

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)

Отчет о ходе выполнении работ № 1

Декабрь 2007 года

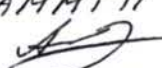



Данный проект финансируется
Европейским союзом



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

1 ТИТУЛЬНАЯ СТРАНИЦА

Название проекта:	Генеральный план и Технико-экономическое обоснование для порта Актау (Казахстан)	
Номер проекта:	EuropeAid 123967/C/SER/KZ	
Получатель:	Республика Казахстан	
	Партнер по реализации проекта	Подрядчик ЕС
Название:	Актауский международный морской торговый порт	Компания «Скотт Уилсон Лтд.»
Адрес:	Актау, Казахстан	Scott House, Basing View, Basingstoke, Hampshire RG21 4JG
Телефон:	: +7 (3292) 51 45 49	: +44 1256 310 200
Номер факса	: +7 (3292) 44 51 01	
Контактное лицо:	Директор Талгат Б. Абылгазин	Директор Мартин Эдж
Подписи:	<i>Начальник Финансового Управления РРП, АММТП А.Иржамаев Р.М.</i> 	<i>р.р. Эдж</i> 

Дата отчета: 5 декабря 2007 года

Отчетный период: 5 августа 2007 года – 5 декабря 2007 года

Автор отчета: Джон Гарднер, Руководитель проекта

Группа ЕС по мониторингу и оценке:	<u> </u> [фамилия]	<u> </u> [подпись]	<u> </u> [дата]
Руководитель проекта:	<u> </u> [фамилия]	<u> </u> [подпись]	<u> </u> [дата]

2 КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА

Название проекта:	Генеральный план и Технико-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:

Результатами работы будут ряд отчетов, планов, технико-экономическое обоснование, генеральный план, доклад по оценке воздействия на окружающую среду, конкурсная документация, подготовленные в соответствии с целями проекта и в формате, используемом для дальнейшего утверждения государственной экспертизой.

Мероприятия проекта:

Мероприятия проекта заключаются в выполнении ряда 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	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ, ДОСТИГНУТЫХ ЗА ПЕРИОД С 5.08.2007 ГОДА ПО 5.12.2007 ГОДА	4
4.1	Мероприятия, проведенные за отчетный период	4
4.2	Визиты экспертов в рамках проекта	6
4.3	Встречи, проведенные за отчетный период	7
4.4	Первое заседание Руководящей Группы	7
4.5	Визит и отчет Монитора ЕС	8
4.6	Документы проекта, представленные в течение отчетного периода	8
4.7	Потенциальные проблемы, выявленные за отчетный период, и возможные решения	9
5	ПЛАНИРОВАНИЕ НА ВЕСЬ ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	9
5.1	Цели и задачи проекта в соответствии с ТЗ	9
5.2	Документы, разрабатываемые в рамках проекта	10
6	ПЛАНИРОВАНИЕ РАБОТ НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД С 05.12.2007 ГОДА ПО 05.06.2008 ГОДА	11
6.1	Цели и задачи проекта в соответствии с ТЗ	11
7	ТАБЛИЦЫ	13
8	ПРИЛОЖЕНИЯ	16

4 КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ, ДОСТИГНУТЫХ ЗА ПЕРИОД С 5.08.2007 ГОДА ПО 5.12.2007 ГОДА

Информация о работе, проведенной на начальной стадии реализации проекта (с 5 июня по 5 августа 2007 г.) содержится в Первоначальном отчете.

4.1 МЕРОПРИЯТИЯ, ПРОВЕДЕННЫЕ ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД



Рисунок 1. План порта Актау

Основные мероприятия этого периода включали:

- встречи с настоящими и будущими пользователями порта;
- встречи с руководством АММТП для определения текущих мероприятий и перспективных целей порта;
- подготовку и представление докладов, определенных в Техническом задании (ТЗ);
- обзор имеющихся докладов по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) и начальные работы над новыми ОВОС;
- анализ настоящих и будущих объемов грузоперевозок через порт;
- анализ железнодорожной сети Актау и оценку пропускной способности железных дорог;
- анализ сетей нефтепроводов в Актау и Казахстане, а также в соседних регионах и странах;
- предварительные проектно-сметные оценки по гидротехническим сооружениям Северного порта;
- обзор оборудования для обнаружения и мониторинга разливов нефти в акватории действующего и строящегося портов.

Работы выполнялись приглашенными и местными экспертами, работающими в Актау и в других городах. В большинстве случаев, когда работа проводилась в Актау, сотрудники АММТП оказывали нам неоценимую помощь.



Рисунок 2. Нефтепроводы вокруг Актау

Одним из основных мероприятий в этот период стало изучение настоящих и будущих объемов транспортировки нефти по трубопроводам и железным дорогам. Будущее порта Актау очень тесно связано со способами транспортировки нефти от казахстанских месторождений к местам назначения за пределами Актау. Этот вопрос был подробно освещен в докладе по результатам исследования грузоперевозок, представленном 5-го октября 2007 года, и также будет рассматриваться в докладе по технико-экономическому обоснованию, который будет представлен в декабре 2007 года.

Актау является, прежде всего, железнодорожным портом. При этом большая часть пропускной способности железной дороги используется для перевозки нефти. Хотя в будущем и возможна прокладка дополнительных трубопроводов к Актау, необходимо обеспечить, чтобы железнодорожные системы, обслуживающие Актау, были способны справиться с потенциальными грузоперевозками через порт. Если этого не сделать, то потенциальные объемы грузоперевозок будут потеряны для порта и направятся по альтернативным маршрутам. Руперт Дайер, начальник отдела железнодорожных грузоперевозок компании «Скотт Уилсон» и эксперт по железнодорожным грузоперевозкам с опытом работы в Актау, посетил Актау для проведения глубокого исследования железнодорожных систем с целью сбора информации для технико-экономического обоснования развития порта.

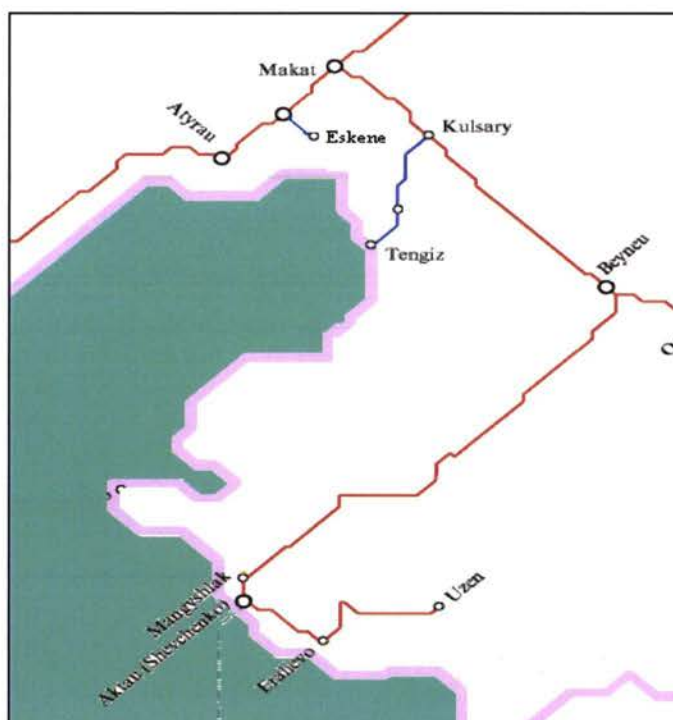


Рисунок 3: Железнодорожные подъездные пути в Актау

4.2 Визиты экспертов в рамках проекта

В течение этого периода консультанты пользовались офисом проекта, находящимся в отеле «Рахат» вблизи порта. В офисе постоянно работали координатор проекта и от двух до пяти членов группы в зависимости от потребностей в выполнении работ. Работы по проекту проводились в офисе проекта и в офисах экспертов в Казахстане и за рубежом. При этом места выполнения работ выбирались таким образом, чтобы обеспечить наибольшую эффективность. Следующие члены группы посещали офис проекта в различное время для проведения встреч и подготовки доклада:

Фамилия	Сфера деятельности
М. Эдж	Директор проекта
Дж. Гарднер	Руководитель группы
М. Поршманн	Специалист-эколог
А. Бейли	Специалист по управлению портами
Е. Лейнг	Экономист по транспорту
Д. Ламберт	Финансовый эксперт
Р. Дайер	Эксперт по железнодорожному транспорту
В. Турдзеладзе	Эксперт по транспортной логистике

4.3 ВСТРЕЧИ, ПРОВЕДЕННЫЕ ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

В течение данного периода были проведены встречи с представителями нескольких государственных и частных организаций местного и республиканского масштаба с тем, чтобы узнать их цели и ожидания в отношении порта, а также проинформировать эти организации относительно предлагаемого расширения и оптимизации работы порта Актау. В большинстве случаев на этих встречах присутствовали сотрудники АММТП.

Также были проведены встречи с представителями финансовых организаций, которые наиболее вероятно будут участвовать в финансировании будущего развития порта. Это - Банк развития Казахстана (БРК) и Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР).

Наиболее важные встречи по вопросам прогноза грузоперевозок проводились с организациями, которые лучше других осведомлены о перспективах роста перевозок основных грузов, переваливаемых в Актау. Это - сами экспортеры или импортеры, а в тех случаях, когда они располагались вдали от Актау, встречи проводились с представителями портовых агентов, транспортно-экспедиционных компаний и т.д., которые работают с этими грузами.

Перечень встреч, проведенных в этот период, приводится ниже:

НЕФТЕДОБЫВАЮЩИЕ КОМПАНИИ	ГЕНЕРАЛЬНЫЕ/СУХИЕ ГРУЗЫ	ДРУГИЕ КЛЮЧЕВЫЕ СТОРОНЫ
➤ Аджип ККО	➤ Зерно	➤ Казморттрансфлот
➤ Тенгизшевройл	➤ Сталь	➤ Администрация местной зоны свободной торговли
➤ КМГ	➤ Другие металлы	➤ Европейский банк развития
➤ Мангистаумунайгаз	➤ Металлический лом	➤ Банк развития Казахстана
➤ Каразамбасмунай	➤ Продовольствие	
➤ КННК Актобемунайгаз	➤ Сера	➤ Министерство транспорта
➤ Бузачи Оперейтинг Компани	➤ Химикаты	➤ Каспийское пароходство
➤ ПетроКазахстан Кумколь Ресорсес	➤ Лесоматериалы	➤ Казахстан темир жолы (КТЖ)
➤ Казкортранс Сервис	➤ Контейнеры	➤ КаскорТрансСервис
➤ Казтрансойл		
➤ Терминалекс		
➤ Артис Оверсиз		

4.4 ПЕРВОЕ ЗАСЕДАНИЕ РУКОВОДЯЩЕЙ ГРУППЫ

Как было решено на Начальной конференции по проекту, состоявшейся 25-го июля, и было отражено в Первоначальном докладе, представленном 5-го августа, Руководящая группа проекта была создана и провела свое первое заседание 12-го октября 2007 года. Протокол заседания приводится в Приложении 1 к настоящему докладу.

4.5 Визит и отчет МОНИТОРА ЕС

В период с 17.09.2007 года по 12.10.2007 года Мониторы ЕС посетили место реализации проекта и 6.11.2007 года представили в ЕС отчет за номером MR-41583.01. Ими были сделаны заключения по следующим пунктам:

- качество разработки проекта;
- эффективность реализации до настоящего времени;
- эффективность до настоящего времени;
- возможные последствия;
- потенциальная устойчивость,

которым была присвоена категория "b", где "b" означает «хорошо».

4.6 ДОКУМЕНТЫ ПРОЕКТА, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ В ТЕЧЕНИЕ ОТЧЕТНОГО ПЕРИОДА

Документы проекта были подготовлены в соответствии со стандартами и представлены в соответствии с утвержденным графиком.

ПУНКТ	ОСНОВНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ	ДАТА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ (НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ)	ФАКТИЧЕСКИ И ПРЕДСТАВЛЕН	ДАТА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ (НА РУССКОМ ЯЗЫКЕ)	ФАКТИЧЕСКИ ПРЕДСТАВЛЕН
1	Первоначальный доклад	5.08.2007 года	5.08.2007 года	19.08.2007 года	19.08.2007 года
2	Концептуальный Генеральный план (основанный на имеющихся прогнозах грузоперевозок)	5.08.2007 года	5.08.2007 года	19.08.2007 года	19.08.2007 года
3	Предварительное технико-экономическое обоснование расширения порта (основанное на имеющихся прогнозах грузоперевозок и исследованиях)	5.09.2007 года	5.09.2007 года	19.09.2007 года	19.09.2007 года
4	Комплексный прогноз грузоперевозок, морских и контейнерных перевозок	5.10.2007 года	5.10.2007 года	19.10.2007 года	19.10.2007 года
5	Технико-экономическое обоснование расширения порта в северном направлении	6,0 (6,5)		6,5 (7,0)	
6	Оценка воздействия на окружающую среду	6,0 (7,0)		6,5 (7,5)	
7	Генеральный план существующего и северного портов	6,0 (7,0)		6,5 (7,5)	
8	Доклад о ходе выполнения работ № 1	5.12.2007 года	5.12.2007 года	5.12.2007 года	5.12.2007 года

Сроки выполнения пунктов 5,6 и 7 были перенесены с тем, чтобы учесть пересмотренный график заключения контракта на строительство волнолома. Сроки пересмотренного графика указаны в скобках.

4.7 ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД, И ВОЗМОЖНЫЕ РЕШЕНИЯ

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. Прежде всего, это относится к объемам перевозки нефти, от которых в значительной степени зависят планы будущего расширения порта Актау. С тем, чтобы охватить все выявленные возможности, мы включим анализ чувствительности в доклад по Технико-экономическому обоснованию, что позволит показать весь диапазон вариантов, имеющихся у АММТП, и мероприятий, необходимых для нейтрализации 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 ПЛАНИРОВАНИЕ НА ВЕСЬ ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

5.1 ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОЕКТА В СООТВЕТСТВИИ С ТЗ

В ТЗ указано, что Консультант должен подготовить следующие документы:

- 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;
- Технико-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;
- техническая и тендерная документация для строительства основных портовых сооружений в Северном порту с учетом работы, уже проделанной в Северном порту;
- предложение по юридическому и институциональному укреплению порта Актау с целью создания структуры, способной привлечь частное финансирование;
- интегрированный Корпоративный план 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.

Результаты этой работы должны быть представлены в документах проекта на русском и английском языках. В настоящее время проект реализуется в соответствии с графиком, что позволит достичь всех планируемых результатов.

5.2 ДОКУМЕНТЫ, РАЗРАБАТЫВАЕМЫЕ В РАМКАХ ПРОЕКТА

пункт	ОСНОВНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ	МЕСЯЦЕВ (НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ) С 05.06.2007 года	МЕСЯЦЕВ (НА РУССКОМ ЯЗЫКЕ) С 05.06.2007 года
1	Первоначальный доклад	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	Оценка воздействия на окружающую среду	6,0	6,5
7	Генеральный план 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

Общий план мероприятий и Общий план работы и предполагаемые результаты представлены соответственно в Таблицах 1 и 2.

6 ПЛАНИРОВАНИЕ РАБОТ НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД С 05.12.2007 ГОДА ПО 05.06.2008 ГОДА

6.1 Цели и задачи проекта в соответствии с ТЗ

Ключевыми датами следующего отчетного периода, результатом которого будет представление Доклада о ходе выполнения работ № 2, являются:

- Техничко-экономическое обоснование для Северного порта, 15.12.2007 года;
- Оценка воздействия на окружающую среду, 15.01.2008 года;
- Генеральный план существующего и северного портов, 15.12.2008 года;
- Технический проект, спецификации и конкурсная документация для выбранного варианта непосредственного расширения порта, 05.03.2008 года;
- Оценка юридической и институциональной базы, а также управления и организации, 05.06.2008 года;
- Техничко-экономическое обоснование расширения порта в южном направлении, включая оценку воздействия на окружающую среду, 05.06.2008 года;
- Доклад о ходе выполнения работ № 2, 05.06.2008 года.

В следующем периоде конкретная работа, проводимая АММТП, будет заключаться в **укреплении управленческого потенциала**.

Эта задача будет выполняться на протяжении четырех последовательных этапов:

- определение будущих функций управления;
- оценка имеющихся квалификаций;
- выявление управленческих рисков; и
- разработка стратегии управления человеческими ресурсами для устранения слабых сторон управления.

На первом этапе необходимо исследовать будущие роли и функции АММТП. Со времени разработки первоначального ТЗ произошел ряд значительных изменений, связанных с отменой передачи северного порта в концессию, изменением государственной политики, которая в настоящее время запрещает заключение концессионных договоров в отношении портов, а также с уменьшением актуальности возможного расширения порта в южном направлении. Также очевидно, что основные изменения будут связаны с транспортировкой нефти, а не сухих грузов, если АММТП будет играть менее важную эксплуатационную роль. Все эти изменения скажутся на будущих обязанностях и структуре АММТП, особенно в отношении того, какие функции будет выполнять порт, «оператора» или «арендодателя», с заключением субподрядных или арендных договоров или будет сочетать обе функции. Эти функции будут иметь фундаментальное значение для выбора типа необходимых управленческих навыков, а также для определения численности персонала. Таким образом, необходимо четко определить роль управления на краткосрочную и долгосрочную перспективы с тем, чтобы понять, какие навыки и когда могут потребоваться.

На втором этапе необходимо провести аудит существующей организации с целью изучения всех аспектов управления человеческими ресурсами (ЧР) в АММТП. Эта работа будет включать определение функций и порядка комплектования персоналом каждого отдела, сравнительных квалификаций их сотрудников и любых изменений, произошедших в течение последних пяти лет со времени предыдущего проекта ЕБРР. Предполагается, что на этом этапе, вероятно, будет иметься ограниченное количество документов по ЧР в виде документации по индивидуальной аттестации, внутреннему обучению через передачу опыта и т.д. Поэтому будет необходимо на месте провести оценку эффективности имеющихся навыков управления по отношению к ролям и функциям, выполняемым в порту.

На третьем этапе, прежде всего, необходимо определить, имеются ли какие-либо слабые стороны в системе управления с учетом деятельности и обязанностей АММТП. Эти вопросы будут обсуждаться с руководством с тем, чтобы выяснить, действительно ли существует такая проблема и необходимо ли ее решать. Затем будет необходимо сравнить результаты первого этапа с результатами второго, чтобы определить, обладают ли сотрудники порта соответствующими навыками, которые потребуются для выполнения предполагаемых будущих обязанностей АММТП.

На четвертом этапе необходимо разработать стратегию развития ЧР, предназначенную для решения проблем, выявленных на третьем этапе. Она может заключаться в сочетании обучения, сокращения и привлечения персонала в зависимости от необходимости решения конкретных проблем ЧР. Очевидно, что независимо от будущей роли и функций АММТП цель должна заключаться в том, чтобы порт управлялся как корпоративная организация. При этом методы управления должны быть совместимыми с методами, используемыми в частном секторе, даже если порт останется в собственности государства.

План мероприятий на следующий отчетный период представлен в Таблице 3.

7 ТАБЛИЦЫ

ТАБЛИЦА 1: ОТЧЕТ О ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Название проекта: Генеральный план и Техничко-экономическое обоснование для порта Актау (Казахстан)		Номер проекта: EuropeAid 123967/C/SER/KZ		Страна: Казахстан		Страница:											
Период планирования: с 5-го декабря 2007 года по 5-е июня 2008 г.		Подготовлен: 5 декабря 2007 г.		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																	
		Сроки выполнения (в месяцах)				РЕСУРСЫ											
		2007 г.				ПЕРСОНАЛ КОНСУЛЬТАНТА ЕК	ПАРТНЕРА	ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ								
No	Выполненная работа	1	2	3	4	5	6	Запланировано	Используй вано	Заплани ровано	Используй овано	Запланирова но	Использовано	Запланиро вано	Использовано		
1	Мобилизация	■						Всего запланировано в рамках проекта, в соответствии с Дополнением 1: Долгосрочн. эксперты: 92 Руководитель 35 Старш. 177 эксперты Краткосрочн. эксперты: 481 Старш. 960 Младш.	87 35 43 205 0			Офисное оборудова ние	Офисное оборудовани е				
2	Начальный отчет	■															
3	Концептуальный план развития			■													
4	Предварительное ТЭО для сев. порта			■													
5	Заседание Руководящего комитета					■											
6	Прогноз грузопотоков			■													
7	Проект ТЭО для сев. порта					■											
8	Проект Генерального плана					■											
9	Промежуточный отчет № 1					■											
							ВСЕГО	Долгосрочные Краткосрочные	165 205								

ТАБЛИЦА 2: ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ

Название проекта: Генеральный план и Технико-экономическое обоснование для порта Актау (Казахстан)		Номер проекта: EuropeAid 123967/C/SER/KZ		Страна: Казахстан		Страница:	
Период планирования: с 5-го декабря 2007 года по 5-е июня 2008 г.		Подготовлен: 5 декабря 2007 г.		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							
РЕСУРСЫ	Всего запланировано	Период планирования	Период реализации	Всего реализовано	Остаток		
ПЕРСОНАЛ	304	165	165	165	139		
Долгосрочн. эксперты	1441	205	205	205	1236		
Краткосрочн. эксперты							
Sub-Total	1745	370	370	370	1375		
ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	Офисное оборудование	Офисное оборудование	Офисное оборудование	Офисное оборудование	Офисное оборудование		
Всего							
Другое	NA	NA	NA	NA	NA		
Суточные Расходы на перевод							
Всего							
ВСЕГО	NA	NA	NA	NA	NA		

ТАБЛИЦА 4. ОБЩИЙ ПЛАН РАБОТЫ

Название проекта: Генеральный план и Технико-экономическое обоснование для порта Актау (Казахстан)	Номер проекта: EuropeAid 123967/C/SER/KZ	Страна: Казахстан	Страница:
Период планирования: с 5-го августа 2007 года по 5-е декабря 2008 года	Подготовлен: 5 августа 2007 года	Консультант ЕС: Компания «Скотт Уилсон»	
Результаты (описание с указанием ориентировочных сроков)	Согласованная цель и контролируемые индикаторы	Ограничения и предположения С/А	
<ul style="list-style-type: none"> • Первоначальный отчет - 5 августа 2007 года • Концептуальный Генеральный план - 5 августа 2007 года • Предварительное Технико-экономическое обоснование для Северного порта - 5 сентября 2007 года • Прогнозы грузопотоков - 5 октября 2007 года • Технико-экономическое обоснование для Северного порта - 5 января 2008 года • Генеральный план для Северного порта - 15 февраля 2008 года • Тендерная документация - 15 мая 2008 года • Законодательная база - 5 марта 2008 года • Предварительное Технико-экономическое обоснование для Южного порта - 5 июня 2008 года • Проект Корпоративного плана - 5 июля 2008 года • Проект Заключительного отчета - 5 августа 2008 года • ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ - 5 декабря 2008 года 	Отчеты представляются своевременно, а затем принимаются партнером по реализации проекта	Планируемые сроки будут пересматриваться в свете новой информации и в случае согласования новых дат в тех случаях, когда это применимо.	

ТАБЛИЦА 5. ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (рабочая программа)

Название проекта: Генеральный план и Технико-экономическое обоснование для порта Актау (Казахстан)		Номер проекта: EuropeAid 123967/C/SER/KZ				Страна: Казахстан				Страница:							
Период планирования: с 5-го декабря 2007 года по 5-е июня 2008 года		Подготовлен: 5 декабря 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 2007-2008 годы (месяцы)										РЕСУРСЫ					
												ПЕРСОНАЛ	ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГОЕ			
№ п/п	МЕРОПРИЯТИЯ	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Консультанта ЕС	Партнера		
	<ul style="list-style-type: none"> • Технико-экономическое обоснование для Северного порта • Концептуальный план развития • Оценка воздействия на окружающую среду • Технический проект и тендерная документация. • Законодательная и институциональная база • Предварительное Технико-экономическое обоснование для Южного порта • Доклад о ходе выполнения работ № 2 	★	■		■		■			■							
														250	270		
ИТОГО																	

8 ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1.

Протокол заседания Руководящей группы № 1

Европейский Союз - ТАСИС
Развитие порта Актау, Генеральный план и Технико-экономическое
обоснование для порта Актау
Заседание Руководящего комитета № 1
Астана, 12 октября 2007 года

Участники:

Господин Берик Уандыков	Директор Департамента водного транспорта, Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Госпожа Гульнара Дусупова	Руководитель проекта отдела технического сотрудничества, Делегация Европейской Комиссии в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане
Господин Владимир Константинов	Заместитель директора по техническим вопросам - главный инженер Актауского международного морского торгового порта (АММТП)
Господин Александр Глок	Заместитель директора по экономике Актауского международного морского торгового порта
Господин Касым Тлепов	Начальник Управления Департамента водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций
Госпожа Айгуль Манасбай	Начальник отдела, Департамент водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций
Господин Амангали Шамшадин	Начальник управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог, Акимат Мангистауской области Республики Казахстан
Господин Айдын Буленов	Представитель Банка Развития Казахстана
Господин Ульф Хиндстром	Старший банкир по инфраструктурным проектам, Европейский банк реконструкции и развития
Господин Джон Гарднер	Руководитель группы реализации проекта компании «Скотт Уилсон» (СУ)
Господин Вадим Турдзеладзе	эксперт по проектам в сфере транспорта и логистики, компания «Скотт Уилсон» (СУ)
Госпожа Фарида Нагиева	Координатор проекта, компания «Скотт Уилсон» (СУ)

В качестве приглашенных на этом заседании Руководящего Комитета присутствовали:

Господин Дуйсен Копабаев	Монитор Европейской Комиссии
Господин Шерхан Сугурбеков	Управляющий директор «Казмортрансфлот» (Национального морского пароходства)
Господин Юрий Румянцев	Главный инженер «Казгидро»

Место проведения

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

Время

09:30-12:30

Повестка дня:

- Представление участников
- Прогресс, достигнутый до настоящего времени, и предстоящие мероприятия
- Доклад по предварительному Технико-экономическому обоснованию
- Доклад по прогнозам грузоперевозок
- Комментарии АММТП
- Стратегия и график проведения закупок
- Дноуглубительные работы
- Нефтеналивные причалы, железнодорожные подходы и нефтепроводы
- Интерфейс с волноломом
- Следующее заседание

Пункт	Вопросы повестки	Ответственный
1.	<u>Цель заседания</u> Данное заседание было первым из 5 запланированных заседаний группы управления, предназначенных для контроля за ходом разработки Генерального плана развития и ТЭО для порта Актау.	
2.	<u>Представление участников</u> Господин Уандыков поприветствовал участников встречи и сказал, что ему известны проблемы, поднятыми экспертами компании «Скотт Уилсон» (далее «СУ») в отношении Северного порта, и предложил господину Гарднеру начать презентацию о прогрессе, достигнутом к настоящему времени, и предстоящих мероприятиях. Господин Гарднер сделал презентацию, которая прилагается к данному протоколу. Вопросы, поставленные на слайдах, обсуждались членами Комитета по мере их поступления.	
3.	<u>Роль Руководящего комитета</u> Участники заседания подтвердили, что Руководящий комитет (РК) является органом, обеспечивающим взаимодействие между группой реализации проекта, Министерствами, АММТП, ЕС и организациями, финансирующими проект. Роль комитета заключается в отслеживании прогресса, выявлении проблем и предложении вариантов их решения, информировании СУ о любых изменениях требований Правительства и АММТП и обсуждении рекомендаций, представленных СУ.	
4.	<u>Прогресс, достигнутый к настоящему времени</u> Господин Гарднер информировал участников заседания, что основные документы, которые в соответствии с Техническим заданием (ТЗ) было необходимо разработать к настоящему времени, т.е. Первоначальный доклад, концептуальный Генеральный план, предварительное Технико-экономическое обоснование и Доклад по прогнозам грузоперевозок, были представлены по графику. Также по графику была начата работа над следующими документами, но дата их представления, запланированная на 5.12.2007 года, может быть не соблюдена в связи с текущей ситуацией в отношении конфигурации порта. Этот вопрос обсуждался в ходе заседания позднее.	
5.	<u>Доклад по предварительному Технико-экономическому обоснованию и комментарии АММТП</u> Презентуя Предварительное ТЭО, Господин Гарднер поблагодарил представителя АММТП за комментарии в отношении предварительного Технико-экономического обоснования и сказал, что ответы на них можно получить, изучив информацию, представленную в докладе. Он пояснил, что ТЗ содержит требование о том, что СУ должен предоставить независимый	

и объективный анализ, а предварительное Технико-экономическое обоснование должно основываться на имеющейся информации. Поэтому анализ СУ, возможно, и отличается от предыдущего анализа, проведенного другими организациями. Таблицы, включенные в доклад, часть из которых была представлена на слайдах, иллюстрируют диапазон возможных прогнозов и сложность расчета точных показателей при текущей экономической конъюнктуре, особенно в отношении нефти.

Комментируя презентацию, господин Хиндстром заявил, что данные, включенные в предварительное Технико-экономическое обоснование, были взяты из доклада, подготовленного в 2006 году независимыми консультантами ЕБРР, и акцентировал внимание на необходимости в постоянном обновлении данных. Он подчеркнул, что при проведении любого анализа и составлении прогнозов грузоперевозок СУ должен учитывать данные, предоставленные портом и содержащиеся в государственных стратегиях, а также то, что очень важно иметь реалистический прогноз грузоперевозок, от которых будут зависеть будущие доходы. При этом, следует учитывать как прогнозы КазГидро, так и прогнозы АММТП.

Господин Гарднер сказал, что, как указано в ТЗ, необходимо изучить имеющиеся у порта мощности перед тем, как начать определение требований в отношении новых причалов в Северном порту. Также необходимо обеспечить, чтобы Северный порт был спланирован таким образом, чтобы там имелось максимальное количество причалов, и коэффициент их использования был максимальны.

Комментируя предложения СУ по возможному изменению конфигурации защитных сооружений, господин Румянцев заявил, что в Северном порту необходимы два судоходных канала и что предложенная конфигурация обеспечивает достаточный уровень защиты причалов от волнового воздействия.

Господин Константинов отметил, что 2 канала необходимы для регулирования ледовой обстановки в акватории порта.

Господин Гарднер ответил, что степень защищенности от волнового воздействия обычно проверяется с помощью математического моделирования.

6. Доклад по прогнозам грузоперевозок

Господин Гарднер сообщил, что Доклад по прогнозам грузоперевозок основывается на всей имеющейся информации, а также на данных, полученных в ходе опросов представителей государственных органов, нынешних и потенциальных пользователей порта. Таким образом, в настоящее время консультанты располагают результатами глубокого анализа возможных альтернативных маршрутов, по которым могут осуществляться грузоперевозки. Сделано заключение по объемам грузов, которые наиболее вероятно будут направляться через Актау. В большинстве случаев заключение основывалось на мнении экспертов, поскольку в настоящее время имеется очень немного надежных контрактов на перевалку грузов через порт.

Данные по грузоперевозкам, представленные в докладе, создают более оптимистическую картину будущих грузоперевозок, а данные по нефти хорошо согласуются с прогнозами АММТП на 2010-2011 и 2015 годы. Господин Уандыков спросил, почему данные СУ по объемам генеральных грузов на 2010 год в 2 651 000 тонн оказались меньше, чем прогноз АММТП в 3 500 000 тонн. Господин Гарднер отметил, что данные СУ на период после 2010 года были значительно выше прогнозов АММТП.

СУ

7. Стратегия и график проведения закупок

Господин Глок объяснил, что повторные заявки на участие в тендере на проведение работ по строительству мола и волнолома должны быть получены 24-го октября, и если тендер будет успешным, уже не будет возможности изменить стратегию закупок или конфигурацию порта, но если

тендер не состоится, то можно будет внести изменения в стратегию и график закупок.

Господин Гарднер отметил, что для инвестиций такого масштаба, которые в сумме составляют около 300 миллионов долларов, обычной практикой является:

- оптимизация конфигурации мола и волнолома с использованием математического моделирования;
- планирование судоходных каналов с использованием навигационного моделирования и во многих случаях использование тренажеров для обучения лоцманов управлению движением судов и буксиров в новом порту;
- применение всемирно признанных стандартов контрактов на проведение строительных работ, таких как FIDIC, с тем, чтобы привлечь международные/местные строительные консорциумы;
- обеспечение выполнения проектных работ посредством эффективных методов строительства, таких как минимизация использования плавучего оборудования в зимний период;
- объединение строительных работ в один контракт, чтобы избежать проблем, связанных с необходимостью в согласовании работ, производимых различными подрядчиками.

Господин Гарднер представил общий график, из которого видно, как можно спланировать стратегию строительства, чтобы обеспечить готовность новых нефтеналивных причалов к концу 2010. Было решено, что эта стратегия и график будут рассмотрены АММТП и СУ позднее после 24-го октября, если тендер не состоится.

Комментируя возможность организации закупок по международным правилам, господин Глок пояснил, что согласно законодательству Республики Казахстан международные контракты на строительство, например, на условиях FIDIC, разрешаются только в случае предоставления финансирования международными финансовыми учреждениями (МФУ). В настоящее время порт получил заем на строительство мола и волнолома от Банка Развития Казахстана (БРК), который является национальным финансовым учреждением. Если БРК останется единственным источником финансирования проекта, то согласно национальному законодательству проведение тендера на условиях FIDIC будет невозможно. Господин Уандыков поинтересовался, готов ли ЕБРР финансировать проект в составе консорциума с БРК.

Господин Хиндстром ответил, что ЕБРР заинтересован в участии в финансировании консолидированного контракта на строительство на общую сумму в 170 миллионов долларов, из которых БРК уже выделил 100 миллионов, но ему необходимо изучить Технико-экономическое обоснование, которое будет представлено СУ в декабре прежде, чем его банк примет какие-либо обязательства. Если будет продемонстрирована финансовая жизнеспособность проекта, его банк продолжит подготовку соответствующего финансового меморандума и необходимого механизма. На более поздних этапах в зависимости от результатов Технико-экономического обоснования ЕБРР проведет раунд переговоров с портом.

АММТП и
СУ

8. Дноуглубительные работы, нефтеналивные причалы, мол и волнолом

Участники заседания вкратце обсудили взаимозависимость между дноуглубительными работами и работами по строительству мола и нефтеналивных причалов, и господин Гарднер пояснил, что согласно текущей стратегии закупок нефтеналивные причалы должны быть построены после завершения строительства мола, что приведет к дублированию строительных работ. Было решено, что эти вопросы требуют детальной проработки на стадии выработки новой стратегии закупок.

9. Железнодорожные подъездные пути и трубопроводные системы
Господин Турдзеладзе пояснил, что нынешняя пропускная способность железнодорожной и трубопроводной системы в порту Актау недостаточна для транспортировки прогнозируемых объемов нефти и что СУ в настоящее время рассматривает изменения, которые необходимо внести для увеличения пропускной способности. Эксперт СУ по железнодорожному транспорту прибудет в Актау на следующей неделе для проведения встреч с представителями соответствующих органов. Участники заседания отметили, что в дополнение к исследованиям, которые будут проводиться СУ, необходим интегрированный план развития транспортной системы Мангистауской области и предложили, чтобы Акимат Мангистауской области, при содействии со стороны Министерства транспорта и коммуникаций, подготовил запрос и представил его на рассмотрение ЕС для оказания технической помощи. Было согласовано, что Акимат подаст запрос главе Делегации в Астане.
- Акимат
Мангистауск
ой области
10. Рекомендации и предстоящие мероприятия
СУ представил на рассмотрение Руководящего комитета следующие рекомендации:
- пересмотреть генеральный график с тем, чтобы привести объемы инвестиций в соответствии с прогнозами грузоперевозок;
 - провести планирование Северного порта с использованием лучшей практики;
 - провести математическое моделирование конфигурации порта с тем, чтобы добиться минимального воздействия волн и оптимальной эффективности работы причалов;
 - провести имитационное моделирование навигации с тем, чтобы обеспечить безопасность прохода судов и устранение узких мест для навигации;
 - использовать правила FIDIC;
 - разработать обоснованные и выполнимые проекты строительства;
 - определить процедуры проведения тендеров и документацию для привлечения крупных опытных международных подрядчиков в партнерстве с местными подрядчиками;
 - рассмотреть вопрос объединения строительных работ в пакеты и привлечения соответствующего финансирования;
 - получить экологические разрешения для утвержденных проектов.
- АММТП и
СУ
11. Заключительные положения
Руководящий Комитет (РК) отметил:
- СУ организует работу и представление документов в соответствии с ТЗ.
 - РК принимает во внимание рекомендации СУ в части пересмотра стратегии закупок и реализации проекта.
 - РК считает возможным отработать рекомендаций по результатам повторного тендера 24 октября 2007 г.
 - РК рекомендует СУ оценить уровень затрат на проведение моделирования.