Задачи ПРОЕКТА, как Указано в ТЗ**

#### **5.1.1 Результаты, которые должны быть достигнуты**

Необходимо провести следующие исследования и выполнить задачи:

- прогноз грузоперевозок на 2010, 2015 и 2020 годы, включая разбивку по видам транспорта, прогнозы по морским и контейнерным перевозкам, а также оценку потенциала грузоперевозок для свободной экономической зоны и логистического центра;
- поэтапный Генеральный план и подъездные транспортные маршруты, необходимые для развития порта на период до 2020 года на основе оценки существующих объектов, проекта расширения порта в северном направлении и потенциала грузоперевозок;
- Техничко-экономическое обоснование на кратко- и среднесрочный период развития порта (главным образом расширение порта в северном и южном направлениях, свободная экономическая зона и логистический центр) во взаимодействии с заинтересованными международными финансовыми институтами;
- Отчет ОВОС; Каспийское пароходство
- техническая и тендерная документация для строительства основных портовых сооружений для Северного порта с учетом работы, уже проделанной в Северному порту;
- предложение по юридическому и институциональному укреплению порта Актау с целью создания структуры, способной привлечь частное финансирование;
- интегрированный Корпоративный план для Актауского международного морского торгового порта, в котором основное внимание уделяется дальнейшему укреплению управления и организации, маркетингу и информационной системе управления, а также возросшей конкуренции между портами.

### **5.2 Подход к Реализации ПРОЕКТА**

#### **5.2.1 Методология**

Методология, которая будет использоваться при реализации проекта, остается прежней, как описано в техническом предложении, представленном консультантами вместе с конкурсной заявкой на этот проект.

#### **5.2.2 Руководящий комитет**

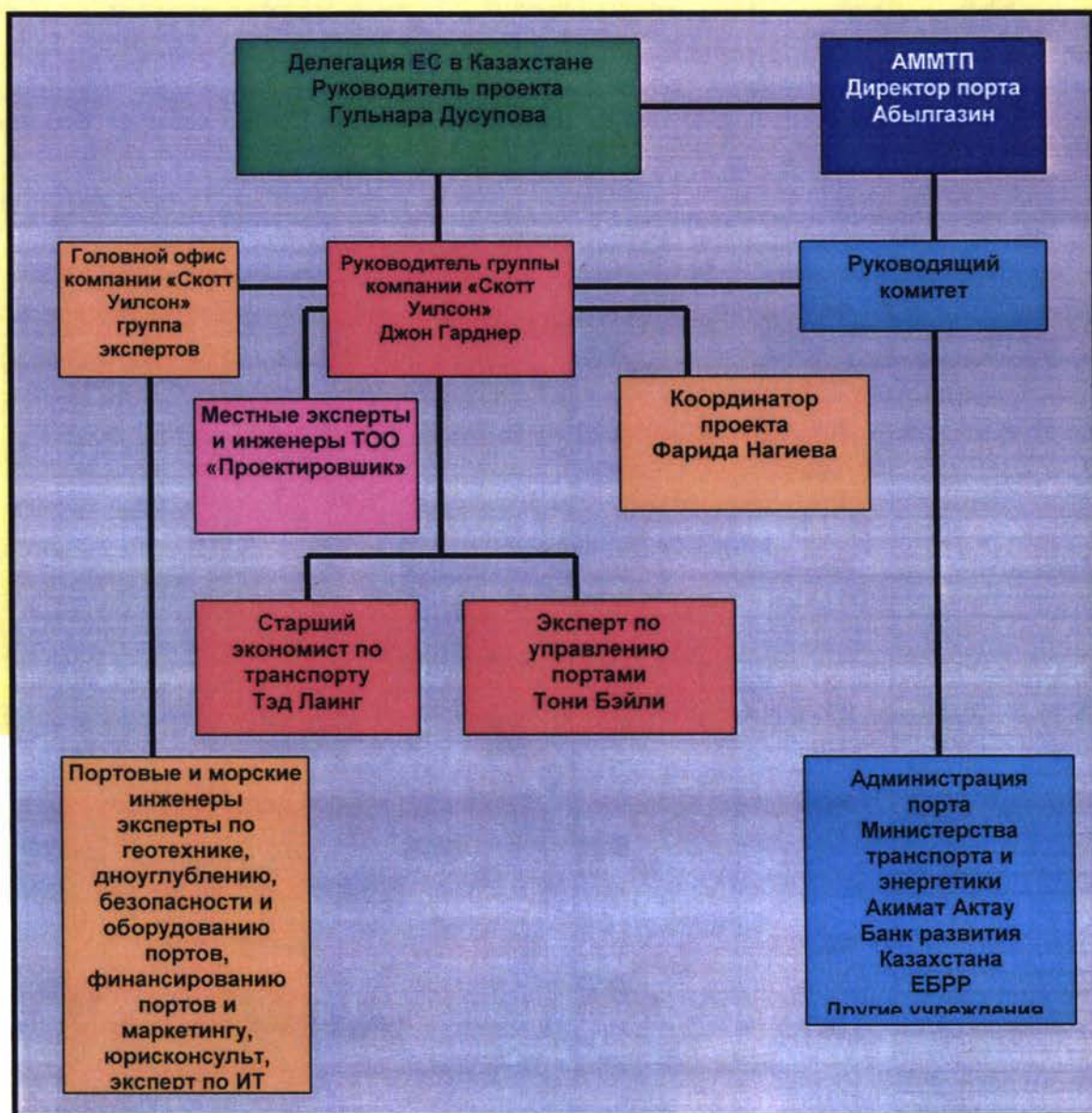
Вопросы формирования Руководящего комитета обсуждались на Начальной конференции по проекту.

Роль комитета показана на организационной схеме ниже:

Предварительные даты заседаний Руководящего комитета:

- 10 октября 2007 года;
- 9 января 2008 года;
- 9 апреля 2008 года;
- 9 июля 2008 года;
- 8 октября 2008.



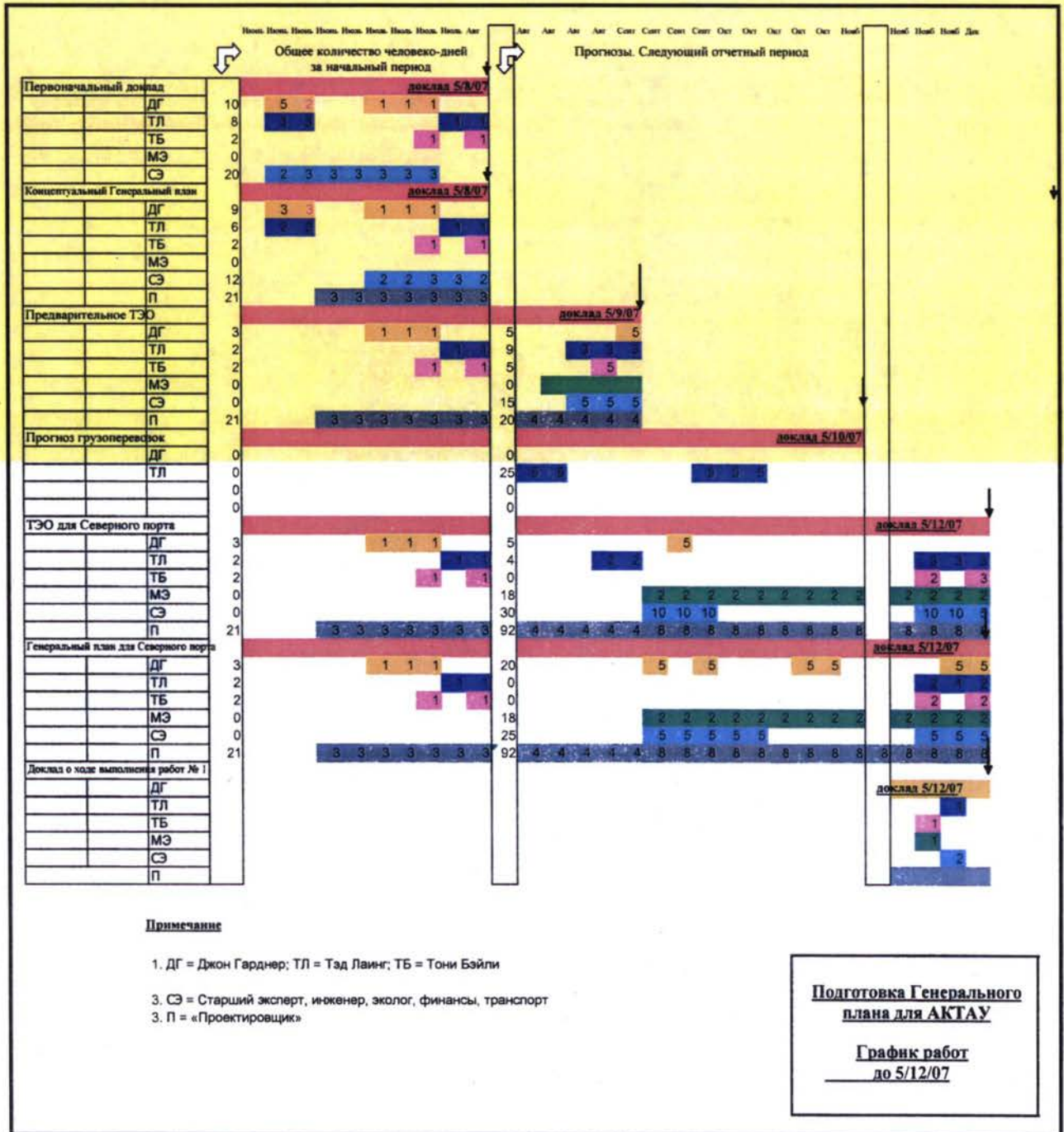


Состав Руководящего комитета представлен в таблице ниже:

Организация	Количество человек (члены могут сменяться, поэтому указано количество, а не фамилии)
АММТП	2
Акимат Мангистауской области	1
Министерство транспорта и коммуникаций	2
Министерство экономики и бюджетного планирования	1
Министерство энергетики или Государственная нефтегазовая компания	1
Европейский Союз	1
ЕБРР	1
Банк развития Казахстана	1
Компания «Скотт Уилсон» и ТОО «Проектировщик»	3

### 5.2.3 График работ

График работ, пересмотренный в соответствии с измененным графиком представления разрабатываемых документов, приводится в Разделе 5.4.1 ниже. График работ до 5-го декабря 2007 года приведен ниже:



### 5.3 НАМЕЧЕННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ И ИТОГИ

#### 5.3.1 График представления разрабатываемых документов

Индикативный график реализации проекта:

ПУНКТ	ОСНОВНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ	МЕСЯЦЕВ (на английско м языке)	МЕСЯЦЕВ (на русском языке)
1	Первоначальный отчёт	2.0	2.0
2	Концептуальный Генеральный план (основанный на имеющихся прогнозах грузоперевозок)	2.0	2.5
3	Предварительное технико-экономическое обоснование расширения порта (основанное на имеющихся прогнозах грузоперевозок и исследованиях)	3.0	3.5
4	Комплексный прогноз грузоперевозок, морских и контейнерных перевозок	4.0	4.5
5	Технико-экономическое обоснование расширения Порта в северном направлении.	6.0	6.5
6	Отчет ОВОС (оценка воздействия на окружающую среду)	6.0	6.5
7	Генеральная схема существующего и северного портов	6.0	6.5
8	Доклад о ходе выполнения работ № 1	6.0	6.0
9	Технический проект, спецификации и конкурсная документация для выбранного варианта непосредственного расширения порта	9.0	9.5
10	Оценка юридической и институциональной базы, а также управления и организации	9.0	9.5
11	Технико-экономическое обоснование расширения порта в южном направлении, включая оценку воздействия на окружающую среду	12.0	12.5
12	Доклад о ходе выполнения работ № 2	12.0	12.0
13	Предложение по юридическим и институциональным вопросам, включая проект Корпоративного плана	13.0	13.5
14	Проект заключительного доклада по разработке генерального плана порта, технико-экономического обоснования и подготовке тендера по закупке работ по расширению порта	14.0	15.0
15	Оказание помощи в проведении тендерных процедур и реализации предложений по юридическому и институциональному укреплению, а также разработке корпоративного плана	17.0 постоянно	17.0 постоянно
16	Заключительный доклад по дополнительным мерам	17.5	18.0

## 5.4 ПЛАНИРОВАНИЕ НА ВСЮ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ПРОЕКТА

### 5.4.1 Ресурсы

Необходимы следующие людские ресурсы, пересмотренные в соответствии с измененным ТЗ:

ОПИСАНИЕ РЕСУРСА		КОЛИЧЕСТВО ЧЕЛОВЕКО-ДНЕЙ
Эксперты на долгосрочной основе	Руководитель группы	92
	Старший эксперты	
	Младший эксперты	177
Эксперты на краткосрочной основе	Старший эксперты	481
	Младший эксперты	960
<b>ИТОГО:</b>		<b>1,745</b>

Общий План операций представлен в Таблице 1.

Общий План достижения результатов представлен в Таблице 2.

### 5.4.2 Представляемые документы

Сроки представления разрабатываемых документов указаны в Разделе 3.1 выше.

## 5.5 ОГРАНИЧЕНИЯ, РИСКИ и ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ

### 5.5.1 Риски, указанные в ТЗ

Необходимо специальное разрешение органов безопасности для получения карт масштаба менее 1:10000, которые необходимы для работы над проектом. Это может вызвать некоторую задержку сроков представления документов.

Существует угроза того, что информация, необходимая для детальной оценки важных конкурирующих транспортных коридоров, в особенности ключевых детерминантов при выборе видов транспорта и маршрутов, таких как время, стоимость, надежность и безопасность, не будет предоставлена ввиду ее конфиденциального характера, поэтому нам придется использовать свои собственные оценки.

Хотя инвестиции в причалы и объекты для обработки сухих грузов могли бы быть экономически достаточно обоснованными, но они не будут жизнеспособными с финансовой точки зрения, поскольку перегрузка сырья, такого как металлолом и железо, не приносит высоких прибылей.

Кроме того, продолжительный период освоения финансирования нового железнодорожного подъездного пути и застройки больших площадей в свободной экономической зоне могут оказаться негативным фактором для финансовой жизнеспособности проекта.

Существует вероятность того, что Правительство Казахстана, главным образом по стратегическим соображениям, может посчитать тендер и техническую помощь слишком долгим процессом и отдаст распоряжение на начало реализации проекта расширения порта в северном направлении, не ожидая окончательных результатов разработки Генерального плана и Технико-экономического обоснования или не проведя полную оценку результатов данных исследований.

### 5.5.2 Дополнительные риски, выявленные на начальном этапе

Финансовая жизнеспособность будет зависеть от многих факторов. На данном этапе прогнозы грузоперевозок для Северного порта говорят о наличии широкого круга возможностей, над которыми АММТП имеет ограниченный контроль. Мы разработаем матрицу рисков, в которой будут указаны мероприятия, необходимые для смягчения внешних рисков.

Группа, назначенная для реализации Проекта, полна решимости оказать высокопрофессиональную и своевременную помощь и поддерживать самое тесное сотрудничество с администрацией Актауского международного морского торгового порта с целью минимизации этих рисков и подобных факторов, которые могли бы помешать успешному проведению работ.

### 5.6 ПЛАНИРОВАНИЕ НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

Ключевыми датами следующего отчетного периода, результатом которого будет представление Доклад о ходе выполнения работ № 1, являются:

- Концептуальный Генеральный план, 5.08.2007 года;
- предварительное Технико-экономическое обоснование, 5.09.2007 года;
- Прогноз грузоперевозок, 5.10.2007 года;
- Технико-экономическое обоснование для Северного порта, 5.12.2007 года;
- Отчет ОВОС, 5.12.2007;
- Генеральный план схема существующего и северного портов, 5.12.2007 года;
- Доклад о ходе выполнения работ № 1, 5.12.2007 года.

План операций на следующий отчетный период представлен в Таблице 3.

## 6 СПИСОК ЧЕРТЕЖЕЙ

ЧЕРТЕЖ I.	Поэтапная разработка Концептуального Генерального плана: Этап 1
ЧЕРТЕЖ II.	Поэтапная разработка Концептуального Генерального плана: Этап II
ЧЕРТЕЖ III.	Поэтапная разработка Концептуального Генерального плана: Этап III
ЧЕРТЕЖ IV.	Поэтапная разработка Концептуального Генерального плана: Этап IV
ЧЕРТЕЖ V.	Поэтапная разработка Концептуального Генерального плана: Этап V
ЧЕРТЕЖ VI.	Поэтапная разработка Концептуального Генерального плана: Этап VI
ЧЕРТЕЖ VII.	Поэтапная разработка Концептуального Генерального плана: Этап VII

## 7 ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 01.	Пересмотренное Техническое задание
ПРИЛОЖЕНИЕ 02.	Протоколы организационных совещаний 1-7
ПРИЛОЖЕНИЕ 03.	Протокол начальной конференции

**ТАБЛИЦА 1: ОБЩИЙ ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ**

Название проекта: Генеральный план и Технико-экономическое обоснование для порта Актау (Казахстан)					Номер проекта: EuropeAid 123967/C/SER/KZ					Страна: Казахстан					Страница: 1 из 1													
Период планирования: с 5-го августа 2007 года по 5-е декабря 2008 года					Подготовлен: 5-го августа 2007 года					Консультант ЕС: Компания «Скотт Уилсон»																		
Цели проекта: Главная цель проекта заключается в том, чтобы провести независимую оценку перспектив развития порта Актау и подготовить средне- и долгосрочный Генеральный план для реализации этих перспектив. Непосредственные требования к расширению порта в северном направлении будут переработаны в детальный проект и конкурсную документацию.																												
№ п/п	ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ	СРОКИ ИСПОЛНЕНИЯ												РЕСУРСЫ														
		2007 год						2008 год						ПЕРСОНАЛ (человеко-месяцев)		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ИНОЕ											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2			3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Консультант ЕС
					x	x																						
	Первоначальный отчет					x	x																					
	Концептуальный Генеральный план					x	x																					
	Предварительное Технико-экономическое обоснование для Северного порта							x																				
	Прогнозы грузоперевозок								x																			
	Технико-экономическое обоснование для Северного порта							X	X	X	X																	
	Генеральный план для Северного порта							x	x	x	x																	
	Конкурсная документация										x	x																
	Законодательная база											x	x															
	Технико-экономическое обоснование для Южного порта																	x	x									
	Проект Корпоративного плана																	x	x	x								
	Проект Заключительного отчета																	x	x	x	x							
	<b>ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ</b>																								<b>789</b>	<b>960</b>		

ТАБЛИЦА 2:

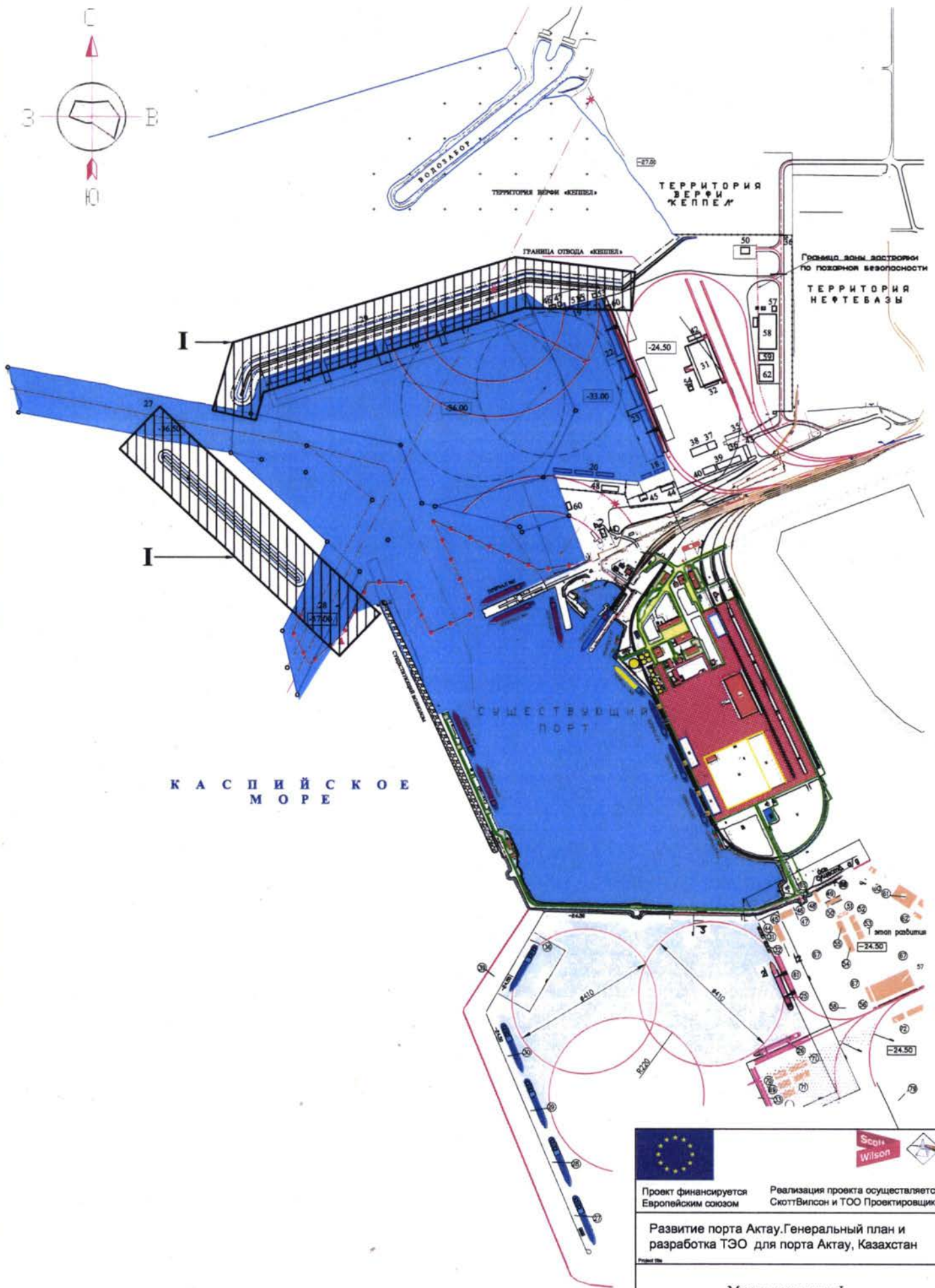
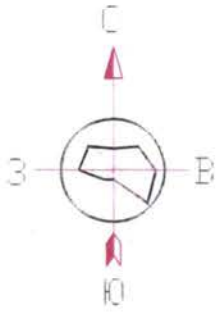
## ОБЩИЙ ПЛАН РАБОТЫ И ПРЕДПОЛАГАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Название проекта: Генеральный план и Технико-экономическое обоснование для порта Актау (Казахстан)	Номер проекта: EuropeAid 123967/C/SER/KZ	Страна: Казахстан	Страница: 1 из 1
Период планирования: с 5-го августа 2007 года по 5-е декабря 2008 года	Подготовлен: 5-го августа 2007 года	Консультант ЕС: Компания «Скотт Уилсон»	
РЕЗУЛЬТАТЫ	СОГЛАСОВАННАЯ ЦЕЛЬ И КОНТРОЛИРУЕМЫЕ ИНДИКАТОРЫ	ОГРАНИЧЕНИЯ И ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ С/А	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Первоначальный отчет: 5 августа 2007 года</li> <li>➤ Концептуальный Генеральный план: 5 августа 2007 года</li> <li>➤ Предварительное Технико-экономическое обоснование для Северного порта: 5 сентября 2007 года</li> <li>➤ Прогнозы грузоперевозок: октябрь 2007 года</li> <li>➤ Технико-экономическое обоснование для Северного порта: 5 декабря 2007 года</li> <li>➤ Генеральный план для Северного порта: 5 декабря 2007 года</li> <li>➤ Конкурсная документация: 5 марта 2008 года</li> <li>➤ Законодательная база: 5 марта 2008 года</li> <li>➤ Технико-экономическое обоснование для Южного порта: 5 июня 2008 года</li> <li>➤ Проект Корпоративного плана: 5 июля 2008 года</li> <li>➤ Проект Заключительного отчета: 5 августа 2008 года</li> <li>➤ <b>ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ: 5 декабря 2008 года</b></li> </ul>	Доклады представляются своевременно, а затем принимаются партнером по реализации проекта	Планируемые даты будут пересматриваться в свете новой информации и в случае согласования новых дат в тех случаях, когда это применимо.	

**ТАБЛИЦА 3: ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (Рабочая программа)**

Название проекта: Генеральный план и Техничко-экономическое обоснование для порта Актау (Казахстан)		Номер проекта: EuropeAid 123967/C/SER/KZ		Страна: Казахстан				Страница: 1 из 1									
Период планирования: с 5-го августа по 5-е декабря 2007 года		Подготовлен: 5 августа 2007 года		Консультант ЕС: Компания «Скотт Уилсон»													
Цели проекта: Главная цель проекта заключается в том, чтобы провести детальную независимую оценку перспектив развития порта Актау и подготовить средне- и долгосрочный Генеральный план для реализации этих перспектив. Непосредственные требования к расширению порта в северном направлении будут переработаны в детальный проект и конкурсную документацию.																	
		СРОКИ ИСПОЛНЕНИЯ										РЕСУРСЫ					
		2007 (месяцы)										ПЕРСОНАЛ		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ИНОЕ		
№ п/п	МЕРОПРИЯТИЯ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Консультант ЕС	Партнер		
	➤ Первоначальный отчёт						■	■	■								
	➤ Концептуальный Генеральный план						■	■	■								
	➤ Предварительное Техничко-экономическое обоснование для Северного порта								■	■							
	➤ Прогнозы грузоперевозок								■	■	■						
	➤ Техничко-экономическое обоснование для Северного порта								■	■	■	■	■				
	➤ Генеральный план для Северного порта								■	■	■	■	■				
	➤ Тендерная документация								■	■	■	■	■				
	➤ Отчет о ходе выполнения работ № 1												★				
													<b>263</b>	<b>320</b>			
													ИТОГО				





Проект финансируется Европейским союзом

Реализация проекта осуществляется СкоттВилсон и ТОО Проектировщик

Развитие порта Актау. Генеральный план и разработка ТЭО для порта Актау, Казахстан

Project title

Мастер план - этап I

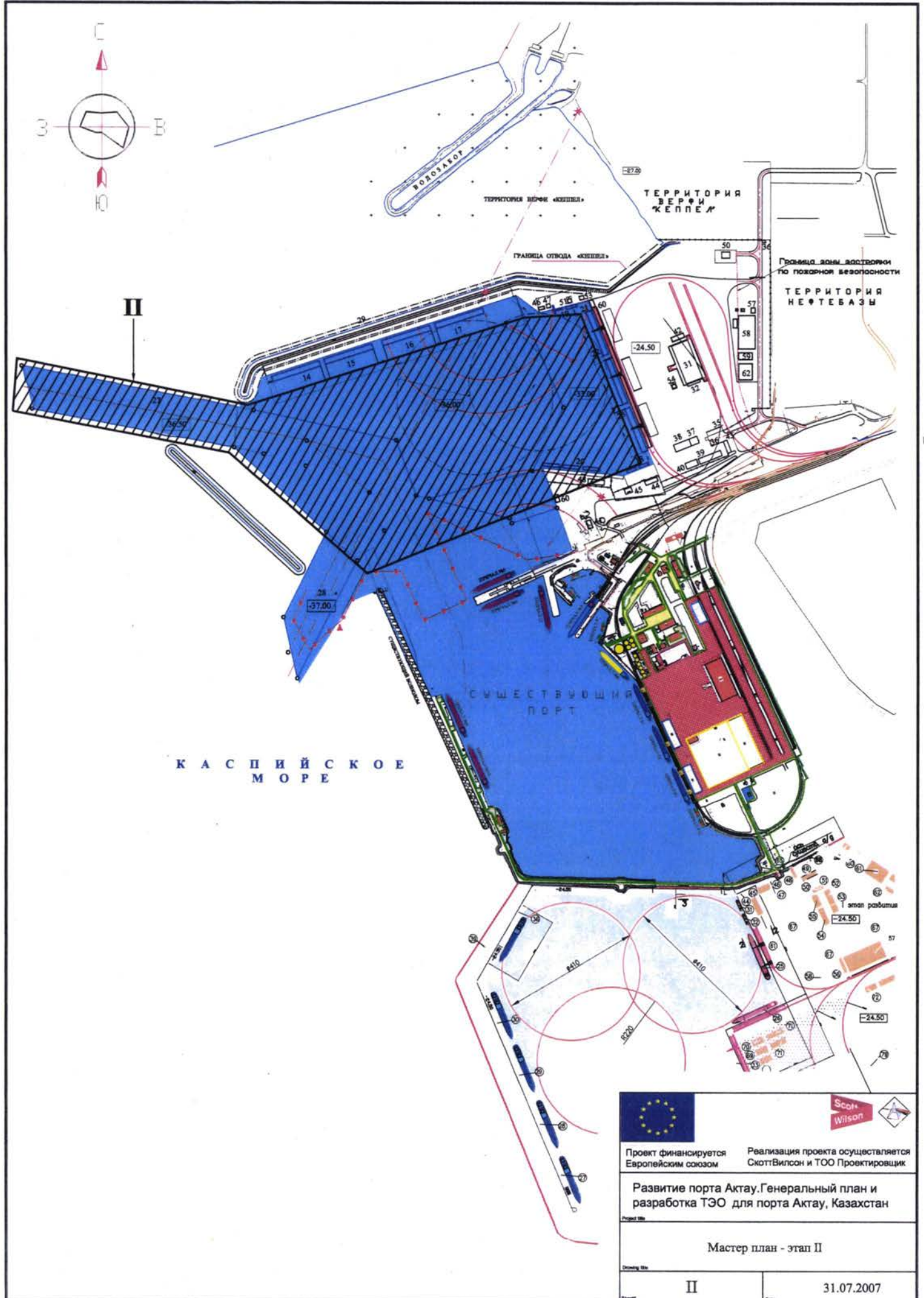
Drawing title

I

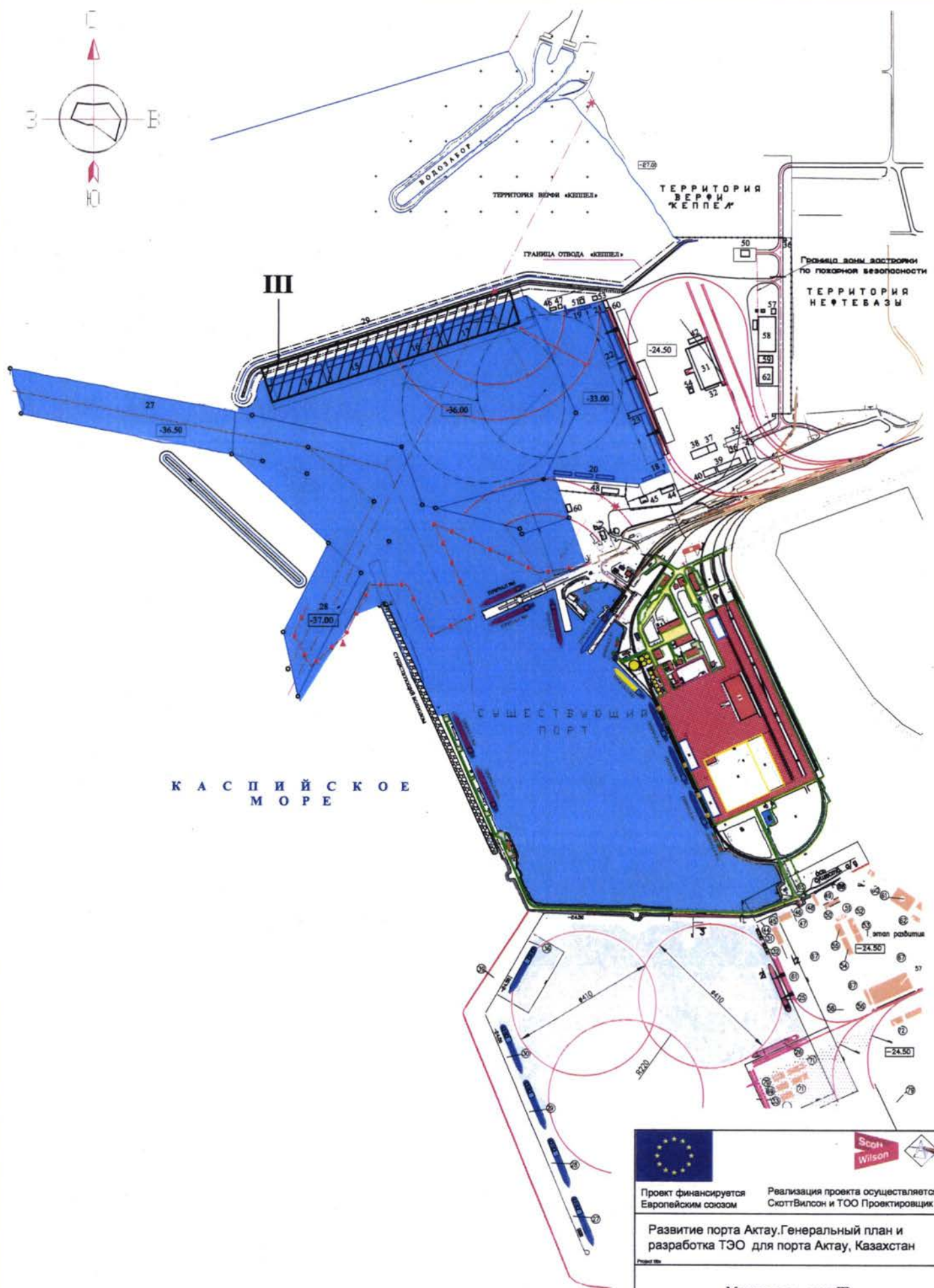
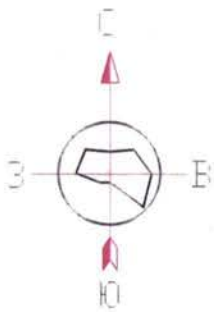
31.07.2007

Sheet

Date



 	
Проект финансируется Европейским союзом	Реализация проекта осуществляется СкоттВилсон и ТОО Проектировщик
Развитие порта Актау. Генеральный план и разработка ТЭО для порта Актау, Казахстан	
Project title:	
Мастер план - этап II	
Drawing title:	
II	31.07.2007
Sheet:	Date:



КАСПИЙСКОЕ  
МОРЕ



Проект финансируется  
Европейским союзом

Реализация проекта осуществляется  
СкоттВилсон и ТОО Проектировщик

Развитие порта Актау. Генеральный план и  
разработка ТЭО для порта Актау, Казахстан

Project No.

Мастер план - этап III

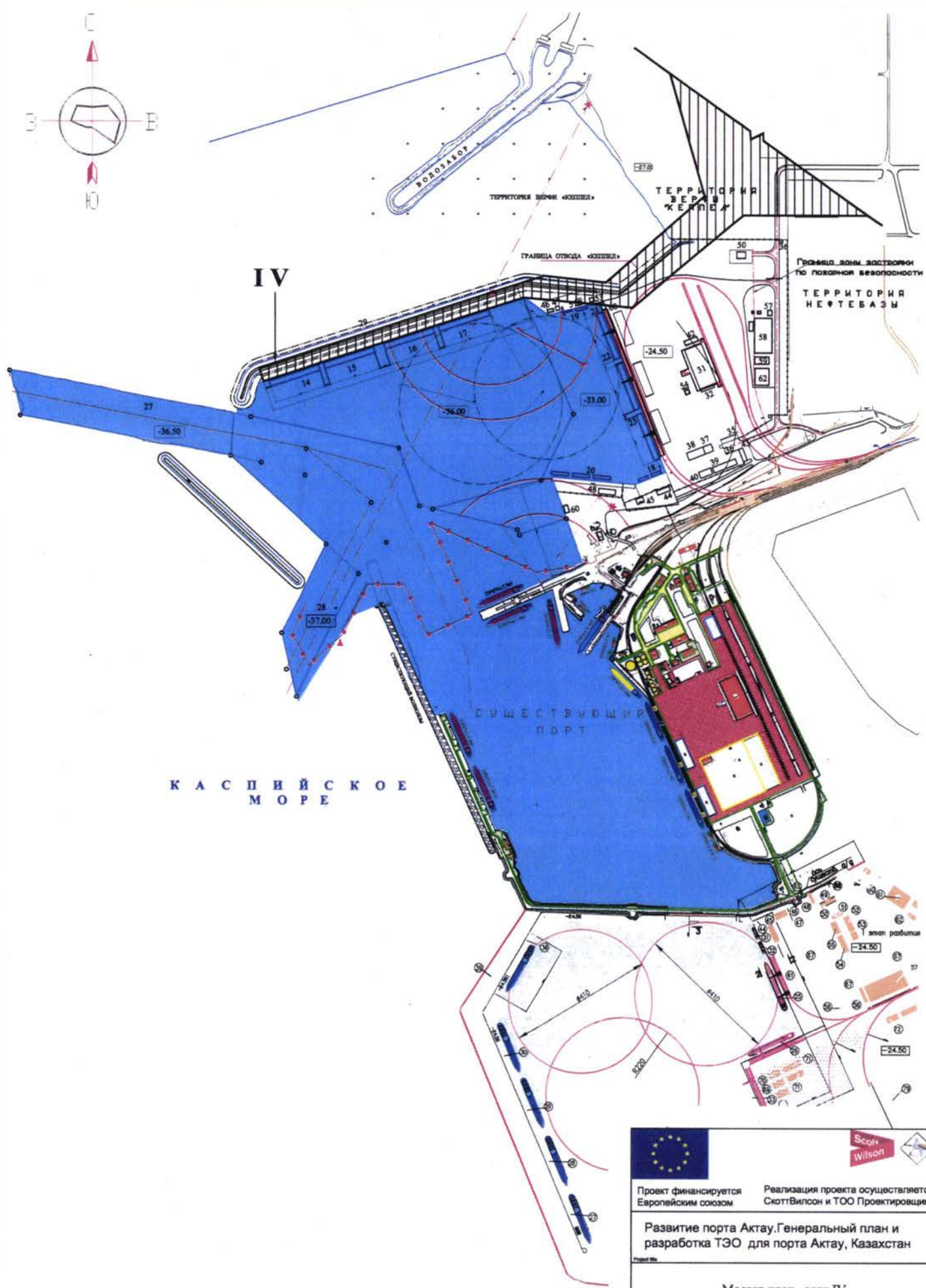
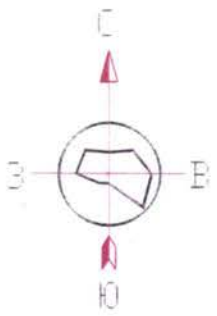
Drawing No.

III

31.07.2007

Sheet

Date



КАСПИЙСКОЕ  
МОРЕ

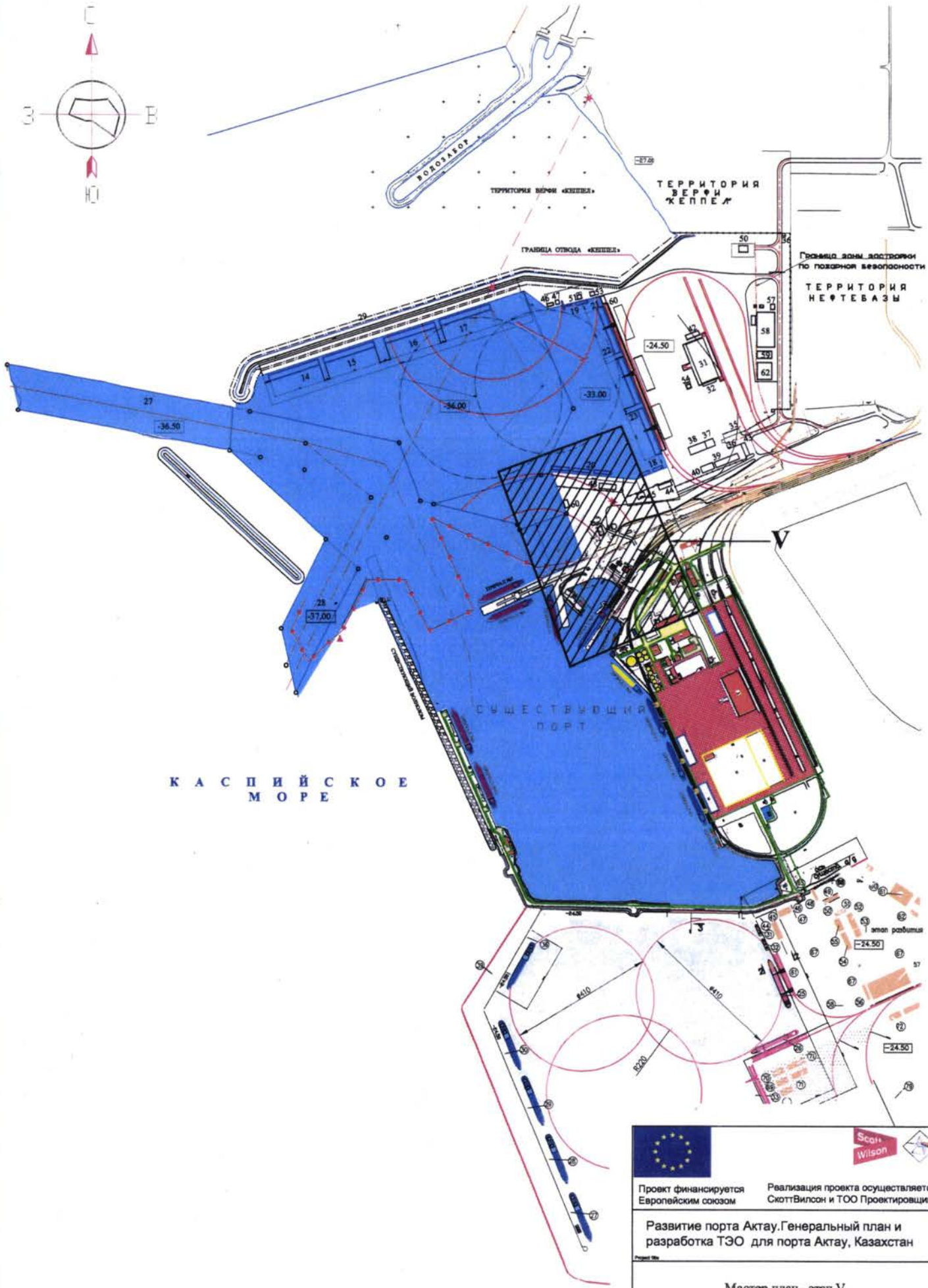
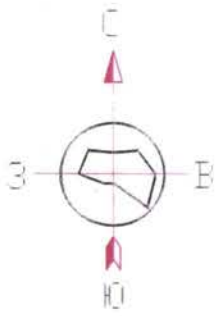
IV



Проект финансируется Европейским союзом      Реализация проекта осуществляется СкоттВилсон и ТОО Проектировщик

Развитие порта Актау. Генеральный план и разработка ТЭО для порта Актау, Казахстан

Project title	
Мастер план - этап IV	
Drawing title	
IV	31.07.2007
Sheet	Date



КАСПИЙСКОЕ  
МОРЕ

СУЩЕСТВУЮЩИЙ  
ПОРТ

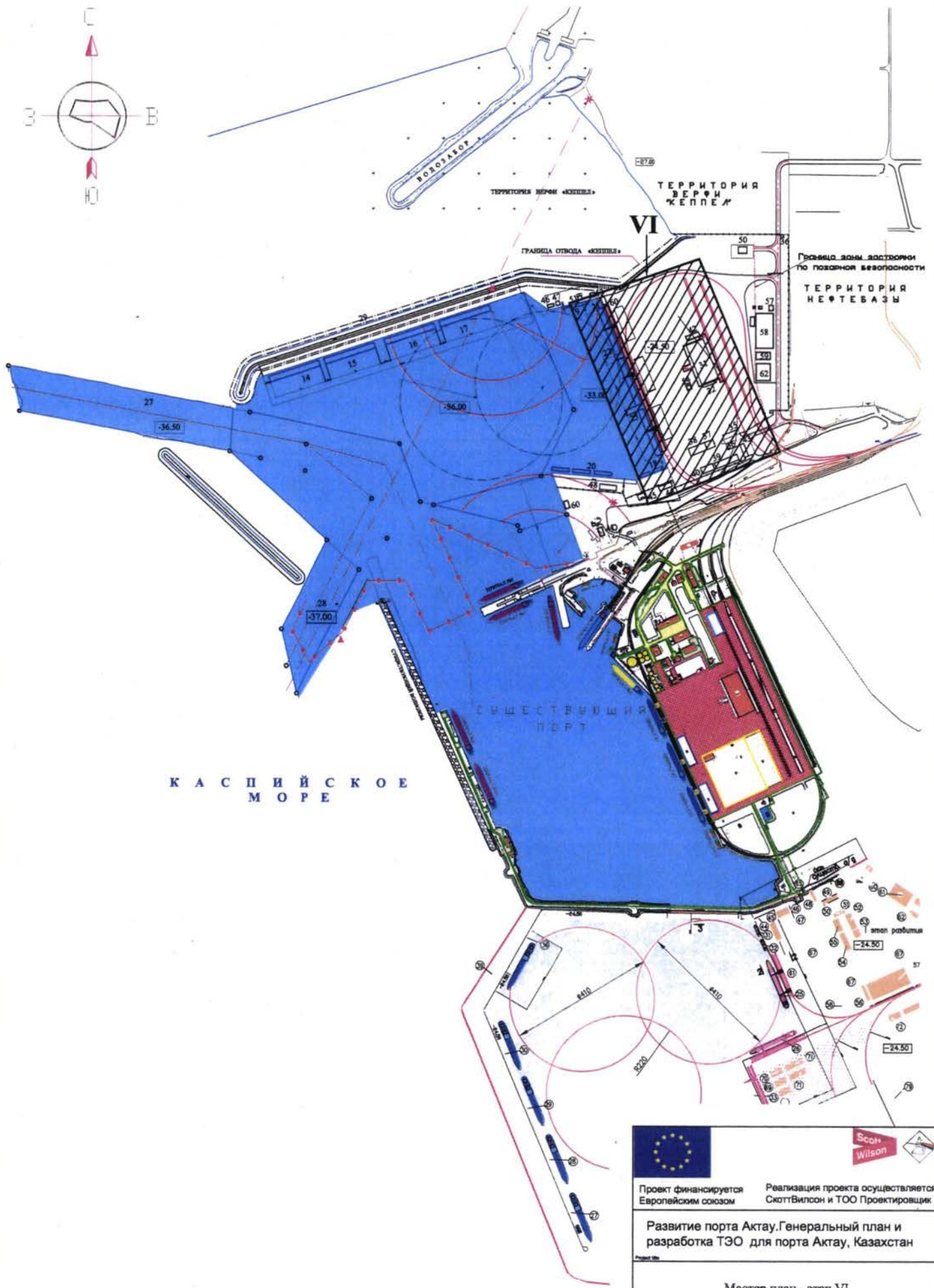


Проект финансируется  
Европейским союзом

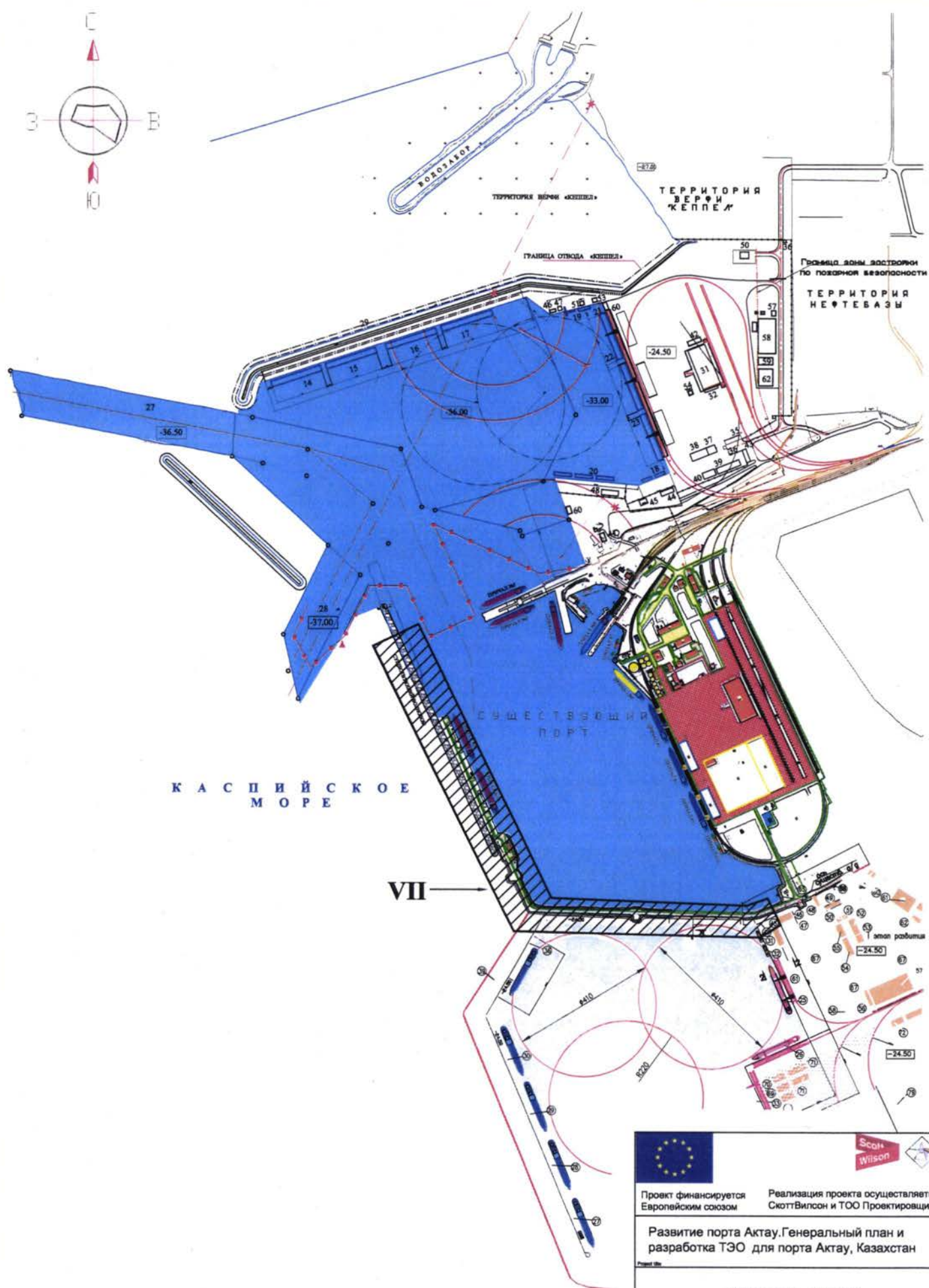
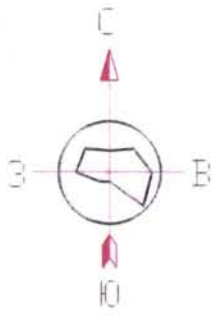
Реализация проекта осуществляется  
СкоттВилсон и ТОО Проектировщик

Развитие порта Актау. Генеральный план и  
разработка ТЭО для порта Актау, Казахстан

Project title	
Мастер план - этап V	
Drawing title	
V	
Sheet	Date
	31.07.2007



 	
Проект финансируется Европейским союзом	Реализация проекта осуществляется Скоттвилсон и ТОО Проектировщик
<b>Развитие порта Актау. Генеральный план и разработка ТЭО для порта Актау, Казахстан</b>	
Project title:	
Master plan - stage VI	
Drawing title:	VI
Number:	Date: 31.07.2007



КАСПИЙСКОЕ  
МОРЕ

VII →

 	
Проект финансируется Европейским союзом	Реализация проекта осуществляется СкоттВилсон и ТОО Проектировщик
Развитие порта Актау. Генеральный план и разработка ТЭО для порта Актау, Казахстан	
Project title:	
Мастер план - этап VII	
Drawing title:	
VII	Date: 31.07.2007
Sheet:	
Date:	

# **ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ – ТАСИС**

**Техническое Задание  
для регионального проекта ТАСИС**

**«Генеральный План и Технико-экономическое  
обоснование развития Порта Актау, Казахстан»**

**Казахстан**

**Центрально-Азиатская Программа Действий 2005**



## ПРИЛОЖЕНИЕ II: ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

1	ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	2
1.1	Страна-получатель .....	2
1.2	Нанимающий Орган .....	2
1.3	Соответствующая исходная информация .....	2
1.4	Текущее состояние Порта Актау.....	3
1.5	Взаимосвязанные программы и другие финансирующие действия .....	6
2	ЦЕЛИ ПРОЕКТА И ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ .....	7
2.1	Общие цели.....	7
2.2	Цель .....	7
2.3	Результаты, достигнутые Консультантом .....	7
3	ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ И РИСКИ.....	8
3.1	Предположения, которые легли в основу проведения проекта .....	8
3.2	Риски .....	8
4	ОБЪЕМ РАБОТ .....	9
4.1	Общие положения.....	9
4.2	Специфическая деятельность .....	10
4.3	Руководство проектом .....	17
5	МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ И СРОКИ .....	18
5.1	Местонахождение .....	18
5.2	Дата начала работ и срок выполнения .....	19
6	ТРЕБОВАНИЯ.....	20
6.1	Персонал .....	20
6.2	Офисные помещения .....	24
6.3	Средства, обеспечиваемые Консультантом.....	24
6.4	Оборудование .....	24
6.5	Внеплановые расходы.....	24
6.6	Подтверждение расходов .....	25
7	ОТЧЕТЫ .....	25
7.1	Требования к отчетности .....	25
7.2	Подача на рассмотрение и утверждение отчетов о ходе работ .....	26
8	МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА .....	27
8.1	Определение показателей.....	27
8.2	Специальные требования .....	27

## 1 ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

### 1.1 Страна-получатель

Страна-получатель Республика Казахстан (РК).

### 1.2

#### 1.2.А. Партнер

РГП «Актауский международный морской торговый порт», который является бенефициаром данного проекта.

#### 1.2.Б. Нанимающий Орган

Европейский Союз, представленный комиссией европейских сообществ от имени правительства Республики Казахстан.

### 1.3 Соответствующая исходная информация

Европейский Союз поддерживает попытки Казахстана укрепить демократию, развить экономику и завершить переход в рыночную экономику. В эти попытки также входят развитие торговли и интеграция в мировую экономику. Данный проект поможет этому развитию, усилив Порт Актау, как основного поставщика услуг для международных торговых и транзитных перевозок. Техническая Помощь Порту Актау также включена в условия Соглашения о партнерстве и сотрудничестве, Пункт 55, которая среди прочего фокусирует внимание на модернизацию портовых операций и развитию смешанных перевозок.

Казахстан является стороной, подписавшей Многосторонний Договор по ТРАСЕКА (Транспортный Коридор Европа-Центральная Азия через южный Кавказ). Порт Актау является морской линией связи Казахстана в данном коридоре, а также воротами для континентальных стран Центральной Азии, Киргизии, Таджикистана и Узбекистана.

С территорией более чем в 2.7 миллион квадратных метров, Казахстан почти в два раза больше Западной Европы. Общее население страны около 15 миллионов и это означает плотность населенности менее чем 6 человек на квадратный километр.

В 2005 году общий ВВП (внутренний валовой продукт) страны составлял 7,454 миллиардов Тенге = около 46,73 миллиард Евро, что равноценно приблизительно 3,017 Евро на душу населения.

**Таблица 1.3-1** указывает основные экономические показатели на 2001-2005 (процентный рост за каждый год)

**Основные Экономические Показатели, Казахстан, 2001-2005, %**

Пункт	2001	2002	2003	2004	2005
Рост ВВП	13.5	9.8	9.2	9.5	9.5
Валовые внутренние инвестиции/ВВП	26.9	27.3	26.3	25.1	25.3
Уровень инфляции (индекс потребительских цен)	8.4	5.9	6.6	5.4	5.0
Рост денежных запасов (МЗ)	45.1	32.8	26.8	23.4	18.4
Финансовый баланс/ВВП	-0.4	-0.3	-0.9	-1.9	-1.0
Рост экспорта товаров	-3.9	12.3	32.0	6.0	6.0
Рост импорта товаров	11.1	1.6	18.4	12.4	6.8
Деньги на текущем счету/ВВП	-5.0	-2.8	-0.2	-1.1	-0.6
Коэффициент обслуживания долга	37.5	35.2	34.2	33.6	32.3

*Источники: Министерство экономики и планирования бюджета; Министерство Финансов; Национальный Банк Казахстана; Национальное Статистическое Агентство; оценки сотрудников*

В 2005 году общая внешняя торговля составляла около 23,2 миллиард Евро экспорта (Франко-борт), и 14,5 миллиард Евро импорта (СИФ). По сравнению с 2003 годом обе цифры выросли больше чем вдвое, что указывает на очень динамичный экономический рост за последние годы. По последним прогнозам этот рост продолжится.

Основными экспортируемыми товарами являются сырая нефть, уголь, природный газ, сталь и зерно. Торговля, то есть экспорт и импорт, ведется в основном с Российской Федерацией и Китаем. Основным способом транспортировки – железная дорога, затем трубопровод и дорога.

Ясно, что в такой большой стране как Казахстан с достаточно длинными дистанциями для транспорта, будущий экономический рост возможен только с помощью современной высокопроизводительной и экономной транспортной системы. Правительство Казахстана (Правительство Казахстана) полностью это понимает и, поэтому, в марте 2006 года утвердило стратегию развития транспорта до 2015 года, которая предусматривает развитие не только национального транспорта и облегчение импорта и экспорта основных товаров, но также привлечение перевозки транзитных товаров через страну, соперничая с коридорами в других странах. Принимая во внимание большие капитальные затраты, Правительство Казахстана ожидает получить финансирование через Государственно-частное партнерство.

Стратегия определяет нижеследующие основные транспортные коридоры:

- ТРАСЕКА (Транспортный Коридор Европа-Центральная Азия через южный Кавказ);
- Северно-южный коридор;
- Центрально-азиатский коридор;
- Северный коридор
- Южный коридор;
- Дорожный коридор Казахстан-Узбекистан-Туркмения-Иран-Пакистан;

Так-как Порт Актау находится на пересечении первых двух коридоров, Правительство Казахстана приступило к выполнению широкомасштабной программы расширения этого порта (см. Пункт 4.1. внизу), а также планов расширения Порта Баутино и Порта Курик. Оба порта используются для погрузки сырой нефти с годовой пропускной способностью в 5 миллионов тон и 20 миллионов тонн соответственно.

Хотя экспорт сырой нефти является, без сомнения, основной движущей силой инвестиционной программы для Порта Актау, необходимо принять во внимание, что инвестиции для сухого груза также включены в программу. Проекты экспорта нефти принесут пользу и для этих перевозок, которая заключается в многофункциональном использовании таких инфраструктур порта, как внешние оградительные сооружения и в росте эффективности руководства и эксплуатации порта.

#### **1.4 Текущее состояние Порта Актау**

Порт Актау был построен в 1963 году как временное сооружение для освоения урановых и нефтяных месторождений Мангышлакского района Казахстана. Позже Порт сыграл важную роль в строительстве атомной электростанции BN-350. Также порт оказал влияние на развитие химической промышленности и строительного сектора города Актау. Развитие коммерческого порта началось после независимости Казахстана.

Первым важным шагом была Программа Развития и Реконструкции порта Актау в 1997-1999 годах, которая финансировалась Правительством Казахстана и Европейским Банком Реконструкции и Развития, предоставившим заем в 74 миллиона долларов США (61,6 миллионов Евро). В результате грузооборот порта увеличился приблизительно до 10 миллионов сырой нефти и около 1.8 миллионов сухого груза в год.

Вторым важным шагом был План Расширения Порта, принятая Правительством Казахстана в конце 2005 года. Этот план состоит в основном из четырех причалов для сырой нефти и четырех причалов для сухого груза с запасными зонами к северу от существующих портовых сооружений. Инфраструктуры порта как внешние береговые сооружения, углубления дна, налив, и т.д. финансируются Портом (около 100 миллиона долларов США (83,3 миллионов Евро)). Строительные работы начались в 2006 году и должны закончиться к началу 2009 года.

Существующие причальные сооружения указаны в Таблице 1.4-1 внизу, основанное погрузочно-разгрузочное оборудование – в Таблице 1.4-2, а товарооборот в 1996, 2000 и 2005 годах даны в Таблице 1.4-3 (Источник Актауский международный морской торговый порт).

Как видно из последней Таблицы, оборот основного сухого груза за последние четыре года почти не менялся. Поэтому, прогнозы по данному сектору должны проверяться более критически.

**Таблица 1.4-1 Существующие причалы на Порту Актау**

№	Длина, м *	Ширина **	Максим. Осадка м	Основной груз/отведенные корабли
1	140	15	5.3	Общий и сухой груз
2	140	15	5.3	Общий и сухой груз
3	140	15	5.3	Общий и сухой груз
4	130	10	6.5	Сырая нефть
5	130	10	6.5	Сырая нефть
6	130	12	5.3	Зерно
7	70	5	4.6	Портовое судно
8	130	15	5.3	Железнодорожный паром и сырая нефть
9	170	15	5.3	Сырая нефть
10	170	15	7.0	Сырая нефть
11	100	25	4.6	Сырая нефть
12	80	5	4.6	Портовое судно

Наблюдение: \*/ Длина = приблизительные размеры;  
\*\*/ Ширина = приблизительные размеры, запасная зона не включена;

**Таблица 1.4-2 Основное погрузочно-разгрузочное оборудование**

	Тип	Производитель	Мощность	Общее кол-во
1	Портовый кран	Kranbau Eberswalde	10/20 т	1
2	Портовый кран	Kranbau Eberswalde	16/32 т	1
3	Портовый кран	MAN-Takraf	10/20 т	3
4	Мобильный береговой кран	Liebherr LHM 150	36 т	2
5	Мобильный береговой кран	Liebherr LHM 250	64 т	1
6	Промышленный кран	Liebherr LTM1080	80 т	1
7	Тягач для перевалочных складов	Sisu	35 т	4
8	Трейлер	Buiscar	50 т	12
9	Тяжелый автокар	Kalmar, Sisu etc.	16-28 т	4
10	Легкий автокар	Komatsu	1.8 – 5.0 т	8

**Таблица 1.4-3 Товарооборот за 1996, 2000 и 2005 годы (тысяч тонн)**

№	Товарная группа	1996	2001	2005
1.	Насыпной груз	125	5,100	8,950
1.1	Наливной груз (в основном, сырая нефть)	101	5,000	8,900
1.2	Сухой насыпной груз	24	100	50

(в основном, зерно)				
<b>2.</b>	<b>Груз общего назначения</b>	<b>251</b>	<b>1,300</b>	<b>1,450</b>
2.1	Обычный груз о. н. (в основном стальные продукты)	247	1,100	1,100
2.2	Груз железнодорожного парома*	4	200	350
<b>3.</b>	<b>Общий груз</b>	<b>376</b>	<b>6,400</b>	<b>10,400</b>

В 2005 году общее количество торговых кораблей, зашедших в Порт, составило 1,700. Максимальный размер кораблей – недавно построенных танкеров, эксплуатируемых новым национальным пароходством КазМорТрансФлот – отправившихся с порта, указан внизу:

- Длина 149 м;
- Траверз 17 м;
- Макс. осадка 7 м;
- Водоизмещение 12,000 тонны дедвейта

Сырая нефть прибывает в Актау по трубопроводу или в вагонах и перекачивается в три больших нефтехранилищ, откуда груз перекачивается в нефтяные пирсы и загружается в танкеры. Сырая нефть в основном отправляется в Баку, а оттуда по трубопроводу – в Турцию

Основным экспортируемым сухим грузом является сталь, экспортируемая в Иран. Они загружаются промежуточно, то есть груз выгружается из поезда, хранится в открытой складской площадке или в хранилище для транзитных грузов, затем перевозятся на пристань, загружаются на борт.

Существующие сооружения эксплуатируются как служебный порт; то есть портовая администрация, руководство сооружений и портовые операции соединены в Актауском международном морском торговом порту. Концессия на расширение порта в северном направлении, выданная в 2006 году, был отменена в 2007 году. Постановлением Правительства в 2007 году запрещены какие-либо концессии в порту Актау. Так как Порт не получает концессионное вознаграждение – несмотря на портовые сборы, полученные от возрастающего количества кораблей, заходящих в порт – необходимо изучить будущую роль и функции Порта по отношению к Правительству Казахстана и частному сектору и приготовить предложение о юридической и экономико-правовой среде или строению Актауского международного морского торгового порта.

РГП «Актауский международный морской торговый порт» на праве хозяйственного ведения Министерства транспорта Республики Казахстан образовано в соответствии с Постановлением Правительства Республики Казахстан от 26 марта 1996 года №356. Постановлением Правительства Республики Казахстан от 23 апреля 1997 года №644 «Вопросы РГП «Актауский международный морской торговый порт» был определен уполномоченный государственный орган – Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, осуществляющий по отношению к РГП «Актауский международный морской торговый порт» функции субъекта права государственной собственности, в связи с чем была проведена государственная перерегистрация юридического лица. Постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 июля 2003 года №768 «О придании Актаускому морскому торговому порту статуса морского порта международного значения» РГП «АММТП» придан статус морского порта международного значения и РГП «АММТП» было переименовано в РГП «Актауский международный морской торговый порт» на праве хозяйственного ведения Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

У Актауского международного морского торгового порта руководящий состав мирового класса и высококвалифицированная рабочая сила. Общее количество работников составляет около 480 человек, из них 250 человек работают в погрузо-разгрузочном комплексе. Компания работает в соответствии с системой управления качеством ИСО 9001 (Международная Организация Стандартизации), а также в соответствии с системой управления качеством окружающей среды (Международная Организация Стандартизации) ИСО 14001.

Хотя применяются современные системы управления, оказывается, что если смотреть с точки зрения современного портового руководства, применяемые нынешние системы

Электронной Обработки Данных являются *обособленными* и недостаточными. Поэтому, требуется изучение существующей и предложенной более всесторонней и объединенной системы.

С 01.01.2003 года существует специальная Экономическая Зона «Морской Порт Актау», для обеспечения льготных таможенных пошлин и налоговых условий, облегчения дополнительных платных услуг Порта и привлечения транзитных перевозок через Порт. Так как в настоящее время территория Зоны небольшая, предусматривается ее расширение.

На основании всестороннего анализа рынка Порт определил будущий товарный потенциал существующих портовых сооружений, Северного расширения, а также Южного расширения, как указано в **Приложении № 1** и, таким образом, начал планирование и первоначальный дизайн последующего Проекта. В **Приложении № 2** указан план существующего порта.

В существующие портовые сооружения входят 75,000 м<sup>2</sup> открытой площадки и около 6,000 м<sup>2</sup> складского помещения.

### **1.5 Взаимосвязанные программы и другие финансирующие действия**

Как было указано выше, Правительство Казахстана вместе с Европейским Банком Реконструкции и Развития применило программу развития и реконструкции Порта Актау в 1997-1999. Кредит в 74 миллиона долларов США (66.6 миллиона Евро) под гарантией Правительства Казахстана помог модернизировать и обновить инфраструктуру и улучшить управление Портом Актау.

Генеральный План и Техничко-экономическое Обоснование определит первоначальные вопросы и подготовит почву для дальнейшего развития порта и будущих инвестиций.

ТАСИС / ТРАСЕКА (Транспортный Коридор Европа-Центральная Азия через южный Кавказ) реализовал проект Прогноза Перевозок и Техничко-экономическое Обоснование в 1999 – 2001 годах.

В мае 2000 года ТАСИС финансировал Техничко-экономическое Обоснование Перестройки Причала Паромной Переправы в Актау (TNREG 9803). В декабре 2001 года ТАСИС также завершил анализ осуществимости развития новой Каспийской Службы Перевозки.

В 2003 году ЕС поддерживал Порт Актау во время Проекта «Поставка Навигационного Оборудования» и сопровождающих компонентов «Навигационное Оборудование – Руководство и Обучение».

Скоро начнется другой проект, финансируемый в рамках межгосударственной программы ТРАСЕКА, направленный на учебные нужды морского транспорта в регионе ТРАСЕКА (Транспортный Коридор Европа-Центральная Азия через южный Кавказ), которая также даст указания на развитие эффективного морского центра обучения в Порту Актау, обеспечивающего обучение в соответствии с последними стандартами ИМО и Европейской Комиссии.

Соответствующие прошлые, настоящие и будущие проекты ТРАСЕКА (Транспортный Коридор Европа-Центральная Азия через южный Кавказ) указаны на сайте: <http://www.traceca-org.org>.

## **2 ЦЕЛИ ПРОЕКТА И ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ**

### **2.1 Общие цели**

Общая цель проекта – приготовить всестороннюю независимую оценку будущих перспектив порта Актау с учетом следующих общих задач/задач развития:

- Соединение Казахстана с международными морскими транспортными системами;
- Увеличить привлекательность порта как важного звена для соответствующих участников транспортного сектора;
- Укрепление стратегической роли Актау в Центрально Азиатском Регионе, воспользуясь его уникальным географическим месторасположением;
- Развитие разных транспортных путей, ведущих в Черноморские Порты через Волга-Донский Канал, а также через Кавказ;
- Усиление роли Актау в международной торговле с Центральной Азией и другими странами;
- Уменьшение транспортных расходов.
- Облегчение будущих инвестиций, включая частный капитал;
- Обзор структуры владения и руководство Портом Актау.

### **2.2 Цель**

Специфической целью данного проекта является предоставление высоко профессиональных инженерных услуг для Генерального Плана и Технико-экономического обоснования расширения Порта Актау и консультационных услуг по вопросам управления для укрепления правовых, организационных и административных структур Актауского международного морского торгового порта, в том числе предоставление предложения Государственно-Частного Партнерства для руководства Южного терминала.

### **2.3 Результаты, достигнутые Консультантом**

По условиям проекта, победитель тендера должен выполнить нижеследующие исследования и задачи:

- Транспортный прогноз за 2010, 2015 и 2020 годы, включая распределение по видам транспорта, прогноз для судоходства и для перевозки контейнерами, а также оценку возможности транспорта для экономически свободной зоны и транспортно - логистического центра;
- Поэтапный Генеральный план и подъездные транспортные коммуникации на развитие порта до 2020, основанный на оценке существующих сооружений и строящегося Северного расширения;
- Технико-экономическое обоснование кратковременного и среднесрочного развития Порта (в основном расширение в южном и северном направлениях, экономическая свободная зона и транспортно - логистический центр) по согласованию с заинтересованными Международными Финансовыми Организациями;

- Техническая и конкурсная документация на строительство основных портовых сооружений в Северном порту с учетом работ, уже выполненных в Северном порту;
- Предложение правового и организационного укрепления Порты Актау для создания структуры, способной привлечь частное финансирование;
- Объединенный корпоративный план для Актауского международного морского торгового порта, сосредоточивающий внимание на дальнейшем административном и организационном укреплении, маркетинге и Управленческой Информационной Системе, а также являющийся ответом на растущее соперничество между портами.

Для обеспечения устойчивости и распространения результатов проекта, Консультант должен соблюдать **Руководство по Визуальному Представлению Внешних Проектов ЕС**, доступное по адресу представителей ЕС <http://www.delkaz.cec.eu.int>.

### 3 ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ И РИСКИ

#### 3.1 Предположения, которые легли в основу проведения проекта

Как и для других транспортных проектов, для данного проекта основным фактором достижения ожидаемых результатов, в особенности получения информации о соперничающих транспортных коридорах и приготовления прогноза транспортировки, является политическая поддержка Правительства Казахстана, а также соседних стран. Правительство Казахстана и Актауский международный морской торговый порт выразили свое желание сотрудничать при необходимости и принять необходимые меры в приоритетных областях. Эти меры необходимо определить во время Проекта исходя из правовых норм, реформ организационной структуры и в форме распределения ресурсов.

Другое предположение – продолжительная политическая стабильность, институциональный потенциал и экономическое развитие Региона, так как транспортные требования напрямую связаны с экономическим благополучием региона. Оценка влияния этих политических, организационных и экономических рисков является неотъемлемой частью Проекта.

#### 3.2 Риски

Обычными рисками, наверное, является:

- Карты, используемые для Проекта с масштабом меньше 1: 10,000, требуют специальное разрешение службы безопасности. Это может привести к некоторым задержкам при подаче документов.
- Существует некоторая опасность, что информация, требуемая для детальной оценки важных конкурирующих транспортных коридоров, в частности, основные факторы выбора способа и маршрута, то есть время, стоимость, надежность и безопасность считаются конфиденциальными, и поэтому приходится пользоваться собственными приемлемыми оценками.
- Хотя инвестиции в причалы и участки обработки сухого груза можно обосновать с экономической точки зрения, они не целесообразны с финансовой точки зрения, потому что расходы на обработку такого сырья, как металлолом и железа невысокие. А также, длинный срок реализации финансирования новых железнодорожных путей и развитие более обширного участка для экономически свободной зоны могут препятствовать финансовой целесообразности Проекта.



- Очень возможно, что Правительство Казахстана, в основном из-за стратегических причин, рассматривает объявление тендера и применение Технической Помощи как действие, требующее много времени и утверждает расширение в южном направлении, не ожидая окончательного результата Генерального Плана и Технико-Экономического Обоснования или без полного восприятия результатов Проекта.

Поэтому, группа, назначенная для выполнения Проекта, полностью старается оказать высококвалифицированную и убедительную помощь и поддерживать, возможно, близкие отношения с Актауским международным морским торговым портом для уменьшения рисков или похожих факторов, мешающих удачному ходу работ.

## 4 ОБЪЕМ РАБОТ

### 4.1 Общие положения

#### 4.1.1 Описание проекта

Техническая помощь и содействие в области управления относятся к будущему развитию Порта Актау, сосредоточивая внимание на разработку средне- и долгосрочного **Генерального Плана** для всего порта и на всестороннее **технико-экономическое обоснование** развития Северного и Южного терминала Порта, которые смогут ответить требованиям перевозок средней загруженности и которых можно разработать с помощью такой модели Государственно-Частного Партнерства.

Кроме этих основных задач, группа поможет Порт **укрепить правовых основ и организационных структур** Актауского международного морского торгового порта и таким образом согласует отношения между Правительством Казахстана, Портом и частным сектором; поможет **дальнейшему укреплению организационной структуры и руководства** Порта.

В данное время Порт работает в пределе своих возможностей. Поэтому, планируется нижеследующее расширение портовых сооружений:

	Существующие Портовые Сооружения	2010, включая расширение в северном направлении	2015, включая расширение в северном южном направлениях
Пропускная способность для нефти	10.0 миллион т	20.0 миллион т	30.0 миллион т
Пропускная способность для сухого груза	1.8 миллион т	3.0 миллион т	4.2 миллион т

Хотя к трем акваториям гавани можно легко подойти с моря, по всему Порту работает только одна железнодорожная ветка. Так-как все грузы прибывают по железной дороге, Генеральный План должен оценить существующие железнодорожные соединения, анализировать график прибытия поездов и предложить более подходящие соединения и ветки с достаточной грузо-пропускной способностью и вместимостью, которые смогут пропустить будущий ожидаемый поток поездов и вагонов, распределенных по видам транспорта.

Порт планирует создание экономически свободной зоны как часть расширения Южного терминала, который улучшит привлекательность Порта даже для транзитных грузов, и предусматривает создание транспортно - логистического центра для физического распределения и консолидации груза в интересах дополнительных услуг порта. Эти два вопроса должны быть предусмотрены должным образом при проектировке причалов, запасных площадок, дорог и железнодорожных подъездных путей.

Основным преимуществом Генерального Плана является то, что можно обеспечить перспективное развитие Порта более координированным способом и что варианты развития и финансы уже определены – например, универсальные или многофункциональные акватории гавани в сравнении со специализированными акваториями или береговые сооружения в сравнении с морскими сооружениями для погрузки сырой нефти

Технико-экономические обоснования определяют объем, масштабы и возможности дноуглубительных и восстановительных работ, строительство волнорезов, причалов, площадок, зданий, дорог и железнодорожных путей подъезда, инженерных сетей, и т.д. и состоит из полной Оценки Воздействия на Окружающую Среду, а также расчетливой промышленной практики

#### *4.1.2 Охватываемые Географические Зоны*

Техническая помощь и содействие в области управления проводятся в Актау и на родине консультантов. Необходимы также визиты в государственные агентства в Астане и в компании в Алматы, а также в индустриальные Центры Страны и другие порты Казахстана (Баутино/Мангышлак, Курик и возможно другие).

Для оценки портов назначения и происхождения на Каспийском Море рекомендуется провести анализ рынка, обращая особое внимание на конкурирующие транспортные коридоры. Визиты в Азербайджан, Грузию, Туркменистан, Узбекистан, Иран и Российскую Федерацию вместе с представителями из Актауского международного морского торгового порта будет полезным.

#### *4.1.3 Целевая группа*

Проект рассматривает Актауский международный морской торговый порт как основного бенефициара.

В целевую группу входят такие государственные предприятия, как Министерство Транспорта и Коммуникации и Министерство Экономики и Бюджетного Планирования, железнодорожное руководство и операторы, международные финансовые организации, акиматы города Актау и Мангистауской области, судоходные компании и контейнерные перевозчики, руководства порта, транспортные компании Казахстана и охватываемых регионов.

## **4.2 Специфическая деятельность**

Внизу дан список минимальных задач и работ. Консультант может спокойно добавить любые задачи, которые считает необходимым для достижения лучших результатов и целей.

В течение первых двух месяцев проекта Консультант приготовит список Технических Условий для оборудования, предложенного Бенефициаром. Список передается Проектному Менеджеру Европейской Комиссии на двух языках (Русский и Английский). Нанимающий орган руководит всеми тендерными процедурами.

*4.2.1 Кроме всего прочего в оценку будущих требований на 2010, 2015 и 2020 годы, составляющих основу Генерального Плана и Технико-экономического Обоснования, входят:*

- Обзор существующего рыночного анализа и прогноза перевозок с всесторонним обсуждением подробного анализа, уже проведенного Актауским международным морским торговым портом;
- Оценка конкурирующих коридоров/портов для основных важных грузов, мест происхождения и назначения;

- Изучение существующих ограничений, как ограничение осадки или перегрузка портов назначения для отправляемых грузов или портов погрузки для прибывающего груза;
- Оценка будущих транспортных требований Порта Актау по основным типам груза или импортируемых и экспортируемых грузовых групп, а также транзитных грузов на прогнозируемый период;
- Оценка прогнозов будущих перевозок и контейнеров, основанных на прогноз грузов, в том числе на сравнение методов перевозки контейнеров между Баку и Актау (железнодорожный паром, судна для «ро-ро» трейлерных перевозок или судна для вертикальных погрузок и выгрузок);
- Оценка возможности транспорта для экономически свободной зоны и транспортно - логистического центра;
- Анализ распределения по виду транспорта – железной или автомобильной дорогой, трубопроводами, в том числе по типу вагонов и грузовиков;
- Испытания чувствительности для поддержки самого подходящего или реалистического сценария с помощью высокой и низкой оценки, принимая во внимание предусмотрительную оценку политических, организационных и экономических рисков.

4.2.2 *Генеральный План для средне- и долгосрочного развития Порта Актау, принимая во внимание существующую пропускную способность и будущих требований, в том числе:*

- Оценка политики развития существующего порта и транспорта, принимая во внимание предусмотренное развития других портов и/или транспортных коридоров;
- Оценка портовых сооружений (существующих и строящихся), в том числе определение существующих ограничений,
  - Волнорезы, портовой бухты и каналы подхода;
  - Причалы, площадки, подъездные пути и дороги и другая инфраструктура;
  - Склады, мастерские и другие здания, открытые складские помещения
  - Специализированные терминалы (зерно, железнодорожный паромы и причалы);
  - Метеорологические, гидрографические, морские условия;
  - Коммуникации (энергоснабжение и снабжение воды, освещение, канализация, очистка сточных вод, коллектор нефти в мастерских, площади очистки и участки для опасных грузов)
- Оценка существующего портового оборудования (погрузочно-разгрузочное оборудование, морские суда, навигационные приборы, оборудование очистки разлива нефти и другое портовое оборудование), в том числе:
  - Техническое описание и условия;
  - Статистика наличия и использования на каждый месяц 2005 и 2006;
  - Работы, проводимые в мастерской и системы обслуживания;
  - Покупка запасных частей и расходных материалов;
  - Критерия сноса и замены.

- Оценка существующих портовых операций и потока транспорта на железнодорожном пароме и обычных погрузочно-разгрузочных операций, в том числе:
  - Детальная статистика товаров за последние 3 года;
  - Детальная статистика движения кораблей за последние 3 года;
  - Детальная статистика отправленных железнодорожных вагонов и грузовых автомобилей;
  - Погрузочно-разгрузочная система и поток грузов через Порт (распределение по типу товаров, прямые/косвенные системы обработки, маневровые работы, предварительное планирование работ, наблюдение и обзор работ);
  - Распределение мест стоянки и система управления движением кораблей;
  - Детальные показатели работы порта за последние 3 года;
  - Оценка вспомогательных портовых служб (если иное не предусмотрено).
  
- Оценка существующих процедур безопасности и управления окружающей средой, план ликвидации аварий, в том числе оценка риска отправки опасных веществ и обычного груза, а также паромов в одной акватории гавани;
  
- Оценка существующих и будущих требуемых погрузочно-разгрузочных и складских объемов для основных групп грузов (получение/доставка, хранение и пропускная способность причала), определение существующих ограничений, <если есть> и оценка возможность оптимизации пропускной способности существующего и строящегося терминала;
  
- Изучение более просторной экономически свободной зоны и транспортно - логистического центра рядом или около Порта;
  
- Оценка использования существующей земли, в том числе землепользования, кратко- и долгосрочных аренд и предложений для будущего разделения порта по зонам и плана застройки, выполненного совместно с акиматом Актау и, возможно, области;
  
- Оценка существующего железнодорожного соединения между железнодорожной станцией и Портом, маневровые работы компании КазКорТрансСервия и операции разгрузки поездов, проводимые нефтяной индустрии;
  
- Оценка существующих нефтяных хранилищ и магистральных трубопроводов в пределах порта;
  
- Оценка затруднений и ограничений, определенных поэтапным проектом развития, предусматривающим а) улучшение существующих сооружений и систем и в) расширение сооружений на основании прогнозов транспорта;
  
- Предложение распределения груза по существующим и будущим, рекомендуемым сооружениям, принимая во внимание возможный прогресс технологии погрузочно-разгрузочных работ;
  
- Сравнение между морскими сооружениями (например, с помощью погрузочно/разгрузочного сооружения (морского) с помощью много-якорного причала или погрузочно/разгрузочного сооружения (морского) с помощью одно-якорного причала) и береговыми сооружениями / причалами для погрузки сырой нефти, в том числе оценка приморской экономии, используя большие танкеры в сравнении с береговыми затратами и принимая во

внимание критерию выбора участка, например безопасность и защиту окружающей среды, а также ограничения пропускоспособности из-за плохой погоды;

- Техническая, операционная и экономическая оценка вариантов развития (в том числе приблизительные оценки расходов, применимых к данной ситуации; например, принимая во внимание эффекты масштаба для танкеров, навалочников и контейнеров / загрузочных кораблей или инвестиции в многофункциональные или универсальные сооружения по сравнению со специализированными терминалами, а также целесообразные критерии выбора участка, если существуют несколько участков для развития);
- Подготовка вспомогательных чертежей, планов и эскизных отчетов для рекомендуемого варианта/участка;
- Повышение квалификации работников Актауского международного морского торгового порта и, возможно, других работников, оцененных Консультантом.

*4.2.3 Технико-экономическое обоснование кратко- и долгосрочного развития Порта Актау, охватывающее существующий порт и передаваемое строительство Северного и Южного портов. Эти исследования будут включать:*

- Расчет требуемых погрузочно-разгрузочных и складских объемов;
- Прогноз распределения груза и причалов;
- Оперативные замыслы, в том числе определение потока транспорта, дорожных и подъездных путей, оценка риска и концепция безопасности, а также вспомогательных портовых услуг;
- Первоначальная проектная документация для предложенного развития порта, в том числе доклады о проекте портовых инфраструктур, внешних сооружений, оборудования, развитие участка, коммуникаций, и т.д.
- Предварительный дизайн, в том числе:
  - План участка, масштаб 1: 2,000;
  - Схема расположения, масштаб 1: 500;
  - Стадии поэтапного строительства;
  - Расчет структуры стен причала и волнорезов;
  - Расчет стабильности боковых откосов и осадки почвы;
  - Сеть внешних технических и инженерных сооружений: внешний вид, контуры, детали;
  - Строительные чертежи.
- Оценка воздействия предложенного развития на окружающую среду, в том числе:
  - Разработка Программы Оценки Воздействия на Окружающую Среду (Объем ОВОС), которая должна быть утверждена Национальным Управлением охраны окружающей среды;
  - Установка данных/анализ нынешнего состояния окружающей среды в зоне проведения проекта и оценка чувствительности защищаемых товаров;
  - Описание и объяснение рассматриваемого варианта проекта;

- Оценка ожидаемых воздействий Проекта на окружающую среду и его предполагаемая важность, в том числе оценка эффективности использования природных ресурсов;
  - Оценка общих и второстепенных эффектов;
  - Концепции экологического контроля и экологического аудита;
  - Разработка Акта об Оценки Воздействия на Окружающую Среду (Оценка Воздействия на Окружающую Среду);
  - Обеспечение общественных консультаций;
  - Получение разрешения Национального Управления охраны окружающей среды;
  - Строительные чертежи.
- Техническая проектная документация для тех частей Порта, где расширение окажется обоснованным, включая технические требования, чертежи и технические задания для всех инфраструктур Порта, за которые Порт несет ответственность. Компоновка генерального плана должна быть выполнена с учетом всех сооружений, включая сооружения, за который отвечает частный сектор. Техническое условие на сооружения, за которые отвечает частный сектор должно иметь техническую часть с описанием конструктивных решений всех частей сооружений. Сюда не входят проектировка наземная часть сооружений и оборудование, за которые отвечает частный сектор.

Чертежи должны быть изготовлены с такими деталями, которые позволят Актаускому международному морскому торговому порту оценить соответствие структур, коммуникаций и установок и уровень их качества, а также позволят получить разрешение на строительство. Детализовка должна позволить Консультанту получить разрешение Актауского международного морского торгового порта и заинтересованных органов, а также быть достаточной для подготовки тендерного пакета, и в будущем позволить Актаускому международному морскому торговому порту провести тендерный конкурс.

Соответствующие чертежи изготавливаются в соответствии с целесообразной портовой технической подготовкой, включая:

- Ситуацию;
  - Общее расположение;
  - Дноуглубительные работы, укрепление откосов, расположение, профиль;
  - Земляные и мелиоративные работы, планировка, разрез, профили;
  - Волнорезы, планировка, структура, профили;
  - Подъездная дорога, планировка, разрез, профили;
  - Подъездной путь (от существующего пересечения запасных путей до нового участка), планировка, разрезы и профили линий, стрелочные переводы и переходы, сигнальное, аварийно-спасательное и контрольное оборудование;
  - Структура причала, структура/посадки, срезанные балки, распределительные диски, железобетонная арматура, коммуникация, планировка, разрезы.
- Тендерные документы для тех частей Порта, где немедленная реализация проекта по расширению окажется обоснованной, на Русском и Английском языках для международного тендера (возможно основанные на МФИК (Международная Федерация Инженеров Консультантов), предложенные Консультантом по согласовании с Актауским международным морским торговым портом) в том числе:
    - Том 1: Указания участникам Тендера, Форма Тендера, Форма Тендерной Гарантии, вопросники для участников Тендера, Словарь Терминов, Модель Оценки;

- Том 2: Форма Проекта, Общие Условия Проекта, Специальные и Конкретные Условия Проекта, Форма Исполнительной гарантии, авансовой оплаты и обязательств удержания оплаты;
  - Том 3: Технические Задачи;
  - Том 4: Сметные Расчеты;
  - Том 5: Тендерные Чертежи.
- Расчет инвестиции и эксплуатационных затрат на инфраструктуры, а также наземные сооружения и оборудование;
  - Анализ рентабельности и финансовый анализ компонентов проектов и Генерального подрядчика, и Актауского международного морского торгового порта, а также отдельный анализ экономически свободной зоны и центра материально-технического обеспечения;
  - Выполнение графика, включая основные этапы.

#### 4.2.4 Финансовый анализ

Консультант подготовит описание и анализ финансового положения и перспектив компании (АММТП). Для достижения этой цели консультант обязуется, помимо прочего:

- Сравнить финансовые последствия различных решений/подпроектов;
- Оценить экономическую эффективность проекта/АММТП при различных вариантах финансирования. Экономическая эффективность предполагает баланс финансовых средств АММТП, включая финансовый план по проекту, на протяжении всего срока его реализации. Это значит, что объем операционных доходов и поступлений должен быть достаточным для покрытия всех расходов по эксплуатации и техническому обслуживанию, выплаты налогов и сборов, обязательных (и необязательных) отчислений, обязательств по погашению задолженности и т.д. Такой анализ должен проводиться в тесном сотрудничестве с руководителями по вопросам финансового обеспечения АММТП.
- Подготовить план финансирования.
- Провести анализ чувствительности проекта/АММТП к различным рискам/изменениям.
- Продемонстрировать способность АММТП выполнить свои обязательства по данному проекту.

#### 4.2.5 Требования к модели

Консультант подготовит финансовую модель для проведения анализа, описанного в предыдущем параграфе. Модель будет рассчитываться ежегодно в номинальном выражении в местной валюте, тем не менее, результаты анализа (финансовая отчетность) должны быть представлены как в местной, так и в предполагаемой валюте займа.

Консультант должен постараться сделать данную модель простой, четкой и прозрачной, с тем чтобы она была понятна и доступна для использования как сотрудниками АММТП, так и потенциальными финансирующими организациями.

Результаты анализа должны быть представлены на отдельном листе, и содержать следующие показатели:

- Сокращенная отчетность (оборот, прибыль до выплаты налога, процентов и амортизации, чистая прибыль, чистый оборотный капитал, остаток задолженности операционные денежные средства, наличность для погашения задолженности, уплата капитального долга и процентов, денежные средства нарастающим итогом).

- Ключевые коэффициенты: соотношение между чистыми доходами и обслуживанием долга, необходимое повышение тарифа (в реальном выражении), коэффициент покрытия и другие коэффициенты, если применимо.
- Финансовый план (с разбивкой по годам).
- Внутренняя ставка доходности инвестиционных компонентов в финансовом выражении, с тем чтобы можно было выделить приростной поток денежных средств.

4.2.6. *Предложение укрепления нормативных и организационных структур Актауского международного морского торгового порта, которое должно, по крайней мере, рассмотреть нижеследующее:*

- Оценка существующих правовых и организационных слабых мест;
- Распределение существующих основных функций порта между Правительством Казахстана, Актауским международным морским торговым портом и частным сектором (существующих и предложенных будущих);
- Сравнение наиболее удачных вариантов Государственно-Частного Партнерства для портов, в том числе определение самых основных рисков и затруднений;
- Предложение модели управления и эксплуатации и условия для нового терминала, указанный в Технико-экономическом обосновании;
- Предложение для укрепления правовых и организационных структур Актауского международного морского торгового порта и для концессионных условий или для других формальностей и методов управления и эксплуатации нового терминала, обращая необходимое внимание на новые, недавно принятые концессионные законы;
- План развития/график выполнения заявки на концессионный договор, гарантии финансирования для Проекта, строительства терминала и, возможно, поддержка содействия в области управления. *(Примите во внимание, что содействие во время тендерного конкурса на концессионный договор не является частью данного проекта)*

4.2.7. *Черновой корпоративный План Актауского международного морского торгового порта на трехлетний срок (например, с 2008 до 2010), фокусируя внимание на дальнейшее укрепление правовой и организационной структуры, в том числе:*

- Изучение укрепления организационной и управленческой структуры, совершенное в осуществление предложенной улучшенной правовой и организационной базы;
- Обзор корпоративных и ведомственных задач, определенных существующими Инструкциями Комплексного Управления Качеством;
- Изучение воздействия расширения Северного и Южного терминалов на организационную и техническую, оперативную и финансовую деятельность компании и на деятельность работников;
- Изучение самой подходящей руководящей и рабочей структуры и модели существующего терминала с точки зрения внутри-портовой конкуренции с двумя новыми терминалами (расширение в северном и южном направлениях);



- Изучение плана повышения производительности и совершенствования деятельности, обращая особое внимание на современные погрузочно-разгрузочные технологии;
- Обзор рыночной стратегии порта для наилучшего использования потенциала транспортного рынка, которая сможет привести к более сбалансированным перевозкам, более обширному разнообразию и системе цен, более ориентированных на рынок, а также к детализированной стоимости единицы и предельной цены;
- Анализ существующей Управленческой Информационной Системы и предложения на улучшенный План Информационной Технологии, предназначенный для более комплексной и развитой системы, включая систему технического обслуживания и ремонта оборудования и механизмов, систему управления заготовками и материально-техническим обеспечением, производственных показателей порта, систему организации и учета расходов, а том числе стоимости единицы и детализированных цен, а также основных производственных показателей главных отделов/деятельности;
- Усовершенствованный инвестиционный план, план трудовых ресурсов и финансовый прогноз;
- Изучение потребностей системы портовой общественности (СПО = система Информационной Технологии между Актауским международным морским торговым портом, таможенной и возможно другими государственными агентствами, терминалами, парходными компаниями и агентами, перевозочными компаниями и основными отправителями и получателями ЭДИ документов и информации);
- План действий, включающий ответственности, потребности в ресурсах и сроки;
- Повышение квалификации работников Актауского международного морского торгового порта и, возможно, других работников, оцененных Консультантом;

#### 4.3 Руководство проектом

##### 4.3.1 Ответственное лицо

Делегация Комиссии Европейского Союза в Республике Казахстан, Киргизии и в Республике Таджикистан, представленная Проектным Менеджером Европейской Комиссии, в соответствии с Пунктом 8 Специальных Условий, несет ответственность за руководство данным контрактом.

Партнер по Проекту несет ответственность за помощь в выполнении проекта в стране. Таким партнером является Актауский международный морской торговый порт.

Тем не менее, необходимо поддерживать контакты с Министерством Транспорта и Коммуникации, Банком развития Казахстана (БРК) и ЕБРР по согласованию с Актауским международным морским торговым портом.

##### 4.3.2 Структура управления

Консультант организует официальные **начальные/финальные конференции** в начале и в конце проекта, с обеспечением наблюдения со стороны ЕС, а также квартальные собрания Руководящего Комитета проекта.

Консультант пригласит местных экспертов из страны Бенефициара для работы в проекте. Они должны быть полностью независимыми и не должны получать зарплату от Партнера Проекта.

Консультант организует **ознакомительные поездки** в Западную Европу для участников из страны Бенефициара для ознакомления с администрацией, руководством и операциями в портах для жидких, сухих товаров среднего размера, контейнеров и в терминалах. Эти ознакомительные поездки в избранные терминалы Западной Европы продлятся 10 – 14 дней и в группу войдут нижеследующие менеджеры:

- Заместитель Начальника Порта и Старший Инженер Строитель
- Руководитель работ;
- Инженер Порта/Менеджер по Уходу за Механизмами;
- Коммерческий Менеджер и Менеджер по Маркетингу;

Консультант проводит квартальные **Совещания Руководящего Комитета** с участием специалистов Актауского международного морского торгового порта, представителей Министерства транспорта и других заинтересованных организаций. Проектный Менеджер ЕК постарается участвовать во всех Совещаниях Руководящего Комитета.

#### *4.3.3 Сооружения, предоставляемые Нанимающим Органом и/или другими сторонами*

Партнер по Проекту поможет и содействует проведению проекта, предоставив следующее (i) необходимые контакты связи с местными органами власти (ii) свободный доступ к любой необходимой информации и документации, (iii) требуемый персонал партнера и (iv) своевременные требуемые решения во время выполнения проекта. Партнер по Проекту назначит старшего сотрудника для поддержания связи с Консультантом и обеспечит назначение работников соответствующего уровня, которые смогут работать в тесной связи с работниками Консультанта. Оплата работы персонала Партнера по Проекту проводится не с фонда проекта.

Так как Партнер по Проекту не предоставляет офисное помещение для Консультанта, необходимое помещение для проведения всех отдельных совещаний, совещаний Руководящего Комитета и совещаний о ходе работ, предоставляется бесплатно Актауским международным морским торговым портом. Актауский международный морской торговый порт обеспечит пропуск в порт Актау для работников Консультанта и поможет Консультанту получить необходимые разрешения для визита, проведения обмеров и изучений вне участка порта.

Кроме того, Партнер по Проекту поможет при таможенной очистке последующего импортируемого оборудования Консультанта, необходимое для выполнения проекта.

Партнер по Проекту также окажет любую необходимую помощь для выполнения непредвиденных проблем, с которыми может столкнуться Консультант. Возможная неспособность решения некоторых местных проблем Консультанта не освободит Консультанта от выполнения своих контрактных обязательств в отличие от Нанимающего Органа.

## **5 МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ И СРОКИ**

### **5.1 Местонахождение**

Проектный офис будет в Актау.

Район работ – Порт Актау, акиматы города Актау и Мангистауской области.

По ходу проекта Делегации Комиссии Евространского Совета потребуется посетить Алматы и другие места по требованию и по согласованию с проектным менеджером и в зависимости от программы проекта.

Визиты ожидаются в порты, органы и компании в прибрежных странах Каспийского моря, в «закрытых» Центрально Азиатских Странах и возможно в Грузии и других странах. Консультант подготовит программу таких визитов и предоставит для утверждения Актауского международного морского торгового порта и делегации ЕС.

## 5.2 Дата начала работ и срок выполнения

Планируемая дата начала работ второй квартал 2007 года, и срок выполнения проекта – 18 месяцев. См. Пункты 4 и 5 Специальных Условий, где указаны фактическая дата начала и срок выполнения работ.

Показательный график работ указан в Таблице внизу (в месяцах от даты начала работ):

### Показательный график для выполнения Проекта

№	Основная работа	Месяцы (Англий.)	Месяцы (Русск.)
1	Первоначальный отчет	2.0	2.0
2	Принципиальный генеральный план (основанный на прогнозах перевозок)	2.0	2.5
3	Первоначальное технико-экономическое обоснование расширения (основанный на прогнозах и исследований перевозок)	3.0	3.5
4	Комплексный прогноз грузоперевозок, морских и контейнерный перевозок	4.0	4.5
5	Технико-экономическое обоснование проекта расширения порта в северном направлении, включая Оценку воздействия на окружающую среду	6.0	6.5
6	Генеральный план для существующего и Северного порта	6.0	6.5
7	Доклад о ходе выполнения работ № 1	6.0	6.0
8	Технический проект, спецификации и конкурсная документация для выбранного варианта непосредственного расширения порта	9.0	9.5
9	Оценка юридических и институциональных механизмов, а также управления и организации	9.0	9.5
10	Технико-экономическое обоснование расширения порта в южном направлении, включая оценку воздействия на окружающую среду	12.0	12.5
11	Доклад о ходе выполнения работ № 2	12.0	12.0
12	Предложение по юридическим и институциональным вопросам, включая проект Корпоративного плана	13.0	13.5

13	Проект заключительного доклада по разработке генерального плана порта, технико-экономического обоснования и подготовке тендера по закупке работ по расширению порта	14.0	15.0
14	Оказание помощи в проведении тендерных процедур и реализации предложений по юридическому и институциональному укреплению, а также разработке корпоративного плана	17.0 постоянно	17.0 постоянно
15	Заключительный доклад по дополнительным мерам	17.5	18.0

## 6 ТРЕБОВАНИЯ

### 6.1 Персонал

Работники Консультанта должны провести максимально возможное время (85% выделенных человеко-часов) в Актау для привлечения бенефициаров, определить их требования и передачи ноу-хау. Для этой цели все основные проектные работы, за исключением первоначальной мобилизации для проекта, анализ и оценка исследований, и разведка грунта и ознакомительная поездки должны проводиться в Казахстане.

#### 6.1.1 Основные эксперты

Все эксперты, играющие важную роль при выполнении проекта называются основными экспертами. В этом контракте заняты основные эксперты нижеследующего профиля:

*Характерный опыт работы (для всех основных экспертов):*

Опыт в инвестиционных проектах.

Практический опыт в развитии морского порта

Прежнее участие в проектах Комиссии Европейского Союза / знание правил и процедур Европейского Союза считается преимуществом.

Опыт работы в странах Восточной Европы, стран СНГ (особенно в странах Центральной Азии) считается преимуществом.

*Языковые навыки (для всех основных экспертов):*

Беглый разговорный и письменный Английский – основное требование

Знание Русского считается преимуществом

#### **Основной Эксперт 1: Руководитель группы/Старший инженер порта (минимальный вклад 92 рабочих дней)**

Эксперт отвечает за полное руководство Проектом, в том числе мобилизация ресурсов, состав Группы, развитие и подтверждение окончательного плана работ, обеспечивающий необходимый результат проекта; руководство и координация ежедневных работ по проекту и связь с Актауским международным морским торговым портом; выполнение финансового и административного контроля работ группы; предоставление клиенту управленческой информации, необходимой для контроля проведения работ и обеспечения эффективного управления временем и затратами; связь и взаимодействия с соответствующими сторонами; подготовка технической документации Проекта.

### *Квалификации и навыки*

Университетский диплом инженера. У руководителя группы должно быть профессиональный опыт в применении всех административных, организационных, оперативных, технических и финансовых аспектов, предусмотренных данным проектом: Минимум 20 лет практического опыта (в том числе 5 лет опыта руководителя группы/проектного менеджера) в значимых портовых и других проектах строительства дорог и гражданских сооружений или транспортных проектах. Эксперт должен бегло говорить на Английском языке. Знание Русского языка – преимущество. Эксперт должен предоставить доказательство квалификаций и приобретенных умений и предыдущего опыта в выполнении задач и ответственностей, предусмотренных для Лидера Группы в данном Проекте.

### *Общий опыт работы*

Эксперт удачно провел, по меньшей мере, 3 международных проекта развития порта за последние 10 лет. Эксперт предоставит доказательства общего опыта работы.

### *Конкретный опыт работы*

Эксперт должен знать планирование и проектировку инфраструктуры порта и наземных сооружений, включая подъездные железнодорожные и магистральные дороги. Эксперт продемонстрирует опыт в контрактных процедурах ЕС. Конкретный опыт в развитии экономически свободных зон и транспортно - логистического центра считается преимуществом.

### **Основной Эксперт 2: Старший Транспортный Экономист (минимальный вклад 168 рабочих дней)**

Эксперт несет ответственность за обзор существующего рыночного анализа, подготовленного Актауским международным морским торговым портом, анализ транспортных требований и требований к дорожным, морским и контейнерным перевозкам. Отвечая за анализ затрат, он организует все действия, необходимые для получения планируемых результатов, в том числе проведет исследования, поддерживая связь с соответствующими сторонами и органами в и вне Казахстане.

### *Квалификации и навыки*

Университетский диплом экономиста с выдающим опытом в транспортировках или в перевозках с большим опытом в прогнозировании перевозок и эффективности затрат.

### *Общий опыт работы*

У эксперта должен быть, по меньшей мере, 15 лет опыта в прогнозировании перевозок, технико-экономических обоснованиях и анализе эффективности затрат, минимум 10 лет опыта в похожих международных проектах. Он/она предоставит доказательства общего опыта работы.

### *Конкретный опыт работы*

У эксперта должен быть опыт в похожих транспортных проектах в Регионе, в том числе в оценке эффекта масштаба в перевозках и знание правил ЕС для технико-экономических обоснованиях, анализа эффективности затрат, а также других законодательств ЕС, применимых к Проекту. Конкретный опыт в развитии экономически свободных зон и транспортно - логистических центров считается преимуществом.

**Основной Эксперт 3: Эксперт в управлении, организации и реконструкции порта (минимальный вклад 168 рабочих дней)**

Эксперт оценит существующую правовую и организационную среду Актауского международного морского торгового порта и предложит меры для доработки законодательства (принимая во внимание отсутствие уставных норм или правил для применения новых законов о концессиях), правил и для гармонизации отношений между Правительством Казахстана, Актауским международным морским торговым портом, подрядчиков Порта и частного сектора. Он подготовит управленческий модель и условия для планированного развития Южного терминала. Он организует все действия, необходимые для достижения предусмотренных результатов, в том числе, в том числе проведет исследования, поддерживая связь с соответствующими сторонами и органами в Казахстане, в частности с Министерством Транспорта и Коммуникации и Министерством Финансов.

*Квалификации и навыки*

У эксперта должно быть университетский диплом соответствующего профиля (по экономике или финансу, навигационной науке или по государственному управлению гражданского строительства и др., с выдающимися теоретическими знаниями по данному профилю). Эксперт должен предоставить доказательство квалификаций и предыдущего опыта в выполнении задач и ответственностей, предусмотренных для эксперта в перестройке части порта.

*Общий опыт работы*

У эксперта должен быть, по меньшей мере, 15 лет опыта в управлении портом и перевозками, технико-экономических обоснованиях, минимум 10 лет опыта в похожих международных проектах. Он/она предоставит доказательства общего опыта работы.

*Конкретный опыт работы*

Эксперт должен быть знаком с исследованиями, подготовкой, способами участия в тендере и применении проектов перестройки и приватизации порта и транспортного сектора. У эксперта должен быть опыт в похожих проектах, проведенных в Восточной Европе.

Консультант несет ответственность за обеспечение всех необходимых квалификаций, для данных задач.

**Основной эксперт 4: Инженер-проектировщик портов (минимальный вклад 177 рабочих дней)**

Эксперт будет отвечать за разработку технической документации проекта, включая технические требования, чертежи и спецификации для всех объектов инфраструктуры порта, за которые порт будет отвечать: проектирование надземной части сооружений и оборудования, за которые будет отвечать частный сектор.

Эксперт будет отвечать за руководство подготовкой конкурсной документации для международных тендеров по закупке работ для строительства объектов, рекомендованных на краткосрочный период в Технико-экономическом обосновании.

Эксперт будет отвечать за поддержание связи с местными проектными организациями и экспертами, работающими на краткосрочной основе.

Консультант несет ответственность за обеспечение всех необходимых квалификаций, для данных задач.

### 6.1.2 *Другие эксперты*

Автобиографии других экспертов, кроме основных, не рассматриваются до подписания проекта. Включение этих автобиографий в тендерные документы не требуется.

Консультант выберет и наймет других экспертов необходимого профиля, указанных в Организации и Принципах и/или данных Технических Задачах. Эти профили должны указать срок (долгосрочный/краткосрочный) проекта и позиция (старший/младший сотрудник), чтобы определить какие тарифы определить для каждого профиля в контракте. Все эксперты должны быть свободными и их ответственности не должны сталкиваться.

Процедура выбора, используемая Консультантом при выборе данных экспертов, должна быть ясной и должна основываться на заранее определенную критерию, в том числе на профессиональную квалификацию, знания и рабочий опыт. Результаты отборочной комиссии записываются. Выбранные эксперты должны быть утверждены Нанимающим Органом.

Примите во внимание, что чиновники и другие члены общественной администрации страны-получателя не могут быть наняты как эксперты без предварительного письменного подтверждения Европейской Комиссии.

Второстепенные эксперты избираются по решению Консультанта. Тем не менее, время от времени в Группу могут быть включены эксперты, нанятые на короткий срок – например:

- Эксперт в области портовой и судостроительной техники;
- Эксперт в области геотехники;
- Эксперт в области гидрографии / дноуглубительных работ;
- Эксперт в области экологических исследований;
- Эксперт в области портовых работ, безопасности и оборудования;
- Эксперт в области железнодорожных работ и машиностроения;
- Эксперт в области портового финансирования и маркетинга;
- Юрисконсульт;
- Специалист по Информационной Технологии/ Управленческой Информационной Системе.

Консультант должен обратить внимание на обеспечение, при возможности, активного участия в проекте местных профессионалов и соответствующее соединение международных и местных специалистов.

Все эксперты должны быть свободными и их ответственности не должны сталкиваться.

### 6.1.3 *Вспомогательный персонал и содействие осуществлению проекта*

Для этого проекта требуется содействие осуществлению проекта. Затраты на содействие осуществлению проекта включаются в тарифы проекта. Затраты на вспомогательный персонал включаются в тарифы экспертов.

## 6.2 Офисные помещения

Консультант обеспечит офисные помещения соответствующих стандартов и приблизительно в 10 кв. метров для каждого эксперта, нанятого для данного проекта.

Затраты на помещения включаются в неплановые расходы. Цена за квадратный метр такого помещения должна соответствовать действующему местному рыночному курсу за офисное помещение соответствующего стандарта.

## 6.3 Средства, обеспечиваемые Консультантом

Консультант обеспечит соответствующую поддержку и снаряжение всех экспертов. В частности, он обеспечит достаточную административную, секретарскую и переводческие услуги, помогающие экспертам концентрироваться на основных задачах. Консультант также перечислит средства для поддержки контрактных работ и для обеспечения регулярной и своевременной оплаты труда работников.

Более того, Консультант обеспечит экспертов основным офисным оборудованием (портативными компьютерами, мобильными телефонами, и т.д.) Эти расходы включаются в контрактную цену.

Если Консультант является консорциумом, классификация должна обеспечить максимальную маневренность проекта. Классификация, предлагающая фиксированный процент работ для каждого партнера консорциума, в соответствии с контрактом, не рекомендуется.

Так как полевые работы очень трудные и помещение, предоставляемое во время проекта, служит основанием для работ, консультант должен обратить специальное внимание на это.

## 6.4 Оборудование

Во время данного проекта на обслуживание **НИКАКОЕ** оборудование не покупается от имени Нанимающей Стороны/страны получателя, и не переводится на имя Нанимающей Стороны/страны получателя в конце проекта. Любое оборудование, относящееся к данному проекту и, которая должна быть куплена страной получателем, **должна быть куплена на основании отдельного тендера на покупку.**

## 6.5 Внеплановые расходы

Сумма, выделенная на внеплановые расходы, покрывает приемлемые внеплановые расходы, понесенные во время данного проекта. Эту сумму нельзя использовать для оплаты расходов, которые должны быть включены в тарифы Консультанта, как указано выше. Использование данной суммы регулируется положениями Общих Условий и заметок, данных в Приложении V этого проекта. Сумма покрывает:

- A) Дорожные расходы и командировочные для поездок, предпринимаемые по условиям проекта из Актау в места назначения в пределах Казахстана, за пределами Казахстана и в страны Каспийского региона;
- B) Аренда офиса, в том числе отопление, электричество, водоснабжение и уборка;
- C) Перевод соответствующих документов и исследований, публикаций; переводческие услуги;
- D) Топографические и гидрографические исследования, в том числе аренда лодок и оборудования;



- E) Разведка грунта на берегу и на море, в том числе бурение шурфов для опробования и лабораторные анализы проб, а также использование программного обеспечения для Оценки Воздействия на Окружающую Среду;
- F) Ознакомительные поездки, Конференции, Семинары, совещания акционеров и координационные совещания;
- G) Производственные затраты офиса;

Консультант может нанять субподрядчиков для выполнения работ под пунктами D и E.

**Сумма, выделенная на внеплановые расходы данного проекта 385,000 Евро. Эта сумма должна быть включена в бюджетную смету без изменений.**

Консультант должен получить предварительное согласие Нанимающей Стороны для расхода фондов на следующие компоненты проекта, входящие в неплановые расходы: (B), (D), (E) и (F).

Письменное подтверждение Нанимающей Стороны не требуется для расхода средств на цели, не включенные в (A), (C) и (G), тем не менее, Консультант должен обеспечить наличие всех подтверждающих документов, указанных в Пункте 24 Общих Условий Проекта на Обслуживание, финансируемого Комиссией Европейского Союза.

Любые командировочные расходы для поездок из/в операционные базы в стране-получателе, предпринимаемых по условиям данного проекта, не должно быть больше, чем ежедневная сумма, указанная в Интернет странице [http://europa.eu.int/comm/europeaid/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/europeaid/index_en.htm) в начале каждой поездки.

## 6.6 Подтверждение расходов

Расходы, требующие подтверждение, это расходы аудитора, которому поручено проверить и утвердить расходы по данному контракту, чтобы обеспечить выплату предварительных финансовых взносов (если есть) и/или промежуточных выплат (если есть).

**Сумма, выделенная на подтверждение расходов по данному контракту составляет ЕВР 17,000.00. Эта сумма включается в бюджет без изменений.**

## 7 ОТЧЕТЫ

### 7.1 Требования к отчетности

См. Пункт 26 Общих Условий.

В течение двух месяцев после мобилизации Группы Консультант приготовит первоначальный отчет о проекте. Сюда входят работы, проведенные на первом этапе, обнаруженные проблемы и предложенные меры по исправлению. Отчет также утверждает или меняет организации/предприятия/консультантов, напрямую занятые в проекте.

Промежуточные отчеты составляются каждые шесть месяцев в течение контрактных работ. Итак, первый отчет о проведенных работах должен быть предоставлен в течение 4 месяцев со дня первого этапа. Все отчеты предоставляются вместе с соответствующим счетом, финансовым отчетом и отчетом об утверждении расходов, указанном в Пункте 28 Общих Условий. В конце работ необходимо предоставить итоговый отчет, итоговую счет-фактуру и финансовый отчет с приложением отчета о подтверждении расходов.

Черновик итогового отчета предоставляется, по меньшей мере, за месяц до окончания работ по контракту.

Каждый отчет состоит из описательной и финансовых частей. В финансовой части указывается выработанные часы экспертов, внеплановые расходы и сумма, выделенная для подтверждения расходов. К итоговому отчету добавляется итоговый счет, финансовый отчет с приложением отчета о подтверждении расходов.

Вдобавок, к каждому вышеуказанному отчету о проделанных работах прилагается доработанный финансовый отчет. В доработанный финансовый отчет включаются выработанные часы экспертов и внеплановые расходы. К финансовому отчету прилагаются итоговый счет и аудиторское заключение (как указано в Пункте 30 Общих Условий и в соответствии с формой, данной в Приложении VI проекта), подтверждающее итоговую утвержденную стоимость проекта.

Не разрешается передача отчетов или документов третьим сторонам без предварительного разрешения Проектного Менеджера. Консультант должен обратить особое внимание на конфиденциальность информации. Отчеты, а также заявления для прессы, и т.д. должны ясно указать, что любые мнения, выраженные в данных отчетах и заявлениях, принадлежат Консультанту, а не Комиссии Европейского Союза.

Рабочие отчеты по проектным вопросам составляются регулярно и обсуждаются бенефициарами.

Авторские права на все отчеты и другие материалы, составленные по данному контракту, принадлежат Европейской Комиссии.

## 7.2 Подача на рассмотрение и утверждение отчетов о ходе работ

Консультант предоставляет первоначальный отчет, отчеты о ходе работ и итоговый отчет нижеследующим лицам:

№	Получатель	Кол-во копий (на Англий.)	Кол-во копий (на Русском)
1	Проектный Менеджер Делегации Европейского Союза в Алматы	2	1
2	Группы мониторинга ТАСИС в Алматы	1	1
3	Постоянный Секретариат МГК ТРАКЕСА в Баку, Азербайджан	1	1
4	Министерство Транспорта и Коммуникации	2	2
5	Актауский международный морской торговый порт	5	5

Отчеты составляются на Английском и Русском языках. Все отчеты предоставляются в печатном и электронном форматах (как MS Word или другая совместимая программа)

Консультант передаст отчеты напрямую основным бенефициарам, что может означать, что некоторые отчеты должны быть распределены несколько другим способом, как указано на таблице выше. Список лиц, которые должны получить копию отчета, передается Проектному Менеджеру.

Все тексты, в том числе все таблицы, карты, схемы, чертежи, и т.д. должны быть

напечатаны, используя **обычные и легко читаемые** фонты.

Консультант должен приготовить и предоставить в своем Техническом Предложении каталог отдельных документов, соответствующих конкретным техническим и коммерческим компонентам проекта. Официальные черновые версии не требуются, хотя Консультант до официального предоставления документации должен внимательно обсудить предложенное содержание с Проектным Менеджером Комиссии Европейского Союза и передать черновые выписки по его просьбе.

**Утверждение Отчетов:** Проектный Менеджер единственное лицо, уполномоченные утверждать все отчеты.

Во всех Отчетах должен быть Краткий Обзор, и они должны быть своевременно предоставлены в виде высококачественных текстов на Английском и Русском языках. Даты для предоставления отчетов, данных в этих ТЗ, относятся к отчетам на Русском языке. Отчеты на Английском языке должны быть предоставлены в тот же день.

Консультант, в числе прочего, должен соблюдать *Руководство по Визуальному Представлению Внешних Проектов ЕС, доступное по адресу представителей ЕС* <http://www.delkaz.cec.eu.int>

## **8 МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА**

### **8.1 Определение показателей**

Консультант применит механизмы мониторинга для периодической оценки выполнения проектных компонентов. Эти компоненты указываются в плане проекта и наблюдения о выполнении работ отмечаются в регулярных отчетах о ходе работ.

Основные пункты, требующие контроль, даны внизу:

- Отклонение основных этапов и поставок от планированной даты;
- Соблюдение рабочего плана с точки зрения содержания фактически выполненных работ;
- Отклонения от плана в целях завершения работы;
- Введение заранее не предусмотренных работ;
- Изменение во взаимопонимании между Консультантом и получателем относительно целей и первоочередных задач;
- Возникновение неожиданных трудностей, возможно требующих специальных мер или изменений проектных ресурсов.

### **8.2 Специальные требования**

Все отчеты, письма, сертификаты и другие документы должны храниться и быть готовыми для предоставления в цифровом формате, таблицах и вычисляемых формах.

Консультант предоставит Актаускому международному морскому торговому порту 5 (пять) печатных и 5 (пять) электронных (CD) копий тендерных документов на расширение Порты. Количество печатных и электронных копий других документов определяется и взаимно согласуется во время выполнения проекта. Консультант сможет взимать плату за дополнительные документы по принципу «издержки-плюс».

Информация, передаваемая в электронном виде должна быть следующего формата:

- Текстовые документы в формате MS Word 6/95 и более поздней версии;
- Таблицы в формате MS Excel 5.0/95 и более поздней версии;

- Чертежи в формате AutoCAD последней версии;
- Другие форматы, а также использование базы данных проекта и другие планы согласовываются во время первоначального совещания.

## Приложение 1 – Проект Движения на Порту Актау

Проект внутреннего движения в Актауском международном морском торговом порту – Сырая нефть (Тысяча тонн; округленные цифры)

№	Терминал	2006	2010	2015
1	Существующий Терминал	9,600	10,000	10,000
2	Расширение в северном направлении	---	7,600	9,200
3	Расширение в южном направлении	---	6,700	9,000
4	<b>Всего 1 - 3</b>	<b>9,600</b>	<b>24,300</b>	<b>28,200</b>
5	<i>Фактическая/Планируемая пропускная способность</i>	<i>10,000</i>	<i>30,000 *</i>	<i>30,000 *</i>

*\*/ 10 миллион тонн на каждый проект расширения терминалов – Северного и Южного*

Проект внутреннего движения в Актауском международном морском торговом порту – Обычный Сухой Груз – Существующий Терминал\* (Тысяча тонн; округленные цифры)

№	Группа Грузов	2006	2010	2015
1	Металлы (Mittall, Kasting)	1,400	1,300	1,300
2	Зерно	500	500	500
3	<b>Всего</b>	<b>1,900</b>	<b>1,800</b>	<b>1,800</b>
4	<i>Существующая пропускная способность</i>	<i>1,800</i>	<i>1,800</i>	<i>1,800</i>

*\*/ Терминал железнодорожного паромы не включен*

Проект внутреннего движения в Актауском международном морском торговом порту – Сухой Груз – Северной Терминал (Тысяча тонн; округленные цифры)

№	Группа Грузов	2006	2010	2015
1	Другие металлы	---	200	300
2	Контейнеры	---	100	100
3	Металлолом	---	500	500
4	Пищевые продукты	---	100	200
5	Сера	---	300	400
6	<b>Всего</b>		<b>1,200</b>	<b>1,500</b>
7	<i>Планируемая пропускная способность</i>	---	<i>1,600</i>	<i>1,600</i>

Проект внутреннего движения в Актауском международном морском торговом порту – Сухой Груз – Южный Терминал (Тысяча тонн; округленные цифры)

№	Группа Грузов	2006	2010	2015
1	Контейнеры	---	100	150
2	Химикаты	---	200	400
4	Пищевые продукты	---	100	250
5	Лесоматериалы	---	100	200
6	<b>Всего</b>		<b>500</b>	<b>1,000</b>
7	<i>Планируемая пропускная способность</i>	---	<i>1,000</i>	<i>1,000</i>

*Источник: Актауский международный морской торговый порт*



## ЛОГИЧЕСКАЯ СТРУКТУРА

ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА	ИНДИКАТОРЫ	ИСТОЧНИК ПРОВЕРКИ	ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ
<p><b>ОБЩИЕ ЦЕЛИ</b></p> <p>a) Укрепление Актау как провайдера транспортных услуг для внешней торговли и транзитных перевозок.</p> <p>b) Интеграция Казахстана в международную морскую транспортную систему.</p> <p>c) Обеспечение перевозок нефти - основного экспортного продукта Казахстана.</p> <p>d) Повышение привлекательности порта как важного транспортного звена для соответствующих участников транспортного сектора.</p> <p>e) Укрепление стратегической роли порта Актау в Центрально-азиатском регионе, использование преимуществ его уникального географического положения.</p> <p>f) Разработка различных транспортных маршрутов с выходом к портам Черного моря через Волго-Донской канал и через Кавказ.</p> <p>g) Укрепление роли порта Актау в международной торговле в Центральной Азии.</p> <p>h) Снижение транспортных расходов.</p> <p>i) Содействие дальнейшим инвестициям, включая частный капитал.</p> <p>j) Обзор форм собственности и структуры управления портом Актау.</p>	<p>a) Порт не перегружен. Грузы переваливаются без дорогостоящих задержек</p> <p>b) Увеличение объемов транзитных перевозок</p> <p>c) Гармоничные и стабильные отношения с пользователями порта</p> <p>d) Эксплуатационные, коммерческие, технические и финансовые индикаторы эффективности</p> <p>e) Портовые и грузовые тарифы на основные виды грузов и для типичных коридоров</p>	<p>a) Индикаторы эффективности</p> <p>b) Статистика порта</p> <p>c) Обновленная нормативно-правовая и регулятивная база</p> <p>d) Корпоративный план с обновленной ИСУ</p> <p>e) Рейтинг, определяемый пользователями порта</p> <p>f) Портовые тарифы и цены транспортно-экспедиционных агентств и промышленных предприятий</p>	<p>Цены на нефть высокие</p>
<p><b>ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ</b></p> <p>Оказание высокопрофессиональных инженерно-технических консультационных услуг при подготовке Генерального плана и Технико-экономического обоснования расширения порта Актау и консультационных услуг по управлению для юридического, институционального, организационного и административного укрепления АММТП, включая предложение по управлению Северным терминалом</p>	<p>Глубокая, значимая, выполнимая и реальная оценка сложившейся ситуации и предложения по развитию, соответствующие будущему спросу и ожиданиям АММТП</p>	<p>Все доклады и документы подготовлены, переданы и приняты АММТП.</p> <p>Отчеты о результатах аудита</p>	<p>Превосходные рабочие отношения и сотрудничество между руководством АММТП и группой экспертов. Техническая помощь и содействие в области управления расцениваются АММТП и МТК как главный вклад в достижение целей развития.</p>

ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА	ИНДИКАТОРЫ	ИСТОЧНИК ПРОВЕРКИ	ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ
<p><b>РЕЗУЛЬТАТЫ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Прогноз грузоперевозок, морских и контейнерных перевозок на 2010, 2015 и 2020 годы, основанный на имеющемся маркетинговом анализе и собственных исследованиях.</li> <li>2. Поэтапный Генеральный план развития порта до 2020 года с оценкой имеющихся и строящихся объектов.</li> <li>3. Техничко-экономическое обоснование на кратко- и среднесрочный период развития порта (главным образом расширение порта в северном направлении), свободной экономической зоны и логистического центра, подготовленное во взаимодействии с заинтересованными международными финансовыми институтами.</li> <li>4. Проектная и конкурсная документация на осуществление работ в Северном порту, указанных в Техничко-экономическом обосновании</li> <li>5. Предложение по юридическому и институциональному укреплению АММТП с целью создания структуры, способной привлечь частное финансирование.</li> <li>6. Интегрированный корпоративный план АММТП, направленный на дальнейшее административное и организационное укрепление, развитие маркетинга и ИСУ.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a) Обзор анализа рынка и прогноза грузоперевозок завершен.</li> <li>b) Оценка порта и генерального плана порта завершенна.</li> <li>c) Техничко-экономические обоснования завершенны.</li> <li>d) Конкурсная документация</li> <li>e) Предложение по современным регулирующим механизмам.</li> <li>f) Корпоративный план принят и применяется.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a) Все доклады</li> <li>b) График мониторинга</li> <li>c) Протоколы заседаний</li> <li>d) Список лиц, с которыми состоялись встречи</li> <li>e) Перечень собранных материалов</li> <li>f) Отчеты о результатах аудита, проведенного ЕС</li> <li>g) Комментарии пользователей порта и представителей промышленности</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a) Достаточный уровень участия должностных лиц организаций-бенефициаров.</li> <li>b) Успешное создание организационного и контролирующего комитета, включая назначение его членов</li> <li>c) Все необходимые материалы предоставляются своевременно.</li> <li>d) Свободный доступ к информации; информация не скрывается как «конфиденциальная».</li> <li>e) Поддержка со стороны других Департаментов МТК (автодорожного и железнодорожного), а также других министерств, например, Министерства финансов</li> <li>f) Поддержка со стороны транспортного сектора (общественного и частного) в Казахстане и регионе.</li> </ol>
<p><b>ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ/МЕРОПРИЯТИЯ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Оценка будущего спроса</li> </ol>	<p>Прогноз по грузоперевозкам, своевременно представленный и согласованный с Заказчиком</p>	<p>Доклады представлены и приняты АММТП. Отчеты о результатах аудита</p>	<p>Полное сотрудничество со стороны Партнера по реализации проекта</p>



ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА	ИНДИКАТОРЫ	ИСТОЧНИК ПРОВЕРКИ	ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ
2. Средне- и долгосрочный Генеральный план	Генеральный план, своевременно представленный и согласованный с Заказчиком	Доклады представлены и приняты АММТП. Отчеты о результатах аудита	
3. Кратко- и среднесрочное Технико-экономическое обоснование	Предварительное Технико-экономическое обоснование и Технико-экономическое обоснование, своевременно представленные и согласованные с Заказчиком	Доклады представлены и приняты АММТП. Отчеты о результатах аудита	
4. Проектная и конкурсная документация для Северного порта	Конкурсная документация, своевременно представленная и согласованная с Заказчиком	Документы представлены и приняты АММТП. Отчеты о результатах аудита	
5. Финансовый анализ	Финансовый анализ, своевременно представленный и согласованный с Заказчиком	Доклады представлены и приняты АММТП. Отчеты о результатах аудита	
6. Подготовка финансовой модели	Финансовая модель, своевременно представленная и согласованная с Заказчиком	Доклады представлены и приняты АММТП. Отчеты о результатах аудита	

ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА	ИНДИКАТОРЫ	ИСТОЧНИК ПРОВЕРКИ	ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ
7. Рекомендации по юридическим и институциональным вопросам	Рекомендации по юридическим и институциональным вопросам, своевременно представленные и согласованные с Заказчиком	Доклады представлены и приняты АММТП. Отчеты о результатах аудита	
8. Подготовка проекта Корпоративного плана	Проект Корпоративного плана, своевременно представленный и согласованный с Заказчиком	Доклады представлены и приняты АММТП. Отчеты о результатах аудита	
9. Стажировка	<p>Анализ потребностей утвержден соответствующими органами.</p> <p>Отбор обучаемых проводится должным образом.</p> <p>Программ обучения утверждена соответствующими органами</p> <p>Учебные материалы предоставлены своевременно на двух языках.</p> <p>Ежеквартально курсы обучения организованы должным образом.</p>	<p>АММТП</p> <p>Министерство транспорта и коммуникаций</p> <p>Руководящий комитет</p> <p>Обучаемые</p> <p>ТАСИС Мониторинг</p>	<p>Персонал АММТП и других заинтересованных учреждений желает участвовать в программе обучения.</p> <p>Учебное оборудование имеется в АММТП.</p>

ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА	ИНДИКАТОРЫ	ИСТОЧНИК ПРОВЕРКИ	ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ
10. Отчетность	<p>Все доклады и разрабатываемые документы предоставляются своевременно на двух языках.</p> <p>Все доклады утверждены соответствующими органами.</p>	<p>АММТП Министерство транспорта и коммуникаций и другие соответствующие ведомства Руководящий комитет ТАСИС Мониторинг</p>	<p>По всем докладам своевременно получены комментарии, или/и они утверждены соответствующими органами.</p>

**Европейский Союз - ТАСИС**  
**Развитие порта Актау, стратегическое планирование и технико-экономическое обоснование**  
**для порта Актау**

**Протокол первой встречи**

**Актау, Казахстан**

**11 июня 2007 года**

<b>Участники:</b>	А.К. Глок	заместитель директора Актауского международного морского торгового порта (АММТП) по экономике
	Р.М. Амиржанов	начальник финансового отдела
	Дж.Д. Гарднер	руководитель группы компании «Скотт Уилсон»
	Т. Лаинг	старший экономист по транспорту
	Т. Бэйли	эксперт по управлению портами
	В. Турдзеладзе	эксперт по маркетингу грузоперевозок и мультимодальному транспорту

**Место проведения**

Офис администрации порта. Порт Актау

**Время**

15:00-18:00

**1. Цель встречи**

представить группу реализации проекта администрации АММТП;  
Обсудить начальные задачи проекта и предложенные изменения к Техническому заданию (ТЗ);  
Обсудить вопросы проведения Начальной конференции по проекту, намеченной на 22-е июня.

**2. Обсуждаемые вопросы**

Господин Гарднер сообщил, что группа была мобилизована, прибыла в Актау и приступила к выполнению мероприятий начального этапа проекта.

Господин Глок поприветствовал группу и сказал, что администрация АММТП предложила внести некоторые изменения в проект Технического задания (ТЗ). Господин Глок сообщил, что эти предложения были представлены Делегации ЕС в Алматы. Господин Глок передал документ, в котором были изложены эти предложения (прилагается). Господин Глок пояснил, что цель изменений заключается в том, чтобы сконцентрировать усилия на проекте расширения порта в северном направлении, который стал приоритетным.

Господин Глок сказал, что он хотел бы, чтобы предложенные изменения были согласованы в течение начального периода.

Господин Глок представил копию письма, направленного по электронной почте 8-го июня 2007 года господином Хиндстромом из ЕБРР, в котором он объясняет, что не сможет присутствовать на встрече, запланированной на 22-го июня, но описал, каким образом ЕБРР мог бы оказать содействие АММТП (прилагается).

Господин Гарднер сказал, что он считает, что предложенные изменения могли быть включены в Первоначальный доклад, который после утверждения станет руководящим документом проекта. Господин Гарднер сообщил, что он обсудит предложение с госпожой Дусуповой, руководителем проекта Делегации ЕС в Алматы.

В качестве дополнительной информации относительно предложенных изменений объема работ господин Глок передал английскую версию технико-экономического обоснования, выполненного Казгидро в 2005 году для Мобилекс, первоначального концессионера Северного терминала, и копию обзора работы Казгидро, проведенного ЕБРР в феврале 2006 года (см. прилагаемые титульные страницы).

Господин Глок объяснил, что физические работы на Северном терминале начались с мола и волнолома, а также берегообразования, но в настоящее время они остановлены. Приблизительная стоимость работ, произведенных до настоящего времени, составляет 25 миллионов долларов США. Господин Гарднер сказал, что группа хотела бы посетить объект, чтобы увидеть объем выполненных

работ. (после встречи господин Глок и группа посетили объект).

### **3. Новые мероприятия**

Господин Гарднер будет обсуждать предложенные изменения к ТЗ с госпожой Дусуповой и сообщит о результатах обсуждения господину Глоку.

Господин Глок сказал, что он представит группу техническому персоналу АММТП и поможет в получении имеющейся информации, которую запросила группа (перечень необходимой информации прилагается).

### **4. Следующая встреча**

Было решено провести встречу 13-го июня с начальниками отделов АММТП и обсудить на ней вопросы обмена информацией и организационные вопросы АММТП.

### **5. Приложения**

Расширение Актауского международного морского торгового порта в северном направлении. "КАЗГИДРО" LTD, государственная лицензия 01-СКЛ 000853, выдана 7 апреля 1998 года, регистрационная карточка подтверждает статус владельца лицензии, приказ Комитета по гражданскому строительству от 16 апреля 2002 года № 83.

# РАСШИРЕНИЕ АКТАУСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА В СЕВЕРНОМ НАПРАВЛЕНИИ

ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ  
(ВАРИАНТ, ДОРАБОТАННЫЙ С УЧЕТОМ ЗАМЕЧАНИЙ ЭКСПЕРТОВ)  
ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА  
04-284-15-T01.D.1  
Алматы, 2005 год

РГП "АММТП"

"КАЗГИДРО" ЛТД

C15222/EIPF02-2005-11-06 - Казахстан: Технико-экономическое обоснование проекта расширения порта Актау  
февраль 2006 года

## 1. КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ

Актауский международный морской торговый порт (АММТП), оператор единственного в Казахстане морского порта на Каспийском море, обратился к ЕБРР с просьбой предоставить заем в размере 65 миллионов долларов США для реализации проекта расширения порта, реализация которого будет проходить в рамках социального партнерства между государством и частным сектором.

Общая стоимость проекта оценивается АММТП в 270 миллионов долларов США, из которых затраты на волноломы и дноуглубительные работы составят 90 миллионов долларов США. Его партнер Мобилекс предоставит остальные 180 миллионов долларов США в обмен на что ему будут предоставлены исключительные права на эксплуатацию четырех нефтеналивных причалов и четырех сухогрузных причалов, которые будут построены в рамках проекта.

Мобилекс привлек Казгидро, казахстанского инженера-консультанта, к подготовке детального технико-экономического обоснования проекта. В настоящем докладе критикуется это исследование. В нем также рассматриваются три юридических соглашения, определяющие будущие отношения между АММТП и Мобилексом, а также процедуры, в соответствии с которыми Мобилекс был отобран в качестве генерального подрядчика для реализации проекта.

Планировка существующего порта и предлагаемая схема расширения показаны на Рисунках 1.1 и 1.2 соответственно.

### 1.1 ТЕКУЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ

В настоящее время порт Актау включает четыре нефтеналивных причала и четыре сухогрузных причала, плюс паромный причал, который одновременно используется нефтеналивными танкерами. Пятый нефтеналивной причал строится Мобилексом.

Порт функционирует эффективно, и в 2005 году в нем было перевалено 8,9 миллионов тонн нефти и 1,1м тонны сухих груза, плюс 0,35 миллионов тонн грузов, перевезенных на паромах. Грузооборот составляет приблизительно 80 % от пропускной способности для нефти и 60 % для сухих грузов.

Порт завершил 2005 год с прибылью. Чистая прибыль до налогообложения составила 15,3 миллиона при товарообороте в 32,6 миллиона долларов США. Однако он имеет относительно слабую финансовую базу. На долгосрочный долг порта (41,3 миллиона долларов США) приходится более 60 % долгосрочных активов (66,5 миллиона долларов США).

АММТП уже получил один заем ЕБРР на реабилитацию имеющихся сухогрузных причалов (54 миллиона долларов США), из которых 18,645 миллиона долларов США еще не погашены.

### 1.2 ПРОГНОЗЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Обоснованием для проекта расширения порта является потребность в дополнительных мощностях в связи с ростом экспорта нефти из Казахстана морским путем, который ожидается в 2008 году с началом добычи нефти на оффшорном месторождении нефти Кашаган. Ожидается, что перевалка нефти через

Актау возрастет с 9 миллионов тонн в 2005 приблизительно до 17 миллионов тонн в 2009 году. Есть общее мнение о том, что перевозки нефти через порт должны достигнуть 17 миллионов тонн к концу десятилетия, поскольку имеется твердое намерение добывать и экспортировать нефть, однако пропускная способность трубопроводной системы недостаточна. Кроме того, имеются различные мнения о том, насколько стабильным будет этот объем перевозок нефти.

## ПРЕДЛОЖЕНИЯ по корректировке Технического задания ТАСИС

В связи с изменением ситуации в отношении условий и методов реализации проекта "Расширение порта Актау в северном направлении", а также с целью достижения наилучших результатов технической помощи в рамках программы ЕС ТАСИС, Консультантам предложено сконцентрировать свои усилия на оказании помощи порту в строительстве северного терминала. С этой целью необходимо внести изменения в текст ТЗ:

1. Ст. 1.4 Текущая ситуация А также в другие статьи ТЗ, чтобы исключить упоминание Мобилекс как компании, финансирующей Проект и выступающей в качестве концессионера, поскольку финансирование строительства наземной инфраструктуры северного терминала порта планируется реализовать за счет республиканского бюджета.

2. Ст 2.3. Результаты, достигнутые Консультантами. Дополнить:

- Техничко-экономические обоснования краткосрочного и среднесрочного развития порта (северные и южные терминалы) по соглашению с заинтересованными международными финансовыми организациями.
- Техническая проектная документация для строительства основных портовых сооружений на северном терминале.

3. **Ст 4.3.1. Рабочая группа.** Дополнительно в Рабочую группу включены представители Банка развития Казахстана (БРК) и ЕБРР.

4. Ст 4.2.3. Задача для этой статьи разделена на два этапа:

- a) **Техничко-экономические обоснования для 1-го этапа и техническая документация для северного терминала**
- b) **Техничко-экономические обоснования для 2-го этапа и техническая документация для южного терминала.**

Консультанты должны сконцентрировать свои усилия на реализации 1-го этапа (июль - декабрь 2007 года), 2-й этап может быть реализован в последние шесть месяцев. В ходе выполнения этой части ТЗ Консультанты должны оказывать постоянную поддержку Порту в разработке дополнительной проектной документации и тендерных процедур, проводимых на основе документации, разработанной Консультантами (функция, соответствующая генеральному застройщику).

Порт-бенефициар по данному проекту рассчитывает на то, что документация по этому разделу будет предоставлена в форме, позволяющей пройти государственную экспертизу проектного решения и получить разрешение на строительство. На основе вышеизложенного Консультантам будет предложено пересмотреть график реализации проекта, бюджет и список экспертов (кроме трех старших), представленные в разделе 5.

**От кого:** "Хиндстром, Ульф" <hindstru@ebrd.com>  
**Кому:** "ДУСУПОВА Гульнара (RELEX)" <Gulnara.DUSUPOVA@ec.europa.eu>; <glok\_a@aktauport.kz>  
**Отправлено:** 8/УОНН 2007 года. 12:01  
**Тема:** Техничко-экономическое обоснование проекта расширения порта Актау

Уважаемые Гульнара и господин Глок!

К сожалению ни я, ни Крис Уси из нашей транспортной группы в Лондоне не сможем быть в Актау 15-го числа. Поэтому я вам предлагаю работать, как было запланировано, и заняться подготовкой технико-экономического обоснования. Я постараюсь встретиться с консультантами позднее, что впрочем и к лучшему, поскольку потому у них будет гораздо больше информации, и обсуждения с ЕБРР будут намного продуктивнее. Лучше всего будет встретиться в Актау тогда, когда они представят Первоначальный доклад.

А пока я хотел бы передать консультантам следующие напутствия:

- Рассчитывайте на финансирование проекта со стороны ЕБРР в виде долгосрочного займа АММТП. Мы обсудим сумму и примерные условия позднее. На данный момент важно, чтобы Консультант мог представить приемлемый для банка план расширения. Мы рассчитываем на то, что Банк развития Казахстана будет софинансировать проект.

- Старайтесь готовить Техничко-экономическое обоснование поэтапно с тем, чтобы на первом этапе сконцентрировать усилия на определении приоритетной инвестиционной программы, и чем скорее она будет готова, тем быстрее ЕБРР сможет подготовить свой заем. Старайтесь навязать агрессивный график.

- Исследуйте возможность привлечения частных операторов для управления работой торгового порта и передачи им обязанностей по финансированию своих долей. Это поможет сократить общие потребности в инвестициях, которые АММТП придется финансировать.

Я желаю вам удачи на организационной встрече, и, пожалуйста, держите меня в курсе результатов и протоколов.

С уважением,

Ульф Хиндстром



**Европейский Союз - ТАСИС**  
**Развитие порта Актау, стратегическое планирование и технико-экономическое обоснование**  
**для порта Актау**

**Протокол второй встречи**

**Актау, Казахстан**

**13 июня 2007 года**

<b>Участники:</b>	А.К. Глок	заместитель директора Актауского международного морского торгового порта (АММТП) по экономике
	В. Константинов	заместитель директора АММТП, главный инженер
	А. Зенковский	начальник отдела инфраструктуры порта и капитального строительства АММТП
	Б. Молдашева	начальник отдела планирования инвестиций АММТП
	Дж.Д. Гарднер	руководитель группы компании «Скотт Уилсон» (СУ)
	Т. Лаинг	старший экономист по транспорту (СУ)
	А. Бэйли	эксперт по управлению портами (СУ)
	В. Турдзеладзе	эксперт по маркетингу грузоперевозок и мультимодальному транспорту (СУ)
<b>Место проведения</b>	Офис администрации порта. Порт Актау	
<b>Время</b>	10:00-11:30	

**1. Цель встречи**

Организационная встреча с целью представить группу реализации проекта администрации АММТП и начальникам отделов и

обсудить потребности в информации для стратегического планирования и подготовки технико-экономических обоснований.

**2. Обсуждаемые вопросы**

Господин Гарднер передал проект протокола первой встречи господину Глоку для дачи комментариев.

Господин Глок передал следующие документы:

- Бизнес-план Проекта расширения АММТП в северном направлении. Второй этап строительства мола и волнолома (с изменениями и поправками от 12.06.2007 года);
- Заключение по результатам изучения Министерством экономики Казахстана будущих концессий в Северном и Южном портах;
- Постановление Правительства Казахстана № 431 от 28 марта 2007 года, в котором перечислены проекты, которые могут быть переданы и те, которые не могут быть переданы в концессию (под запрет подпадают Северный и Южный порты Актау, пункты 14 и 15 на странице 3).

Господин Гарднер поинтересовался, содержится ли запрошенная информация, которая была указана в перечне, ранее переданном АММТП господином Турдзеладзе (см. прилагаемые копии) в документах, предоставленных господином Глоком. Господин Глок ответил, что большая часть информации

содержится в этих документах, но, если потребуется, дополнительная информация может быть получена от группы управления.

Господин Глок сообщил, что в связи с принятием Правительством Постановления (см. выше), нет никакой необходимости в рассмотрении концессионного соглашения по Северному порту. (Концессионное соглашение, заключенное с Мобилекс, было расторгнуто). В отношении Южного порта, если будет решено, что его строительство обоснованно, то тогда будет рассмотрена возможность предоставления концессии.

Господин Бэйли поинтересовался, остались ли какие-либо задолженности по концессии, предоставленной Мобилекс. Господин Глок ответил, что руководство АММТП подало иск против Мобилекс за то, что эта компания не закончила строительство волнолома, а Мобилекс подал встречный иск против Правительства Казахстана за расторжение концессионного соглашения между Мобилекс и Правительством.

Господин Гарднер сказал, что он обсуждал предложенные изменения к ТЗ с Гульнарой Дусуповой из Делегации ЕС в Алматы и что во время беседы она сообщила, что ЕС хотел бы перенести Начальную конференцию по проекту (первоначально запланированную на 15-е июня) на конец июля. Господин Глок ответил, что руководство АММТП также поддерживает перенос даты проведения конференции.

Господин Константинов подчеркнул, что первостепенной задачей группы экспертов компании «Скотт Уилсон» должна стать подготовка технико-экономического обоснования, проектного задания и тендерной документации для Северного порта.

### **3. Новые мероприятия**

Группе необходимо изучить информацию, предоставленную господином Глоком.

### **4. Следующие встречи**

Были согласованы даты следующих встреч:

13 июня в 14.00 и в 15.30 (маркетинг и операции); и

14 июня 10.00 (Свободная экономическая зона и инженерно-техническая документация порта).

**Европейский Союз - ТАСИС**  
**Развитие порта Актау, стратегическое планирование и технико-экономическое обоснование для порта Актау**

**Протокол третьей встречи**

Астана, Казахстан

12 июля 2007 года

<b>Участники:</b>	Ульф Хиндстром	старший банкир по вопросам инфраструктуры, Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР)
	Дж.Д. Гарднер	руководитель группы компании «Скотт Уилсон» (СУ)
	Фарида Нагиева	помощник руководителя проекта, переводчик, (СУ)
<b>Место проведения</b>	Офис ЕБРР, Астана	
<b>Время</b>	9:00-10:30	

**1. Цель встречи**

Цель встречи состояла в том, чтобы установить контакты между СУ и ЕБРР, а также обсудить прогресс, достигнутый до настоящего времени в ходе реализации проекта, и ожидания ЕБРР от реализации проекта.

**2. Обсуждаемые вопросы**

- Эксперты СУ сообщили, что исследовательская группа к настоящему времени была мобилизована и приступила к работе.
- Обсуждалась текущая ситуация в Актау по сравнению с ситуацией, описанной в ТЗ на проведение исследования, в основном в том плане, что исследовательскую работу теперь необходимо сконцентрировать на Северном, а не на Южном порту. Эксперты СУ заявили, что им известно о том, что 20-го июля Министерство транспорта объявит о тендере на завершение строительства волнолома. Время проведения тендера и планируемая дата заключения контракта экспертам СУ не известны.
- Эксперты СУ сообщили, что они в настоящее время готовят прогнозы грузоперевозок, в частности, они занимаются подтверждением более долгосрочных прогнозов по перевозке нефти после 2010-2011 годов, когда ожидается, что порт Курык вступит в строй. Эксперты СУ заявили, что им известно о том, что Министерство транспорта только что завершило крупное исследование будущих перевозок нефти по Каспийскому морю, включая перспективные оценки грузоперевозок через Актау, но в настоящее время этот доклад еще не был передан АММТП. Эксперты ЕБРР сказали, что у них имеется копия национальной транспортной стратегии за 2006 год, но им ничего не известно о докладе по перевозкам по Каспийскому морю. Участники встречи согласились с тем мнением, что этот доклад очень важен для данного исследования и что необходимо приложить усилия, чтобы получить его копию.
- Эксперты СУ заявили, что у них имеются некоторые опасения относительно технических аспектов компоновки предложенного волнолома для Северного порта, которые заключаются в том, что воздействие волн на нефтеналивные причалы может оказаться выше ожидаемого, а эффективность работы причалов может не соответствовать действующим стандартам, что приведет к потере грузооборота, если нефтедобывающие компании решат использовать альтернативные маршруты морских перевозок. Эксперты ЕБРР поинтересовались, была ли приведена ОВОС для Северного порта в соответствии со стандартами ЕБРР, на что эксперты СУ ответили, что они займутся этим вопросом.
- Обсуждались возможные варианты поощрения нефтедобывающих компаний к использованию Северного порта. Среди них упоминались хорошие технические характеристики причалов, улучшенные условия доставки нефти к причалам, упрощенные портовые и таможенные процедуры и передача причалов нефтедобывающим компаниям в долгосрочную аренду. Эксперты СУ заявили, что эти варианты будут упомянуты в их будущих докладах и, возможно, будут обсуждаться на предстоящей начальной конференции. Экспертам СУ необходимо проверить, разрешена ли долгосрочная аренда причалов по казахстанскому законодательству.

- Эксперты ЕБРР подтвердили, что концепция долгосрочной аренды причалов была бы привлекательной, потому что они, как и СУ, хотели бы устранить некоторые неопределенности в отношении долгосрочных объемов переваливаемых грузов.
- Эксперты СУ заявили, что контракты на проектирование и строительство могли бы стать хорошим вариантом для ускорения строительства первых нефтеналивных причалов. Эксперты ЕБРР ответили, что они рассматривают возможность заключения контрактов на проектирование и строительство для одного из своих проектов строительства автодорог, но они не уверены, разрешено ли заключать такие контракты по казахстанскому законодательству. Эксперты СУ должны уточнить этот вопрос.
- Эксперты ЕБРР сообщили, что они написали АММТП письмо относительно разделения функций государства и порта и последствия такого решения для доходов порта. Копия письма будет направлена СУ.
- Эксперты ЕБРР сообщили, что они не смогут присутствовать на начальной конференции в Актау 23-го июля в связи с необходимостью выполнять другие обязательства.

### **3. Новые мероприятия**

- СУ должен информировать ЕБРР о ходе работ в отношении Северного порта;
- СУ более детально рассмотрит концепцию долгосрочных арендных договоров;
- СУ более детально рассмотрит концепцию контрактов на проектирование и строительство.

### **4. Следующие встречи**

- ЕБРР должен организовать встречу с Банком развития Казахстана для дополнительного обсуждения текущей ситуации в Северном порту.
- СУ должен сообщить ЕБРР даты заседаний руководящей группы после начальной конференции.

**Европейский Союз - ТАСИС**  
**Развитие порта Актау, стратегическое планирование и технико-экономическое обоснование**  
**для порта Актау**

**Протокол четвертой встречи**

**Астана, Казахстан**

**12 июля 2007 года**

<b>Участники:</b>	Кайриден Нуркенов	заместитель директора Департамента водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
	Дж.Д. Гарднер	руководитель группы компании «Скотт Уилсон» (СУ)
	Фарида Нагиева	помощник руководителя проекта, переводчик, (СУ)
<b>Место проведения</b>	Астана ул. Кабанбай батыра Министерство транспорта	
<b>Время</b>	11.00-12:30	

**1. Цель встречи**

Цель встречи заключалась в том, чтобы представить экспертов СУ руководству МТ и обсудить прогресс, достигнутый до настоящего времени в ходе реализации проекта.

Подтвердить дату проведения предложенной начальной конференции по проекту, которая планируется на 23-е июля, и даты заседаний Руководящей группы.

**2. Обсуждаемые вопросы**

- Эксперты СУ сообщили, что группа реализации проекта была мобилизована и приступила к выполнению работ начального этапа и подготовке концептуального генерального плана, который должен быть представлен 6-го августа.
- Эксперты СУ заявили, что одним из наиболее важных направлений работы является подготовка прогноза объемов перевалки нефти в порту после 2010-2011 года. Очевидно, что, по крайней мере, два дополнительных нефтеналивных причала будут необходимы к 2010-2011 году, чтобы справиться с прогнозируемыми объемами нефти, однако существует несколько различных мнений относительно объемов, которые будут переваливаться впоследствии. Руководство МТ сообщило, что совсем недавно было завершено исследование стратегии морских перевозок в Каспийском море, которое в скором времени будет передано АММТП. В исследовании дается прогноз о том, что дополнительные объемы, которые будут переваливаться в Актау к 2012 году составят 10 миллионов тонн в год и в Курыке - 20 миллионов тонн в год. Эксперты СУ заявили, что это исследование будет им очень полезно, и они запросят его копию у АММТП.
- Представители МТ сообщили, что терминал Курык предназначен для обеспечения поставок нефти для трубопровода Баку – Тбилиси – Джейхан и поэтому потребность в перевалке нефти через Актау в других направлениях останется.
- Вкратце был обсужден график строительства волнолома и причалов. Представители МТ заявили, что они хотели бы, чтобы строительство волнолома было завершено к 2009 году. Эксперты СУ ответили, что, возможно, будет необходимо строить начальные нефтеналивные причалы параллельно со строительством волнолома, чтобы избежать задержек в пуске необходимых мощностей по перевалке нефти.
- Представители МТ сообщили, что тендер на строительство волнолома будет объявлен 25-го июля.

**3. Новые мероприятия**

- Эксперты СУ должны запросить копию исследования морских перевозок в Каспийском море у господина Глока.

**4. Следующие встречи**

- Начальная конференция по проекту состоится в Актау 23-го июля.
- Руководящая группа проекта будет собираться один раз в три месяца.

**Европейский Союз - ТАСИС**  
**Развитие порта Актау, стратегическое планирование и технико-экономическое обоснование**  
**для порта Актау**

**Протокол пятой встречи**

**Астана, Казахстан**

**12 июля 2007 года**

<b>Участники:</b>	Ульф Хиндстром	старший банкир по вопросам инфраструктуры, Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР)
	Нурлан Байбазаров	управляющий директор Банка развития Казахстана (БРК)
	Дж.Д. Гарднер	руководитель группы компании «Скотт Уилсон» (СУ)
	Фарида Нагиева	помощник руководителя проекта, переводчик (СУ)
<b>Место проведения</b>		Офис ЕБРР, Астана
<b>Время</b>		14:00-15:00

**1. Цель встречи**

Обсудить роль ЕБРР и БРК в финансировании проектов расширения порта Актау. Проинформировать БРК о ситуации в Актау и ходе работы по подготовке генерального плана.

**2. Обсуждаемые вопросы**

- Руководство ДБК сообщило, что 18-го июля правление будет принимать решение о предоставлении АММТП займа на завершение строительства волнолома в Северном порту.
- Руководители БРК сообщили, что решение будет в значительной степени основываться на данных технико-экономического обоснования, подготовленного Казгидро. БРК также провел обсуждения с Министерством транспорта и Казмунайгазом относительно объемов нефти, которые планируется транспортировать через Актау.
- Представители БРК заявили, что большая часть их ожиданий в отношении роста объемов перевозок связана с разработкой Кашаганского месторождения нефти, которая должно начаться в 2009-2010 годах.
- Была обсуждена концепция роли АММТП как арендодателя предложенных новых нефтеналивных причалов. Стороны согласились, что эта концепция достаточно привлекательна как средство, способствующее созданию благоприятной среды для того, чтобы поощрять нефтедобывающие компании принимать долгосрочные обязательства по использованию предложенных новых нефтеналивных причалов.
- Стороны отметили, что стратегический документ, недавно подготовленный Министерством транспорта по вопросам морских перевозок в Каспийском море, является важным документом, который они постараются получить.
- БРК в настоящее время разрабатывает свой собственный прогноз грузоперевозок, который будет предоставлен СУ, когда работа над ним будет завершена.
- Представители БРК предложили информировать Министерство энергетики о процессах, происходящих в Актау.

**3. Новые мероприятия**

- Эксперты СУ продолжат работу над концепцией порта в качестве арендодателя, изучит преимущества и недостатки этой концепции.
- Стороны постараются получить документ Министерства транспорта по вопросам морских перевозок в Каспийском море.

**4. Следующие встречи**

- Начальная конференция по проекту состоится в Актау 23-го июля.
- В ближайшее время будет проведена подобная встреча для обсуждения хода реализации проекта.
- Руководящая группа по проекту в Актау будет собираться один раз в три месяца после 23-го июля.



**Европейский Союз - ТАСИС**  
**Развитие порта Актау, стратегическое планирование и технико-экономическое обоснование**  
**для порта Актау**

**Протокол шестой встречи**

**Астана, Казахстан**

**12 июля 2007 года**

<b>Участники:</b>	Такечи Наоки	консультант по разработке проектов Японского агентства по международному сотрудничеству, Казахстан
	Тошио Кимура	директор Департамент планирования строительства компании «Katahira Engineers International»
	Ноюо Осава	директор компании «Tonichi Engineering Consultants Ltd.»
	Дж.Д. Гарднер	руководитель группы компании «Скотт Уилсон» (СУ)
	Фарида Нагиева	помощник руководителя проекта, переводчик (СУ)
<b>Место проведения</b>	Астана Жартас, Бизнес-центр, 2/6	
<b>Время</b>	15:30-16:30	

**1. Цель встречи**

Поделиться информацией о проекте СУ в Актау, обсудить проект Японского агентства по международному сотрудничеству (ЯАМС) и его значение для порта Актау.

**2. Обсуждаемые вопросы**

- Эксперты СУ дали пояснения относительно характера своих исследований и потенциальных изменений, которые необходимо провести в порту Актау, чтобы он мог справиться с ростом объемов перевозок.
- Представители ЯАМС пояснили, что их исследование заключается в изучении вопросов транспортировки и выполняется для Казахстана с целью изучения потенциала контейнерных перевозок из Китая на запад.
- Представители ЯАМС сообщили, что объемы перевозок небольшие, но они готовят схемы для трех логистических центров в районе порта Актау общей площадью 900 га.
- Представители ЯАМС сообщили, что доклад должен быть представлен в сентябре, а заключительный доклад в октябре 2007 года.
- Представители ЯАМС сообщили, что копии чертежей с местами расположения логистических центров могут быть получены в администрации Мангистауской области.
- Представители ЯАМС сообщили, что они также рассматривают возможность организации железнодорожного сообщения с логистическими центрами.

**3. Новые мероприятия**

- Эксперты СУ должны посетить администрацию Мангистауской области с целью обсуждения предложенных логистических центров.

**4. Следующие встречи**

- Никаких встреч назначено не было, но было бы полезно обсудить доклад ЯАМС после его завершения в сентябре.

**Европейский Союз - ТАСИС**  
**Развитие порта Актау, стратегическое планирование и технико-экономическое обоснование**  
**для порта Актау**

**Протокол седьмой встречи**

**Алматы, Казахстан**

**13 июля 2007 года**

<b>Участники:</b>	Иосиф Вильковиский Юрий Румянцев	главный инженер Казгидро, Алматы (КГ) главный инженер проекта Казгидро, Алматы (КГ)
	Дж.Д. Гарднер	руководитель группы компании «Скотт Уилсон» (СУ)
	Фарида Нагиева	помощник руководителя проекта, переводчик (СУ)
<b>Место проведения</b>		офис Казгидро в Алматы
<b>Время</b>		14:00-15:30

**1. Цель встречи**

Дать пояснения по проекту СУ в Актау и обсудить проектирование Северного порта, выполненное КГ.

**2. Обсуждаемые вопросы**

- Эксперты СУ дали пояснения в отношении характера своего исследования и роли, которую они выполняют при подготовке конкурсной документации для причалов в Северном порту.
- Эксперты СУ сообщили, что для того, чтобы выполнить исследование и спроектировать причалы, они хотели бы обсудить основные критерии проекта гавани, чтобы обеспечить как можно более качественное обслуживание будущих пользователей порта. Это ни в коем случае не было критикой проекта Казгидро, а всего лишь обмен техническими идеями.
- Представители КГ сказали, что они это понимают и готовы оказать помощь.
- Представители КГ сообщили, что они закончили тендерные чертежи для второго этапа волнолома и мола и полагают, что на этом их функции в проектировании порта закончены, возможно, за исключением помощи при подготовке ответов на вопросы участников тендера.
- Представители КГ сообщили о том, что они в настоящее время пересматривают свое технико-экономическое обоснование, и оно будет готово в конце сентября 2007 года.
- Эксперты СУ ответили, что они ожидают, что коэффициент готовности новых причалов будет составлять до 90-100 % в течение всего года и никаких задержек грузоперевозок в порту не будет. Типичным критерием является высота волн у причалов, которая не должна превышать 0,8 метра.
- Представители КГ ответили, что они знают о том, что в существующем порту простои случались по 50-60 дней в году и ожидают подобных условий в новой гавани.
- Эксперты СУ проинформировали своих коллег о том, что, когда речь идет об инвестициях такого размера, около 300 миллионов долларов США, стандартная практика заключается в проведении моделирования как математического, так и, возможно, физического, чтобы обеспечить приемлемость волнового режима в гавани. Представители КГ ответили, что моделирование не проводилось, поскольку они в

своих действиях были в некоторой степени ограничены требованиями заказчика – компании Мобилекс.

- Эксперты СУ заинтересовались, вносились ли какие-либо изменения в конструкцию волнолома и той части мола, которая обращена в сторону моря, поскольку текущая конструкция состоит из больших железобетонных блоков, используемых в качестве центрального ядра этих сооружений, и это может привести к тому, что волны будут проходить сквозь конструкцию. Представители КГ ответили, что в поперечное сечение этих сооружений были внесены изменения и что чертежи, имеющиеся у СУ, являются устаревшими.
- Эксперты СУ заинтересовались, как проводилось проектирование поперечного сечения. Эксперты КГ ответили, что использовались стандартные процедуры проектирования, но модельные испытания не проводились.

### **3. Новые мероприятия**

- Эксперты СУ должны запросить у АММТП последние чертежи конструкций и обсудить возможную потребность в моделировании гавани до проведения тендера.

### **4. Следующие встречи**

- Никакие встречи не были назначены, но эксперты СУ благодарили представителей КГ за помощь и сказали, что было бы полезно встретиться еще раз для обсуждения процесса проектирования. Представители КГ ответили, что они с удовольствием встретятся снова.

Европейский Союз - ТАСИС  
Развитие порта Актау, стратегическое планирование и технико-экономическое обоснование для порта Актау

Протокол восьмой встречи  
Начальная конференция

Актау, Казахстан

24 июля 2007 года

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

	Организация	Имя и фамилия	Должность
1	Порт Актау	Талгат Абылгазин	Директор
2	Порт Актау	Александр Глок	Заместитель директора
3	Порт Актау	Даурен Кутпанабаев	Заместитель директора по корпоративным вопросам
4	Акимат Мангистауской области	Михаил Бортник	Заместитель акима
5	Министерство транспорта и коммуникаций	Касым Тлепов	Начальник отдела Департамента морского транспорта
6	Министерство экономики и бюджетного планирования	Виктор Супрун	Заместитель министра
7	Банк развития Казахстана	Нурлан Байбазаров	Управляющий директор
8	Делегация ЕС	Гульнара Дусупова	Руководитель проекта ЕС
9	Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА	Растан Дженалинов	Генеральный секретарь
10	Компания «Scott Wilson»	Мартин Эдж	Директор
11	Компания «Скотт Уилсон»	Джон Гарднер	Руководитель группы
12	Компания «Скотт Уилсон»	Тони Бейли	Специалист по управлению портами
13	Компания «Скотт Уилсон»	Вадим Турдзеладзе	Специалист по мультимодальному транспорту и маркетингу
14	Компания «Скотт Уилсон»	Фарида Нагиева	Координатор проекта
15	ТОО «Проектировщик»	Александр Волхин	Директор
16	Мангистауский филиал казахстанской железной дороги «Казахстантемиржолы»	Нажимеден Габашов	Директор
17	Департамент торговли и промышленности Мангистауской области	Адильбек Кушерев	Начальник Департамента
18	Компания «TNT»	Алексей Баранов	Директор
19	Компания «TRANKO»	Нуржан Сагинаев	Директор
20	Компания «Ойл Марине Сервисес»	Эдуард Евгеньевич Бельцев	Заместитель директора

21	Компания «Каспийские грузовые перевозки»	Юрий Кузнецов	Директор
22	Компания «Best»	Хафиз Оруджениа	Директор
23	Компания «Казтрансойл»	Каиржан Отаров	Заместитель начальника по транспортировке
24	Компания «КазТранссервис»	Василий Гедц	Председатель правления
25	Компания «Бузачи Оперейтинг Лтд»	Анатолай Лобанов	Заместитель генерального директора по коммерческим вопросам
26	Компания «Магистаумунайгаз»	Серик Мирзаханов	Начальник коммерческого отдела
27	ТРАСЕКА	Пауль Пезант	Руководитель группы

**Место проведения**

Офис АММТП в Актау

**Время**

15:00-18:00

#### **Повестка дня**

1. Вступительные речи
  - Директора порта
  - представителя Акимата Мангистауской области
  - Представителя Министерства транспорта и коммуникаций
  - Главы Делегации ЕС
  - Представителя Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА
2. Представление участников
3. Цель конференции
4. Обзор проекта
5. Рабочий план проекта
  - График
  - Подход
  - Группа реализации
  - Способы коммуникации
6. Начальный этап
  - Существующие проблемы
  - Прогнозы грузоперевозок
  - Планы развития
7. Руководящий комитет
8. Вопросы
9. Предстоящие встречи
10. Заключение

#### **1. Цель встречи**

Цель встречи состояла в том, чтобы провести начальную конференцию по проекту и представить спонсоров проекта, заинтересованные стороны и консультационную группу, а также обсудить некоторые из первых результатов работы консультантов.

#### **2. Вступительные речи**

Господин Глок, заместитель директора порта по экономике, зачитал вступительную речь от имени директора порта господина Талгата Абылгазина и поприветствовал делегатов.

Господин Михаил Бортник, заместитель Акима Мангистауской области, выступил со вступительной речью, в которой подчеркнул значение порта для развития Актау.

Господин Касым Тлепов, начальник отдела Департамента морского транспорта Министерства транспорта и коммуникаций, выступил со вступительной речью, в которой обрисовал долгосрочные планы в отношении портов на Каспии.

Госпожа Гальнара Дусупова, руководитель проекта ЕС, зачитала приветственную речь от имени главы Делегации Европейской комиссии в Казахстане.

Господин Рустан Дженалинов, Генеральный секретарь МПК ТРАСЕКА, произнес вступительную речь и подчеркнул значение Актау для стратегии ТРАСЕКА.

### **3. Представление участников**

Господин Глок представил консультантов участникам встречи и пояснил, что консультанты дадут небольшую презентацию в формате Power Point, чтобы рассказать о себе и представить график реализации проекта.

### **4. Консультанты проекта**

Господин Эдж представил компанию «Скотт Уилсон» и описал некоторые из ее проектов, которые были реализованы по всему миру. Он отметил, что общая численность персонала компании составляет более 5 500 человек, и эти ресурсы будут должным образом направлены на реализацию проекта расширения порта Актау. Он сказал, что он является одним из директоров, который отвечает за этот проект, и будет обеспечивать связь с Великобританией, чтобы организовать поддержку со стороны головного офиса компании «Скотт Уилсон» и удовлетворение потребностей группы реализации проекта, которая находится в Актау.

Господин Волхин представил ТОО «Проектировщик», местного консультанта, который работает совместно с компанией «Скотт Уилсон», и дал пояснения по ряду проектов, которые были выполнены в Актауской области.

### **5. Обзор проекта**

Господин Гарднер сказал, что цель консультантов заключается в том, чтобы разработать генеральный план, реализация которого принесла бы выгоду порту, пользователям порта и городу Актау, т.е. такой генеральный план, который бы все стороны признали осуществимым.

Господин Гарднер объяснил задачи, которые группа будет выполнять, состав группы, а также график разработки и представления документов. Господин Гарднер сказал, что группа признает необходимость в разработке конкурсной документации для Северного порта на раннем этапе, и сообщил, что предварительная разработка документов уже началась.

### **6. Начальный этап. Первые наблюдения**

Господин Гарднер сказал, что группа работает уже в течение шести недель, и теперь ей стали понятнее некоторые ключевые факторы, которые необходимо тщательно взвешивать при решении задач в будущем. Господин Гарднер привел два конкретных примера, касающихся будущих объемов грузоперевозок и возможностей железных дорог, трубопроводов и резервуарного парка, обеспечивающих транспортировку нефти в порт. Текущие перспективные оценки будущих объемов транспортировки нефти говорят о чувствительности объемов к будущим действиям только нескольких нефтедобывающих компаний и к воздействию нового нефтеперевалочного порта в Курыке. Господин Гарднер сказал, что это подчеркивает значение предоставления объектов нефтедобывающим компаниям, что будет способствовать приходу нового бизнеса в Актау.

В ходе обсуждения пропускной способности существующей железнодорожной сети делегаты высказали несколько точек зрения в отношении объемов, которые могли бы перевозиться. Однако присутствующие согласились, что необходимо изучить всю транспортную цепь от источника нефти, транспортировку через Актау и далее к месту назначения после Актау.

Г. Гарднер сказал, что потребность в будущих причалах для генеральных и насыпных грузов будет зависеть от многих факторов, многие из которых неподконтрольны администрации порта Актау. Он подчеркнул, что опыт других портов говорит о том, что эффективный порт может

выступать в качестве катализатора развития прилегающих территорий, как это случилось в некоторых ближневосточных городах, и развитие порта поможет развитию Актау, промышленности региона и свободных экономических зон.

Господин Бэйли рассмотрел типичные портовые операционные процедуры и воздействие, которое некоторые изменения могут оказать на пропускную способность порта. Он сказал, что эти факторы будут изучены совместно с АММТП и пользователями порта, чтобы помочь найти оптимальный способ разработки процедур работы порта для удовлетворения будущих потребностей.

#### **7. Комментарии и вопросы**

Делегаты высказали консультантам несколько пожеланий. В частности:

- необходимо, чтобы консультанты провели встречи со всеми пользователями порта, чтобы обеспечить учет их мнений;
- необходимо, чтобы консультанты учли существующие прогнозы грузоперевозок, которые были взяты за основу при разработке существующих планов развития Северного порта.

Господин Гарднер приветствовал эти пожелания и сказал, что совместно с АММТП готовится график встреч, в котором будут учтены эти пожелания.

#### **8. Руководящий комитет**

Обсуждались роль Руководящего комитета и предложенный состав этого комитета. Господин Гарднер сказал, что Руководящий комитет играет важную роль в том, чтобы довести до исследовательской группы информацию обо всех факторах, которые оказывают влияние на успех исследования. Господин Гарднер сказал, что перед каждой предложенной ежеквартальной встречей консультанты будут готовить информационный документ, в котором будет представлена информация о достигнутом прогрессе, изученных вопросах, проблемах и методах их возможного решения для обсуждения на заседании комитета. После обсуждения, в течение и сразу после встречи был согласован следующий состав руководящего комитета:

<b>Организация</b>	<b>Количество человек</b>
АММТП	2
Акимат Мангистауской области	1
Министерство транспорта и коммуникаций	2
Министерство экономики и бюджетного планирования	1
Министерство энергетики или Государственная нефтегазовая компания	1
Европейский Союз	1
ЕБРР	1
Банк развития Казахстана	1
Компания «Скотт Уилсон» и ТОО «Проектировщик»	3

#### **9. Предстоящие встречи**

Предварительные даты заседаний Руководящего комитета:

10 октября 2007 года;

9 января 2008 года;

9 апреля 2008 года;

9 июля 2008 года;

8 октября 2008.

#### **10. Заключение**

Господин Эдж поблагодарил всех присутствующих за участие в конференции и ценный вклад, сделанный в ходе обсуждений. Он сказал, что считает, что именно это привело к успеху конференции. В заключение он сказал, что все делегаты приглашаются на ужин после посещения порта.

#### **11. Посещение порта**

Господин Глок организовал короткое посещение делегатами грузового района порта, в котором переваливаются сухие грузы, и дал пояснения в отношении некоторых грузов, перевозимых через порт.







Ambitious ■ Collaborative ■ Diverse ■ Professional ■ Responsive




Развитие порта Актау  
 Planning and development of the port of Aktau, Kazakhstan

## РАЗВИТИЕ ПОРТА АКТАУ

Планирование и разработка ТЭО  
 для порта Актау, Казахстан

Проект No: EuropeAid123967/C/SER/KZ

scottwilson.com

Ambitious ■ Collaborative ■ Diverse ■ Professional ■ Responsive

## ПРЕДСТАВЛЕНИЕ УЧАСТНИКОВ

1. Порт Актау
2. Министерство транспорта и коммуникаций
3. Министерство экономики и бюджетного планирования
4. Делегации ЕК
5. Банк Развития Казахстана
6. ЕБРР
7. Акимат Мангистауской области
8. Порт Актау
9. Постоянный Секретариат ТРАСЕКА
10. Железная дорога
11. Судоходные и экспедиторские компании
12. «Проектировщик»
13. «Скотт Уилсон»

scottwilson.com





Ambitious ■ Collaborative ■ Diverse ■ Professional ■ Responsive

## КОНФЕРЕНЦИЯ В СВЯЗИ С НАЧАЛОМ ПРОЕКТА

24 ИЮЛЯ 2007 г.

Повестка дня

- 15.00
1. Приветственные выступления
2. Представление участников
3. Цели Конференции
4. Консультанты проекта
5. Краткая информация о проекте
6. План реализации проекта
7. Начальная стадия – первые выводы
- 10.30
- ПЕРЕРЫВ
- 17.00
1. Комментарии и вопросы
2. Руководящий комитет
3. Дальнейшие заседания
4. Подведение итогов
- 18.00 – 18.45
- ЭКСКУРСИЯ ПО ПОРТУ
- 19.30
- УЖИН

scottwilson.com





Ambitious ■ Collaborative ■ Diverse ■ Professional ■ Responsive

## ЦЕЛИ КОНФЕРЕНЦИИ

1. Представление Консультантов проекта
2. Ознакомление с целями, задачами и графиком реализации проекта
3. Обсуждение предварительных выводов
4. Обмен мнениями с делегатами
5. Создание Руководящего Комитета

scottwilson.com



**«СКОТТ УИЛСОН»**

**Проекты для портов:**

- Проектирование и инженерно-изыскательские работы
- Разработка генеральных планов
- Инвестиционный анализ
- Прогнозирование грузопотоков

- 50 стран
- 39 офисов в Великобритании
- 78 офисов по всему миру

scottwilson.com

**«СКОТТ УИЛСОН» и «ПРОЕКТИРОВЩИК»**

**«СКОТТ УИЛСОН»**

- Информация о компании
- Опыт работы в подобного рода проектах
- Опыт работы в Казахстане
- Опыт работы с ТАСИС, ЕБРР и другими крупными финансовыми институтами
- Опыт работы в сфере передачи технологий
- Планы в сфере национализации кадров

**«ПРОЕКТИРОВЩИК»**

- Информация о компании
- Опыт работы в подобного рода проектах
- Преимущества совместной работы компаний «Скотт Уилсон» и «Проектировщик»

scottwilson.com

**«СКОТТ УИЛСОН»**

**Рост количества персонала**

- На сегодняшний день – более 5,500 человек

**Финансовый оборот**

Последний ФГ: \$522,000,000

scottwilson.com


 Проект в Республике Казахстан  
 Развитие транзитного потенциала


 «СКОТТ УИЛСОН»  
 Транспортно-логистический консалтинг  
 в Казахстане и странах Центральной Азии

Ambitious ■ Collaborative ■ Diverse ■ Professional ■ Responsive



**Проекты:**

- o-ва Бахрейн
- Дисней, Гонконг
- Контейнерный терминал, Гонконг
- Ген. план, Шри-Ланка

scottwilson.com


 Проект в Республике Казахстан  
 Развитие транзитного потенциала


 «СКОТТ УИЛСОН»  
 Транспортно-логистический консалтинг  
 в Казахстане и странах Центральной Азии

Ambitious ■ Collaborative ■ Diverse ■ Professional ■ Responsive

**ОПЫТ РАБОТЫ В КАЗАХСТАНЕ**  
 Часть 1

- 2005-6 Развитие Транзитного Потенциала - Казахстан, Министерство Транспорта и коммуникации РК
- 2005 Карьер Варваринское, обзор
- 2004 Анализ экологического состояния, Данагаз BSC
- 2003-7 Программа по Аральскому морю для Комитета водных ресурсов, Всемирный Банк
- 2003-5 Изучение возможностей экспорта нефти, LPG и серы

scottwilson.com


 Проект в Республике Казахстан  
 Развитие транзитного потенциала


 «СКОТТ УИЛСОН»  
 Транспортно-логистический консалтинг  
 в Казахстане и странах Центральной Азии

Ambitious ■ Collaborative ■ Diverse ■ Professional ■ Responsive

**Проекты:**

- Нефтяной терминал, Ангола
- Нефтяной терминал, Гонконг
- GCHQ PFI, Великобритания
- Нефтяной терминал, Мексика



scottwilson.com


 Проект в Республике Казахстан  
 Развитие транзитного потенциала


 «СКОТТ УИЛСОН»  
 Транспортно-логистический консалтинг  
 в Казахстане и странах Центральной Азии

Ambitious ■ Collaborative ■ Diverse ■ Professional ■ Responsive

**ОПЫТ РАБОТЫ В КАЗАХСТАНЕ**  
 Часть 2

- 2003-4 Изучение экспортного потенциала железных дорог
- 2001-5 Реабилитация автодорожных сетей Зап. Казахстана
- 2000-4 Контроль за строительством автомагистрали Акчатау – Караганда
- 2000-02 Усиление мер по охране окружающей среды, Министерство природных ресурсов и защиты окружающей среды
- 2000 Анализ технического оснащения железных дорог, ЕБРР
- 1997 Институциональное развитие порта Актау

scottwilson.com




**«ПРОЕКТИРОВЩИК»**

ООО «Проектировщик» образовано в 1998 г.

Основные виды проектно-исследовательской деятельности:

1. Инженерно-геотехнические изыскания
2. Промышленное и гражданское строительство;
3. Строительство железных и автодорог, подкрановых путей, трубопроводов, сетей электроснабжения и связи и др.
4. Инфраструктуры; Экология.



Лицензия в сфере архитектурной и строительной деятельности, No. МНС 0000199  
Лицензия на выполнение работ в области охраны окруж. среды, No. 00954Р 0041393

scottwilson.com

Ambitious ■ Collaborative ■ Diverse ■ Professional ■ Responsive




**«ПРОЕКТИРОВЩИК»**

**ОПЫТ РАБОТЫ В КАЗАХСТАНЕ**  
Часть 2

2003	Нефтесливная эстакада. Заказчик – АО «Узеньмунайгаз»
2004-2006	Расширение ж.д. станций «Ақтау-Порта», «Химическая». Заказчик - АО «Каскор-Транссервис»;
2004-2007	Социальное и жилищное строительство, участие в экологических проектах по проблеме хвостохранилища «Кошкар-Ата». Заказчик - г.г. Ақтау и Жанаозен

scottwilson.com

Ambitious ■ Collaborative ■ Diverse ■ Professional ■ Responsive




**«ПРОЕКТИРОВЩИК»**

**ОПЫТ РАБОТЫ В КАЗАХСТАНЕ**  
Часть 1

2004-2006	обустройство нефтяного терминала- наружные сети инфраструктуры, паропровод, нефтепроводы, ж.д., насосная пожаротушения, изыскания под резервуары нефти. Заказчик - «Mobilix Energy Limited»
2002-2007	предварительные ТЭО на развитие порта Ақтау в северном и южном направлениях, - порта Баутино, портопункта Курьяк; строительство зданий и сооружений в порту Ақтау: площадки под генгрузы, здания склада ГСМ, нового офиса, крытого спорткомплекса, причал в Баутино и др., инженерные изыскания для зернового терминала «Ак Бидая». Заказчик - РГП «АММТП» и ЗАО НМСК «Казмортрансфлот»

scottwilson.com

Ambitious ■ Collaborative ■ Diverse ■ Professional ■ Responsive






**«ПРОЕКТИРОВЩИК»**

**ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ГРАФИК РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА**

1. Задачи проекта
2. Участники проекта
3. График реализации проекта

scottwilson.com

Ambitious ■ Collaborative ■ Diverse ■ Professional ■ Responsive

## ПЛАН РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Широкий охват работ  
 Широкий охват работ

### ЗАДАЧИ

1. Определение будущих потребностей
2. Разработка краткосрочных и среднесрочных ТЭО для сев. части порта
3. Разработка чертежей и тендерной документации для сев. части порта
4. Разработка долгосрочных генеральных планов
5. Разработка финансового анализа
6. Подготовка финансовых моделей
7. Разработка рекомендаций в правовой и институциональной сферах
8. Подготовка проекта корпоративного плана
9. Проведение рабочих визитов
10. Предоставление отчетов

scottwilson.com




## НАЧАЛЬНЫЙ ЭТАП РЕАЛИЗАЦИИ – ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ВЫВОДЫ

Широкий охват работ  
 Широкий охват работ

### Существующая ситуация

- Имеющаяся информация
- Волнолом в северной части порта
- План введения в эксплуатацию новых причалов
- Влияние введения в эксплуатацию порта Курык на работу северной части порта
- Возможности железных дорог и трубопроводов
- Возможности существующих нефтехранилищ

scottwilson.com



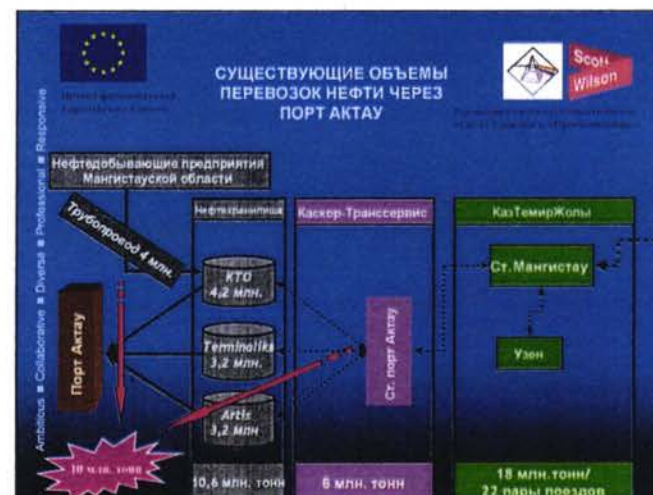

## ПЛАН РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Широкий охват работ  
 Широкий охват работ

### РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОЕКТА

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОЕКТА	4 кв. 2017 г.				МЕСЯЦЫ													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
НАЧАЛЬНЫЙ ОТЧЕТ	■																	
КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ	■	■																
ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ТЭО РАСШИРЕНИЯ ПОРТА		■	■															
АНАЛИЗ ГРУЗОПОТОКОВ			■	■														
ТЭО РАСШИРЕНИЯ В СЕВ. НАПРАВЛЕНИИ				■	■													
ПЛАН РАСШИРЕНИЯ В СЕВ. НАПРАВЛЕНИИ					■	■												
ПОДГОТОВКА ЧЕРТЕЖЕЙ И ТЕНДЕРНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ДЛЯ СЕВ. ЧАСТИ						■	■											
РАЗРАБОТКА ПРАВОВОЙ И УПРАВЛЕНЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ							■	■										
ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ТЭО ДЛЯ РАСШИРЕНИЯ В СЕВ. НАПРАВЛЕНИИ								■	■									
РАЗРАБОТКА ПРОЕКТА КОРПОРАТИВНОГО ПЛАНА									■	■								
ИТОГОВЫЙ ОТЧЕТ																	■	■

scottwilson.com



Амбициозно • Collaborative • Diverse • Professional • Responsive

Европейский Союз

Scott Wilson

Начальный этап реализации – Предварительные выводы

ПРОГНОЗ ГРУЗОПОТОКОВ

1. Прогноз перевозок нефти
2. Прогноз перевозок генеральных грузов

scottwilson.com

Амбициозно • Collaborative • Diverse • Professional • Responsive

Европейский Союз

Scott Wilson

Прогнозируемые объемы генеральных грузов транспортировки

1. Зерно
2. Металл
3. Металлолом
4. Продовольственные товары и строительные материалы
5. Сжиженный газ
6. Сера
7. Новые рынки
8. Зоны свободной торговли

scottwilson.com

Амбициозно • Collaborative • Diverse • Professional • Responsive

Европейский Союз

Scott Wilson

ПРОГНОЗЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ НЕФТИ ЧЕРЕЗ ПОРТ АКТАУ

Прогнозируемые объемы нефтеперевозок через порт Актау в 2007-2015 гг. (тыс. тонн)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Название компаний									
Apple					5000	7000	7000	7000	7000
Targa Shveta	1000	2000	2000	2000	4000	4000	5100	5300	5000
Vitolch Operating LTD	1500	2400	2500	2100	3100	3000	3000	3000	3000
Kazakhstan	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300
Mangrove Mitsui	1200	1200	1300	1300	1300	1300	1200	1200	1200
JV Kazyminty	2000	2000	2000	1700	1500	1500	1300	1100	900
Мега Ойл Казахстан	400	500	600	700	900	900	1000	1000	600
СНПС Актау Mitsui	1500	600	600	600					
Рено Казахстан	500								
<b>ВСЕГО</b>	<b>9400</b>	<b>10000</b>	<b>10400</b>	<b>10700</b>	<b>18000</b>	<b>19900</b>	<b>19900</b>	<b>19900</b>	<b>19900</b>

Подготовлено РУП АММ ТП на основе предоставленных данных, представленных нефтебизнесными предприятиями в Актау, 06/07/07.

scottwilson.com

Амбициозно • Collaborative • Diverse • Professional • Responsive

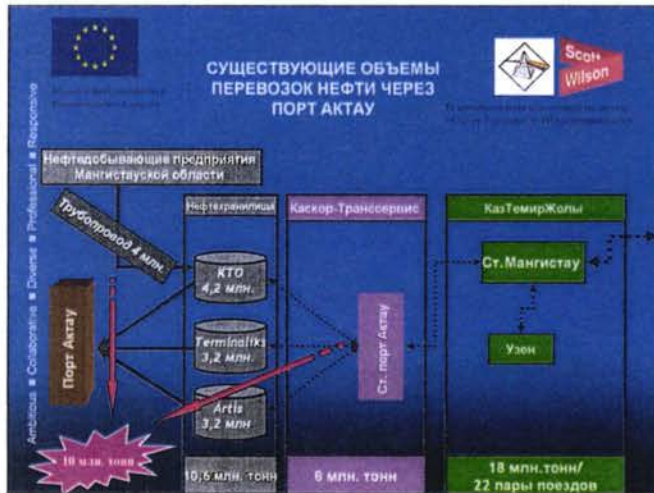
Европейский Союз

Scott Wilson

Начальный этап реализации – Предварительные выводы

1. Планы развития
2. Строительство новых причалов
3. Расширение сети железных дорог
4. Новые трубопроводы и нефтехранилища
5. Порт Курык – будущее расширение
6. Новые процедуры обработки документов

scottwilson.com



- Logo of the European Union and Scow Wilson are visible in the top left and right corners respectively.
- БУДУЩИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ РАБОТЫ ПОРТА**
1. Необходимость определения долгосрочных функциональных задач
  2. Арендный или концессионный способ управления портом
  3. Совмещенные или предназначенные для обработки одного вида груза части порта
  4. Использование внутренних или внешних ресурсов
  5. Центральное управление финансовыми средствами
  6. Реструктуризация для удовлетворения будущих потребностей
  7. Разработка способов определения степени эффективности работы порта
  8. Использование ИТ – управление работой индивидуального объекта или системы в целом
- Vertical text on the left: Ambitious ■ Collaborative ■ Diverse ■ Professional ■ Responsive
- Small text at the bottom right: scottwilson.com

- Logo of the European Union and Scow Wilson are visible in the top left and right corners respectively.
- СУЩЕСТВУЮЩИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ РАБОТЫ ПОРТА**
1. Степень использования причалов/рабочее время
  2. Начало и завершение обработки судна
  3. Процедуры обработки грузов
  4. Преимущества складирования сухих грузов за пределами порта
  5. Количество рабочей силы, занятой в эксплуатационной и административной сферах работы порта
  6. Эксплуатационные и административные информационные системы
  7. Долговременные простои порта по причине неблагоприятных погодных условий
  8. Способы измерения продуктивности
  9. Нефтяные логистические центры
  10. Правовая база
- Vertical text on the left: Ambitious ■ Collaborative ■ Diverse ■ Professional ■ Responsive
- Small text at the bottom right: scottwilson.com






Агрессивность • Профессионализм • Ответственность  
 Ambitious • Collaborative • Diverse • Professional • Responsive

### СОСТАВ РУКОВОДЯЩЕГО КОМИТЕТА

1. Порт Актау	Председатель + 1 человек
2. Министерство транспорта и коммуникаций	1 человек
3. Министерство экономики и бюджетного планирования	1 человек
4. Европейский Союз	Менеджер проекта ЕК
5. Банк Развития Казахстана	1 человек
6. ЕБРР	1 человек
7. «Скотт Уилсон»	Руководитель проекта + 1 человек

scottwilson.com






Агрессивность • Профессионализм • Ответственность  
 Ambitious • Collaborative • Diverse • Professional • Responsive

### ДАЛЬНЕЙШИЕ ЗАСЕДАНИЯ

### ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ

scottwilson.com

Агрессивность • Профессионализм • Ответственность  
 Ambitious • Collaborative • Diverse • Professional • Responsive

### ВОПРОСЫ ?

1. ЧТО МЫ НЕ УЧИЛИ?
2. В ЧЕМ МЫ ОШИБЛИСЬ?
3. КАКИМ ОБРАЗОМ МЫ МОЖЕМ УЛУЧШИТЬ СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ ДЕЛ?

scottwilson.com




Агрессивность • Профессионализм • Ответственность  
 Ambitious • Collaborative • Diverse • Professional • Responsive

### СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ !

scottwilson.com



**Комментарий к отчету Развитие порта Актау, Генеральный план и Технико-Экономическое обоснование для порта Актау (Казахстан) Первоначальный доклад ( Август 2007)**

**4. Анализ проекта.**

**п.4.3.3.стр.8** Необходимо консультанту рассмотреть развитие портов Актау, Баутино в комплексе, с учетом использования этих портов не только для перевалки нефти и нефтепродуктов, но и в специализации другой номенклатуры грузов, в том числе и нетрадиционных, исключение может составить строительство нового порта Курык предусмотренного изначально для перевалки нефти.

**п.4.3.4.стр. 9.(абз.2).** Согласен с консультантом касательно того, что необходимо уделить особое внимание не только волнолому (т.е. провести тщательное обследование), но и всей береговой инфраструктуры. Определить объем, масштаб дноуглубительных работ, строительство волнорезов и т.д., с учетом оценки воздействия на окружающую среду. Просим консультанта представить кальку промера глубин на канале, у стенок причалов существующие на сегодняшний день.

**п.4.3.10.стр.11.(последний абзац).** На мой взгляд, использования причала 8 в качестве двойного назначения не целесообразно. Причал для приема и обработки железнодорожных морских паромов должен использоваться строго по назначению. Это позволит исключить необоснованные простои паромов в ожидании высвобождения причала от нефтеналивных танкеров. Считаю, при детальном исследовании и принятии необходимых мер, по укреплению существующего волнолома, причалы 9,10, могут эксплуатироваться еще длительное время. Разработка альтернативных вариантов необходима в т.ч. и создаваемый порт Курык.

Однако считаю, что на существующем этапе необходимо подготовить технико-экономическое обоснование по Северному порту. Так как, на мой взгляд, по Южному порту можно принять окончательное решение по строительству только после серьезного изучения мнения всех сторон с участием компетентных специалистов.

Необходимо сопоставить прогнозы грузоперевозок через порт Актау представленные Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, Банком развития Казахстана, и экспертами ЕБРР. Все эти модели позволят принять окончательное решение по Южному порту.

Целесообразно в следующем отчете показать последние чертежи, разработанные КАЗГИДРО относительно существующего волнолома (т.е. какие предполагаются изменения в существующей конструкции). Также результаты модельного испытания.

Необходимо консультанту проекта в последующем показывать в отчетах, мнения специалистов порта, и направлять их в Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА для ознакомления. В данном случае, мы ни имеем возможности, узнать мнение порта. Просим это учесть.

С Уважением,

Эксперт по морскому транспорту  
ПС МПК ТРАСЕКА  
Н.Т.Мамедов.



03.09.2007.

Р.С.Нумерация страниц на русском языке может не совпадать с английской версией.

Published August 2007

This publication has been produced with the assistance of the European Union.  
The contents of this publication is the sole responsibility of  
Scott Wilson and can in no way be taken to reflect the views of the European Union.

