



## РАЗВИТИЕ ПОРТА АКТАУ

Разработка Плана развития и ТЭО  
для порта Актау, Казахстан

Проект №: EuropeAid/123967/C/SER/KZ

ПРОГНОЗ ГРУЗОПОТОКОВ

Подготовлен для:



Октябрь 2007 г.



## СОДЕРЖАНИЕ

<b>1 ТЕКУЩИЙ ГРУЗОБОРОТ ПОРТА.....</b>	<b>4</b>
1.1 Объемы грузоперевозок .....	4
1.2 Импорт и экспорт.....	5
1.3 Пункты отправления и назначения.....	5
1.4 Ролкерные и контейнерные перевозки .....	5
1.5 Грузоперевозки по коридору.....	6
1.6 Грузоперевозки для Специальной экономической зоны.....	7
1.7 Морские перевозки.....	7
1.8 Конкурирующие порты .....	8
1.9 Порты, являющиеся торговыми партнерами порта Актау: Порты отправления и назначения .....	9
<b>2 ЭКОНОМИКА .....</b>	<b>11</b>
2.1 Рост ВВП, импорта и экспорта.....	11
2.2 Регионы, в которых производятся казахстанские экспортные товары.....	12
<b>3. ПРОГНОЗЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК.....</b>	<b>14</b>
3.1 Нефть.....	14
3.2 Сталь.....	27
3.3 Зерно.....	28
3.4 Полезные ископаемые .....	31
3.5 Минеральные удобрения .....	32
3.6 Специальная экономическая зона.....	34
3.7 Новый город.....	36
3.8 Контейнеры.....	38
3.9 Ролкерные паромы.....	38
3.10 Сера .....	39
3.11 Грузы, перевозимые по коридору.....	40
3.12 Выводы .....	44

### ПЕРЕЧЕНЬ ПРИЛОЖЕНИЙ:

ПРИЛОЖЕНИЕ I	РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ СУДОВ
ПРИЛОЖЕНИЕ II	ЗАТРАТЫ НА ТРУБОПРОВОДЫ
ПРИЛОЖЕНИЕ III	СРАВНЕНИЕ ЗАТРАТ НА ПЕРЕВОЗКУ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ ПО КОРИДОРАМ ТРАСЕКА И КОНКУРИРУЮЩИМ МАРШРУТАМ
ПРИЛОЖЕНИЕ IV	ТАРИФЫ РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ДЛЯ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЭКСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ АКТАУ И ПО МАРШРУТАМ ТРАСЕКА

### ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ:

Таблица 1.1:	Грузооборот порта Актау в 2006 году
Таблица 1.2:	Рост грузооборота порта Актау в 1996-2006 годы ('000 тонн)
Таблица 1.3:	Объемы перевозок на железнодорожных паромов КАСПАР в 2001-2006 годы ('000 тонн)
Таблица 1.4:	Контейнерные перевозки в Актау в 2004-2006 годы (количество контейнеров)
Таблица 1.5:	Типичные суда, заходящие в порт Актау
Таблица 2.1:	ВВП, импорт и экспорт Казахстана в 2002-2006 годы (% роста в год)



Таблица 2.2:	Казахстанский экспорт по основным товарам в 2006 году
Таблица 2.3:	Казахстанский импорт по основным товарам в 2006 году
Таблица 2.4	Страны, из которых Казахстан получает импортные товары
Таблица 2.5:	Страны, в которые направляется казахстанский экспорт
Таблица 3.1	Прогноз производства нефти в Казахстане (а) с разбивкой по месторождениям до 2020 года
Таблица 3.2	Существующие и планируемые трубопроводы в каспийском регионе
Таблица 3.3	Оценка объемов сырой нефти, перекачиваемой по трубопроводам
Таблица 3.4:	Прогноз АММТП по объемам перевозки нефти через Актау
Таблица 3.5	Затраты на перевозку по предлагаемой транспортной цепи через Курык
Таблица 3.6:	Транспортные расходы при перевозке нефти из Тенгиза в Баку через Актау
Таблица 3.7:	Транспортные расходы при перевозке нефти из Тенгиза в Баку через Курык
Таблица 3.8:	Транспортные расходы при перевозке нефти из Тенгиза в Джейхан через Актау
Таблица 3.9:	Транспортные расходы при перевозке нефти из Тенгиза в Джейхан через Курык
Таблица 3.10:	Северный трубопровод (Тенгиз - Актау / Курык - Баку - Новороссийск)
Таблица 3.11:	Трубопровод на Супсу (Тенгиз - Актау / Курык - Баку - Супса)
Таблица 3.12:	Железнодорожный маршрут до Батуми
Таблица 3.13:	Обобщенные данные по стоимости транспортировки по различным маршрутам из Тенгиза
Таблица 3.14	Прогноз наиболее вероятного распределения объемов перевозки нефти по различным маршрутам
Таблица 3.15:	Экспорт стали через Актау за 2004-2006 годы
Таблица 3.16	Производство, экспорт и импорт стали в Иране в 2004-2006 годы
Таблица 3.17	Прогноз экспорта стали через Актау
Таблица 3.18	Экспорт зерна через Актау в 2001-2006 годы
Таблица 3.19	Сравнение транспортных расходов при экспорте зерна через Актау и порты Украины
Таблица 3.20	Прогноз экспорта зерна через порт Актау
Таблица 3.21	Прогноз экспорта мочевины через Актау
Таблица 3.22	Проекты, планируемые к реализации в Специальной экономической зоне
Таблица 3.23	Возможный порядок величин объемов грузоперевозок нового города Актау-сити, включая порожний возврат
Таблица 3.24	Прогноз роста нынешних контейнерных перевозок и контейнерных перевозок для нового города через Актау
Таблица 3.25	Грузоперевозки на железнодорожных паромас Каспийского морского пароходства в 2001-2006 годы
Таблица 3.26	Прогноз грузоперевозок железнодорожными паромас на 2006-2020 годы
Таблица 3.27	Сравнение затрат на транспортировку серы через порты Украины и порт Поти
Таблица 3.28	Перевозка экспортных грузов из Казахстана на Запад по железной дороге в обход маршрутов ТРАСЕКА



Таблица 3.29	Сравнение (i) текущих и рекомендуемых затрат на перевозку грузов по маршрутам ТРАСЕКА и (ii) затрат на перевозку грузов по маршрутам, используемым в настоящее время
Таблица 3.30	Сводный прогноз грузоперевозок
Таблица AI.1	Расходы на эксплуатацию судов, сравнение судов с полной грузоподъемностью 12 000 и 60 000 тонн
Таблица AI.2	Сравнение стоимости транспортировки из Актау и Курыка в Баку
Таблица AII.1	Затраты и тарифы трубопроводов КТК и БТД

**ПЕРЕЧЕНЬ КАРТ:**

КАРТА 1	Карта нефтепроводов и месторождений, прилегающих к Каспийскому морю
КАРТА 2	Карта нефтепроводов и месторождений, прилегающих к Каспийскому морю



## 1 ТЕКУЩИЙ ГРУЗОБОРОТ ПОРТА

### 1.1 Объемы грузоперевозок

В 2006 году через порт Актау было перевалено 11,5 миллиона тонн грузов (см. Таблицу 1.1).

Номенклатура переваливаемых грузов ограничена, однако на долю нефти приходится 87 % всего объема, а металлы, главным образом сталь, идущая на экспорт, составляют 9 % общего объема грузов. Большая часть остальных грузов перевозится на паромках, обеспечивающих сообщение с Азербайджаном и Ираном.

Таблица 1.1: Грузооборот порта Актау в 2006 году

	('000 тонн)	%
Нефть	9 960	87%
Металлы	1 029	9%
Зерно	118	1%
Другие грузы	398	3%
<b>Итого</b>	<b>11 505</b>	<b>100%</b>

Ограниченная номенклатура грузов, переваливаемых в Актау, не является наследием Советского Союза. Даже в 1980-е годы через Актау переваливалось приблизительно всего 7 миллионов тонн нефти и нескольких сот тысяч тонн малоценных материалов, таких как соль и уголь. Город Актау был построен только в 1960-е годы после того, как в регионе была открыта нефть, и в последующие годы основная экономическая деятельность в городе была связана с атомной электростанцией.

За последние пять лет грузооборот порта Актау рос на 12,6 % в год (см. Таблицу 1.2). Однако этот рост был связан только с нефтью и «другими» грузами, при этом в течение пяти лет экспорт стали оставался на одном уровне. Объемы перевозок зерна, для которого в порту построены бункеры, были волатильными, однако существенно не выросли.

Таблица 1.2: Рост грузооборота порта Актау в 1996-2006 годы ('000 тонн)

	1996 год	1997 год	1998 год	1999 год	2000 год
Нефть	101	868	1815	2067	3386
Сталь и т.д.	222	226	140	235	702
Зерно	16	11	28	8	15
Другие грузы	36	46	27	38	43
<b>Итого</b>	<b>376</b>	<b>1150</b>	<b>2011</b>	<b>2348</b>	<b>4144</b>

	2001 год	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год	2006 год	Рост (% в год) 2001 - 2006 годы
Нефть	5035	5553	6971	8289	8913	9960	14,6%
Сталь и т.д.	1060	574	836	1011	1024	1029	-0,6%
Зерно	84	209	5	13	33	118	7,0%
Другие грузы	181	615	268	378	399	398	17,1%
<b>Итого</b>	<b>6360</b>	<b>6951</b>	<b>8080</b>	<b>9691</b>	<b>10369</b>	<b>11505</b>	<b>12,6%</b>

Источник: АММТП



## 1.2 Импорт и экспорт

Почти все грузы, переваливаемые в порту Актау, являются экспортными. Хотя в 2006 году казахстанский импорт превысил 25 миллиардов долларов, он поступал в страну главным образом по железной дороге, а в случае более дорогостоящих грузов – по автомобильным дорогам. Это связано с объективными причинами, поскольку импорт поступает главным образом из стран, которые имеют сухопутные границы с Казахстаном, например, из России, Ирана и Китая. В третьем квартале 2006 года 42 % импортных грузов прибыло из России и Украины и 20 % из Китая и Кореи, и почти все они были доставлены в Казахстан по железной дороге. Грузы из Западной Европы, Ирана и Турции перевозятся преимущественно автомобильным транспортом.

## 1.3 Пункты отправления и назначения

В настоящее время почти все сухие грузы и приблизительно 40 % нефти из Актау идут в **Иран**. Другими главными пунктами назначения для нефти являются Баку в Азербайджане (25%) и Махачкала в России (35%).

Другими пунктами назначения сухих грузов, отправляемых из Актау, являются Баку, с которым имеется паромное сообщение, а также Греция и Турция, куда отправляются небольшие объемы металлического лома.

## 1.4 Ролкерные и контейнерные перевозки

### *Ролкерные перевозки*

Актау обслуживается железнодорожным паромом из Баку, который эксплуатируется Каспийским пароходством (КАСПАР). Он заходит в порт по регулярному расписанию. На нем из Актау в Баку перевозятся главным образом железнодорожные цистерны с нефтью, а на обратном пути в Актау - смешанные генеральные грузы. Объемы перевозок нефти на пароме колебались из года в год и резко снизились в 2006 году. Однако объемы генеральных грузов, перевозимых из Баку в Актау, быстро растут (см. Таблицу 1.3).

Паромы были разработаны в советские времена и были предназначены для перевозки пассажиров, однако объемы пассажирских перевозок в настоящее время незначительны.

Таблица 1.3: Объемы перевозок на железнодорожных паромах КАСПАР в 2001-2006 годы ('000 тонн)

	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год	2006 год	Годовой рост в 2002-2006 годы
Актау-Баку	509	198	230	525	160	-25,1%
Баку-Актау	83	46	112	103	148	15,6%
Итого	592	244	342	628	308	-15,1%

Второй паромный маршрут до Махачкалы был открыт в 2007 году, но почти сразу он был закрыт.



## Контейнеры

В 2006 году в Актау было перевалено всего 1000 контейнеров, что чрезвычайно мало по международным стандартам. Почти все контейнеры прибывают из Ирана на сухогрузах, курсирующих не по расписанию, которые эксплуатируются компанией «Хазар Шиппинг», являющейся дочерней компанией Иранской национальной судоходной компании (IRISL). Основным грузом, отправляемым на юг, является сталь. В северном направлении суда перевозят строительные материалы, оборудование для нефтедобывающей промышленности и потребительские товары, которые частично перевозятся в контейнерах. Пунктом отправления этих товаров является Дубай или иранский порт Бандар Аббас, откуда на автомобильном транспорте они перевозятся через весь Иран в каспийские порты Амирабад, Анзали и Ноуршар, а затем на паромках в Актау. Почти все контейнеры, перевозимые в южном направлении, идут порожними.

Разница между объемами ввозимых и вывозимых грузов, представленная в Таблице 1.4, говорит о том, что большинство контейнеров не возвращается, то есть торговля ведется с использованием безвозвратной тары. Однако за последние два года контейнерные перевозки удвоились.

**Таблица 1.4: Контейнерные перевозки через Актау в 2004-2006 годы (количество контейнеров)**

	Ввозимые	Вывозимые	Итого
2004 год	326	147	473
2005 год	407	268	675
2006 год	716	290	1006
Рост в год 2004 -2006 годы	48,2%	40,5%	45,8%

Источник: АММТП

Иными словами, хотя объемы контейнерных и ролкерных перевозок по международным стандартам очень низкие, они быстро растут на 48 % и 16 % в год соответственно. Возможности их будущего роста рассматриваются в Главе 3.

## 1.5 Грузоперевозки по коридору

По территории Казахстана проходят четыре международных транспортных коридора. Это:

1. коридор ТРАСЕКА, из Европы в Центральную Азию и Китай через Черное море, Кавказ и Каспийское море;
2. коридор «Север-Юг», из Северной Европы в Персидский залив/Индию через Россию и Иран;
3. южный коридор, из Юго-Восточной Европы в Китай и Юго-Восточную Азию через Турцию, Иран и центрально-азиатские республики;
4. северный коридор, из Западной Европы в Китай, Корею и Японию через Россию и Казахстан.

Из них только при перевозках по коридору ТРАСЕКА возможно использование порта Актау (см. Главу 3.11). Однако до настоящего времени через Актау переваливаются очень небольшие объемы грузов, перевозимых по коридорам ТРАСЕКА. Исключение составляет только нефть. Почти все потенциальные для маршрута ТРАСЕКА грузы, которые включают зерно, минеральные удобрения, уголь, серу и т.д., перевозятся по прямым железнодорожным маршрутам к портам Черного моря в обход Каспийского моря.



Потребуется провести несколько реформ, включая введение более гибкой системы тарифообразования на казахстанской, азербайджанской и грузинской железных дорогах, упрощение процедур пересечения границы и отмену обязательства включать НДС в тарифы, применяемые в Актау, если планируется привлечь эти грузы в Актау (см. Главу 3.11, в которой этот вопрос рассматривается подробнее).

Грузы, перевозимые по коридору «Север-Юг» из Индии (например, из Мумбая) в северо-западную Россию и Европу, вряд ли, будут проходить через порт Актау. Гораздо более вероятно, что они будут перевозиться через порты, расположенные на северном побережье Каспийского моря, такие как Махачкала или Астрахань/Оля.

## 1.6 Грузоперевозки для Специальной экономической зоны

Специальная экономическая зона в Актау, открытая в 2003 году, еще не сгенерировала какого-либо существенного грузопотока для порта. Однако она начинает привлекать инвестиции, и ее будущий вклад в грузоперевозки через Актау будет рассмотрен в Главе 3.

## 1.7 Морские перевозки

Размеры судов, заходящих в порт Актау, небольшие, как впрочем, и во всех портах Каспийского моря. Даже когда в советское время объемы перевозок были высокими, необходимость сохранить возможность использования Волго-Донского канала приводила к ограничению размеров судов приблизительно до 4 000 тонн полной грузоподъемности.

Однако позднее были построены более крупнотоннажные суда, предназначенные главным образом для перевозки нефти и торговли в пределах Каспийского моря, и в настоящее время перевозка нефти через Актау обеспечивается танкерами с полной грузоподъемностью 5 000 – 12 000 тонн. В отчетах порта говорится, что в 2006 году в порт заходило 1 467 танкеров, при этом средний вес груза составлял 6 787 тонн.

В 2006 году в порту Актау генеральные грузы переваливались на 305 небольших судов, при этом средний вес груза составлял 3 996 тонн.

Перевозки грузов в Иран являются внутрикаспийскими перевозками, и поэтому грузоподъемность судов не ограничивается параметрами Волго-Донского канала.

Типичные суда, заходящие в порт Актау, представлены в Таблице 1.5.

Таблица 1.5: Типичные суда, заходящие в порт Актау

Название судна	Тип судна	Длина (м)	Наибольшая ширина (м)	Осадка с грузом (м)	Грузоподъемность, (тонн)	Дедвейт
Александр	Танкер	128	16,6	5,5	5700	6400
Генерал Асланов	Танкер	136	17,5	8,0	11500	12450
Апшерон	Танкер	137	17,4	5,3	7000	7410
Капитан Пшиницин	Танкер	134	16,5	4,5	5300	5825
Гейдар Алиев	Танкер	143	17,3	7,14	12500	13470
Иран Далееер	Сухогруз	140	16,0	4,7	5700	5992
Иран Гадеер	Сухогруз	136	13,5	4,7	3809	4000
Омский 113	Сухогруз	108	13,0	4,7	3230	3600





Доброгаст	Сухогруз	106	16,5	3,7	3665	3983
Неферудовоз	Сухогруз	114	13,0	3,7	3070	3280
Моноксилион	Сухогруз	106	16,7	3,7	3709	4100
Композитор Рахманинов	Ролкерный грузовой паром	117	16,2	4,7	3463	4673
Азербайджан	Паром	154	17,0	4,2	3435	11500

Источник: Казгидро

## 1.8 Конкурирующие порты

В Каспийском бассейне имеется только два порта, которые могут рассматриваться как потенциальные конкуренты порта Актау: это - **Туркменбаши** и **Астрахань**.

В Каспийском бассейне также имеется несколько других портов, которые иногда необоснованно принимаются за конкурентов порта Актау. Фактически они являются торговыми партнерами порта Актау, и грузоперевозки через них рассматриваются в следующем разделе.

### **Туркменбаши**

В порту Туркменбаши имеется 6 нефтеналивных причалов, 4 сухогрузных причала и причал для железнодорожного паромов, который обслуживает рейсы в Баку. Этот порт является единственным конкурентом Актау в перевозке грузов по коридору ТРАСЕКА. В настоящее время через него переваливается сырье для алюминиевого завода в Таджикистане и некоторые нефтепродукты из центрально-азиатских стран. Через него также переваливаются постоянно снижающиеся объемы хлопка.

Сухогрузные, паромные и нефтеналивные терминалы были реконструированы за счет займов Европейского банка реконструкции и развития.

### **Астрахань**

Астрахань является крупнейшим портом на Каспийском море. Комплекс включает терминалы в Оле, Астрахани и Бузани. Всего он включает 21 причал.

В 2004 году через порт было перевалено 5,7 миллиона тонн в основном сухих грузов, включая металлы и металлоизделия (их доля в 2004 году составляла 33%), серу (24%), лес и пиломатериалы (6%), бумагу (2%) и контейнерные грузы (2%).

Через порт также переваливаются транзитные грузы главным образом стальные трубы и металлоизделия, которые направляются из портов на Черном море (включая Турцию и Украину) в Азербайджан и Иран.

Порт пользуется преимуществами, связанными с конкуренцией между большим количеством компаний, занимающихся погрузочно-разгрузочными работами, но имеет один недостаток, который заключается в том, что в течение зимы его акватория покрывается льдом.

Российское правительство планирует организовать в Астрахани паромные перевозки.



## 1.9 Порты, являющиеся торговыми партнерами порта Актау: Порты отправления и назначения

Основными портами отправления и назначения судов, заходящих в Актау, являются:

### **Баку**

Порт Баку, расположенный в Азербайджане, является главным каспийским транзитным портом для экспорта сырой нефти на запад. Порт располагает 8 причалами с максимальной глубиной воды 7 метров.

Объемы грузоперевозок через порт резко сократились с 30 миллионов тонн в год, которые отмечались до 1990 года, до 3 миллионов тонн в 1998-1999 годах, но в настоящее время объемы снова растут. На нефть и нефтепродукты приходится большая часть грузоперевозок. В 2006 году четверть всей нефти, отправляемой из Актау, направлялась в Баку.

Большая часть нефти также направляется на:

- нефтеналивной терминал порта в Дубенди, в котором имеется два причала для танкеров с полной грузоподъемностью до 8 000 тонн. Его пропускная способность составляет приблизительно 3 миллиона тонн в год. Выгружаемая здесь нефть направляется или на местный нефтеперерабатывающий завод, или в порт Батуми в Грузии по железной дороге; или
- частный терминал Азпетрол, пропускная способность которого составляет приблизительно 4 миллионов тонн в год.

Роль Баку возрастет после недавнего пуска в эксплуатацию трубопровода Баку-Тбилиси-Джейхан, пропускная способность которого составляет 60 миллионов тонн в год.

Также Каспийское морское пароходство осуществляет паромные перевозки из Баку в Актау и Туркменбаши. Грузы ТРАСЕКА, вероятно, должны перевозиться на этих паромках, а это создает проблемы, поскольку такие перевозки, по общему мнению, считаются дорогостоящими и неэффективными.

### **Нека (Иран)**

Порт Нека имеет один причал для танкеров с осадкой 4,9 метра и грузоподъемностью до 5 000 тонн.

В 2006 году порт принимал 40 % всей нефти, отправляемой из Актау, главным образом по нефтеобменным договоренностям.

Сообщается, что иранское правительство рассматривает возможность строительства выносного причального устройства для приема танкеров с полной грузоподъемностью 60 000 тонн из Курыка.

### **Махачкала**

Акватория порта Махачкала в России свободна ото льда круглый год. Он имеет пять причалов с пропускной способностью 5 миллионов тонн для судов с полной грузоподъемностью до 12 000 тонн. Глубина воды составляет 9 метров.

В 2006 году он принимал 35 % всей нефти, отправляемой из Актау.

В Махачкале имеется нефтехранилище, которое связано с трубопроводом Баку-Новороссийск, вместимостью 500 тысяч кубических метров, что более чем в два раза превышает вместимость нефтехранилища в Баку.



Имеются планы проведения дноуглубительных работ в порту и реконструкции 5 причалов с повышением их пропускной способности до 11 миллионов тонн.

На нефть приходится большая часть грузоперевозок, но объемы генеральных грузов также растут.

Недавно были организованы перевозки на железнодорожном пароме между Махачкалой и Актау, но они продолжались недолго.

#### ***Анзали (Иран)***

Порт Анзали в Иране является портом отправления большей части контейнерных грузов в Актау. В 2006 году компания «Хазар Шиппинг» перевезла из иранских портов около 1000 ДФЭ.

В порту имеется восемь причалов для генеральных грузов, нефтеналивной причал и пассажирский причал. Пропускная способность порта составляет приблизительно 5 миллионов тонн грузов в год.

Однако глубина воды составляет всего 5,5 метра, что позволяет принимать суда с полной грузоподъемностью не более 6 000 тонн.

В настоящее время порт не связан с железнодорожной сетью, а подходящая к порту шоссейная дорога нуждается в реконструкции.

#### ***Ноушахр (Иран)***

Порт Ноушахр в Иране располагает тремя причалами, позволяющими принимать суда с максимальной осадкой 5,5 м.

Пропускная способность порта составляет 1,5 миллиона тонн в год.

#### ***Амирабад (Иран)***

Порт Амирабад (Хазар) имеет пропускную способность 5 миллионов тонн, но принимает только суда с малой осадкой.

Имеются планы увеличения пропускной способности порта до 8 миллионов тонн в год. Планы предусматриваются строительство контейнерного терминала с двумя порталными кранами.

Была создана специальная экономическая зона, специализирующаяся на хранении и переработке грузов, запланировано строительство нефтеперерабатывающего завода и зернового элеватора (который будет частично принадлежать казахстанским инвесторам).



## 2 ЭКОНОМИКА

### 2.1 Рост ВВП, импорта и экспорта

Экономика Казахстана начала резкое замедление после развала Советского Союза в начале 1990-х годов, но возродилась с открытием новых месторождений и началом добычи больших объемов нефти. В последние пять лет рост ВВП Казахстана составлял в среднем чуть меньше 10 %, что гораздо выше, чем в Китае и Индии. Высокий рост, однако, отражает не только рост добычи нефти, который составлял в среднем лишь 8 % в год за последние пять лет, но также и повышение мировых цен на нефть.

За период с 2002 по 2006 год также быстро рос и импорт, он увеличивался на 32 % в год. Актау не получил преимуществ от этого роста, поскольку через порт проходит лишь незначительный поток импортных грузов.

Таблица 2.1: ВВП, импорт и экспорт Казахстана в 2002-2006 годы (% роста в год)

	ВВП	Экспорт	Импорт
2002 год	9,8		
2003 год	9,3	32	19
2004 год	9,4	56	45
2005 год	9,7	37	30
2006 год	10,6	37	34
<b>В среднем</b>	<b>9,76</b>	<b>40,5</b>	<b>32</b>

Источник: Аналитический отдел британского журнала «Экономист»

В экспорте Казахстана главным образом доминирует нефть и в меньшей степени - металлы. Как показано в Таблице 2.2, на их долю в 2006 году приходилось 88 % национального экспорта, а импорт оборудования составил 45 %, как показано в Таблице 2.3.

Таблица 2.2: Казахстанский экспорт по основным товарам в 2006 году

	% стоимости
Нефть и минеральные ресурсы	72
Металлы	16
Химикаты	4
Продовольствие	3
Другие товары	5
Итого	100

Источник: Аналитический отдел британского журнала «Экономист»

Таблица 2.3: Казахстанский импорт по основным товарам в 2006 году

	% стоимости
Машины и оборудование	45
Минеральные ресурсы	14
Металлы	13
Химикаты	11
Продовольствие	7
Другие товары	10

Источник: Аналитический отдел британского журнала «Экономист»



Основные страны, куда направляется экспорт и откуда поступает импорт, указаны в Таблицах 2.4 и 2.5.

**Таблица 2.4: Страны, из которых Казахстан получает импортные товары (% стоимости)**

	% стоимости
Россия и Украина	42
Китай и Корея	20
ЕС	26
Иран	4
Турция	3
Другие страны	5
Итого	100

Источник: МВФ, третий квартал 2006 года

**Таблица 2.5: Страны, в которые направляется казахстанский экспорт (% стоимости)**

	% стоимости
Италия	13
Германия	12
Россия	11
Китай	10
Румыния	5
Иран	4
Турция	3
Другие страны	41
Итого	100

Источник: МВФ, третий квартал 2006 года

## 2.2 Регионы, в которых производятся казахстанские экспортные товары

### **Нефть**

Существующие месторождения нефти расположены главным образом на западе Казахстана, относительно близко к Актау, а главные **будущие** источники нефти – Кашаган, Тенгиз, Карачаганак и Курмангазы – также удобно для Актау расположены на западе, главным образом неподалеку от северного побережья Каспийского моря.

### **Полезные ископаемые**

Казахстан очень богат полезными ископаемыми, но они *расположены главным образом на востоке страны*, далеко от Актау. Казахстан располагает:

- 18 % мировых запасов цинка и 6 % мировых запасов меди. Однако заводы расположены в Джекказгане, в центре Казахстана, и в Балхаше, на востоке Казахстана.
- 15 % мировых запасов свинца, но шахты расположены неподалеку от Усть-Каменогорска на северо-востоке.
- Половиной запасов вольфрама бывшего СССР, которые расположены в северном Казахстане.



- Одной пятой угольных запасов бывшего СССР, при этом его добыча в основном сосредоточена на востоке. Имеются отдаленные перспективы в отношении добычи угля на полуострове Мангистау, но запасы в 250 миллионов тонн, имеющиеся там, еще не разведаны.

Казахстан занимает восьмое место в мире по запасам железной руды, но эти запасы также находятся на востоке страны, там же расположены и сталелитейные заводы, которые используют это сырье. Несмотря на это, сталелитейная промышленность экспортирует около четверти своей продукции через Актау.

Другими полезными ископаемыми, место размещения которых, возможно, более удобно для Актау, являются:

- хром: Казахстан располагает 90 % запасов хрома бывшего СССР, при этом его добыча ведется на северо-западе в районе Актобе; и
- асбест: который добывается на северо-востоке, но в настоящее время экспортируется через Новороссийск.



### 3. ПРОГНОЗЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

#### 3.1 Нефть

В грузоперевозках через Актау преобладает нефть, и, вероятно, большая часть потенциального роста грузооборота будет с ней связана. В 2006 году в Казахстане произведено 67 миллионов тонн нефти, из которых 57 миллионов были отправлены на экспорт. Текущие планы Правительства предусматривают быстрый рост экспорта примерно до 80 миллионов тонн<sup>1</sup> в 2010 году и 123 миллионов тонн к 2015 году.<sup>2</sup>

Большинство месторождений нефти Казахстана удобно расположены по отношению к порту Актау. Большая часть нефти добывается на западе Казахстана, и к 2015 году ее основная часть будет добываться у северных берегов Каспийского моря. В 2015 году основными месторождениями будут:

- Месторождение Кашаган, которое разрабатывается ЕНИ/АДЖИП-ККО, владеющим 18,52 % акций. Шестью другими акционерами являются ЭксонМобил (18,52 %), Шелл (18,52 %), Тотал (18,52 %), КонокоФиллипс (9,26 %), Казмунайгаз (8,33 %) и Инпекс (8,33 %). Оно является крупнейшим месторождением нефти, которое было открыто в мире за последние 30 лет. Как ожидается, его разработка обойдется почти в 30 миллиардов долларов. Первоначально планировалось начать его разработку примерно в 2008 году, но после ряда задержек разработка вряд ли начнется до 2012 года. Даже эта дата может оказаться слишком оптимистической, поскольку разногласия между правительством и АДЖИП по экологическим проблемам, продолжающиеся задержки и растущие затраты привели к остановке работ во время написания настоящего документа (сентябрь 2007 года).
- Тенгизское месторождение, расположенное на северо-восточном побережье Каспия, которое является крупнейшим из эксплуатируемых в настоящее время. Оно принадлежит ШевронТексако (50 %), ЭксонМобил (25 %), Казмунайгазу (20 %) и ЛукАрко (5 %).
- Карачаганак является сухопутным месторождением, расположенным к северу от Каспийского моря у российской границы, рядом с Оренбургским месторождением нефти и нефтеперерабатывающим заводом в России. Оно принадлежит итальянскому АДЖИП (32 %), британскому БГ (32%), Шеврону (20 %) и Лукойлу (15 %).
- Месторождение Курмангазы, расположенное на морской границе между Казахстаном и Россией, к западу от Кашагана, которое является наименее разработанным из новых казахстанских месторождений нефти. Его разработку ведут Казмунайгаз (50 %) и российская нефтяная компания Роснефть (50 %).
- Другие, включая месторождения Кумколь, Узень, Актобе и Эмба.

Было сделано несколько прогнозов добычи нефти по месторождениям, однако самая последняя информация, предоставленная компанией Казмунайгаз, приводится в Таблице 3.1:

<sup>1</sup> Прогноз общей добычи, включая сырую нефть, используемую на внутренних очистительных заводах составляет 94 миллиона тонн в 2010 году, 143 миллиона в 2015 году и 181 миллион тонн в 2020 году.

<sup>2</sup> Правительство снизило плановые показатели со 150-175 миллионов тонн отчасти ввиду отставания в разработке Кашаганского месторождения.



Таблица 3.1 Прогноз добычи нефти в Казахстане (а) с разбивкой по месторождениям до 2020 года (миллионы тонн)

	2010 год	2015 год	2020 год
Кашаган	0	30	56
Тенгизшевройл	25	41	50
Другие (b)	69	72	75
<b>Итого</b>	<b>94</b>	<b>143</b>	<b>181</b>

(а) Данные по добыче включают нефть, используемую на местных нефтеперерабатывающих заводах, а также нефть, идущую на экспорт.

(b) Включая Карачаганак, Курмангазы, Кумколь, Узень, Актобе, Эмбу и т.д.

Источник: Казмунайгаз и другие, с некоторой корректировкой и на основании предположений, связанных с продолжающимися задержками начала добычи, особенно на Кашагане.

В настоящее время нефть экспортируется по пяти основным маршрутам. Это такие маршруты, как:

- Трубопровод КТК, который начал работу в 1999 году и по которому в настоящее время перекачивается приблизительно половина нефти, экспортируемой из Казахстана. Имея протяженность почти 1 600 км, он соединяет Тенгизское месторождение нефти с портом Новороссийска. Он принадлежит ШевронТексако (15 %), ЛукАрко (Россия/США, 12,5 %), Роснефть-Шелл (Россия-Великобритания/Нидерланды, 7,5 %), ЭксонМобил (США, 7,5 %), Оману (7 %), Аджип (Италия, 2 %); БГ (Великобритания, 2 %), Казахстанскому трубопроводному консорциуму (1,75 %), Ориксу (США, 1,75 %) и различным российским (24 %) и казахским организациям (19 %). Пропускная способность его первой очереди составляет 565 000 баррелей в день (или 28 миллионов тонн в год), но по нему фактически перекачиваются несколько большие объемы нефти. Первоначальные планы западных акционеров заключались в увеличении пропускной способности до 1,34 миллиона баррелей в день (67 миллионов тонн в год) к 2015 году при затратах в 1,6 миллиарда долларов. Для увеличения пропускной способности необходимо построить 15 новых насосных станций, 12 дополнительных резервуаров и третий буй-причал на морском терминале КТК в Новороссийске. Однако для строительства второй очереди необходимо разрешение России, которая в настоящее время не торопится дать на это свое согласие (трубопровод только примерно на одну треть принадлежит России). Россия поставила семь вопросов перед Консорциумом КТК, и акционеры КТК уже согласились понизить процентную ставку по займам, выданным добывающим компаниям, с 12 % до 10,5 %, принять принцип «доставляй или плати», создать Совет Директоров и предоставить равный статус всем заимодавцам, повысить тариф за транспортировку нефти по трубопроводу с 28,33 до 30,83 долларов за тонну. Разногласия остались только по одному вопросу: акционеры отказываются принять предложение России о введении механизма пересмотра тарифа. Беспокойство вызывает тот факт, что это может создать слишком большую неопределенность для бизнес-планов добывающих компаний. В результате процесс переговоров застопорился.
- Трубопровод Атырау-Самара занимает второе место по объемам перекачки нефти в Россию. До того, как КТК был пущен в эксплуатацию, этот трубопровод был основным маршрутом для экспорта нефти из Казахстана.
- Небольшие объемы нефти экспортируются в Россию из Карачаганакского месторождения нефти, расположенного на северо-востоке Казахстана вблизи от российской границы.
- В настоящее время все большие объемы нефти направляются в Китай. Трубопровод строится поэтапно, и к 2011 году планируется достичь пропускной





способности в 20 миллионов тонн в год. Скорее всего, по трубопроводу будет также транспортироваться нефть, добываемая на Кумкольском месторождении компанией Петроказакстан, которая была приобретена одной из китайских нефтяных компаний, и компанией Казмунайгаз.

- Большая часть остальной нефти в настоящее время экспортируется через порт Актау. В 2006 году нефть из Актау экспортировалась в Иран (40 %), Махачкалу в России (35 %) и Баку в Азербайджане (25 %). До недавнего времени нефть, выгруженная в Баку, транспортировалась дальше к мировым морским путям на Черное и Средиземное моря по трем маршрутам: по трубопроводу Баку-Супса (5 миллионов тонн в год), по трубопроводу Баку-Новороссийск (5 миллионов тонн в год) и по железной дороге в порт Батуми (Грузия). Однако **большая часть этой нефти будет транспортироваться по трубопроводу Баку-Тбилиси-Джейхан с пропускной способностью 50 миллионов тонн в год** (протяженность более 1000 миль), который был пущен в эксплуатацию в 2005 году. Это – самый большой трубопровод в регионе. Его пропускная способность выше, чем необходимо для обеспечения экспорта нефти из Азербайджана, и Правительство Казахстана недавно подписало соглашение о транспортировке до 30 миллионов тонн казахстанской нефти в год по этому трубопроводу.

Пропускная способность, затраты и протяженность трубопроводов в обобщенном виде представлены в Таблице 3.2. Их расположение представлено на Картах 1 и 2.

Карта 1. Карта нефтепроводов и месторождений, прилегающих к Каспийскому морю





**Карта 2 Карта нефтепроводов и месторождений, прилегающих к Каспийскому морю**



**Таблица 3.2 Существующие и планируемые трубопроводы в каспийском регионе**

Название	Маршрут	Пропускная способность (тонн в год)	Протяженность	Затраты
<b>СУЩЕСТВУЮЩИЕ ТРУБОПРОВОДЫ</b>				
Каспийский трубопроводный консорциум (КТК)	Тенгизское месторождение нефти (Казахстан) - Новороссийск	30 Планируемая: 50	990 миль	2,5 миллиарда долларов - первая очередь Всего 4,2 миллиарда долларов по завершении строительства
Баку-Джейхан («Главный экспортный трубопровод»)	Баку-Джейхан (Турция)	50	Примерно 1 038 миль	2,9 миллиарда долларов
Трубопровод Атырау-Самара	Атырау (Казахстан) - Самара (Россия), обеспечивает связь с российской трубопроводной системой	15	432 мили	



Трубопровод Баку-Супса (Западный маршрут АЮС «Early Oil»)	Баку-Супса (Грузия)	Повышена до 7	515 миль	600 миллионов долларов
Трубопровод Баку - Новороссийск (Северный маршрут)	Баку - через Чечню (Россия) - Новороссийск (Россия)	5 возможно повышение до 15	868 миль; 90 миль проходят по Чечне	600 миллионов долларов для повышения пропускной способности до 300 000 баррелей в день
Баку-Новороссийск (в обход Чечни с веткой на Махачкалу)	Баку- через Дагестан - Тихорецк (Россия) - Новороссийск	6	204 мили	140 миллионов долларов
<b>ПЛАНИРУЕМЫЕ ТРУБОПРОВОДЫ</b>				
Центрально-азиатский нефтепровод	Казахстан - через Туркменистан и Афганистан в Гвадар (Пакистан)	50	1 040 миль	2,5 миллиарда долларов
Трубопровод Иран-Азербайджан	Баку-Табриз (Иран)	10	нет данных	500 миллионов долларов
Иранский нефтеобменный трубопровод	Нека (Иран) - Тегеран (Иран)	9	208 миль	от 400 до 500 миллионов долларов
Трубопровод Казахстан-Китай	Актюбинск (Казахстан) – Синьцзян (Китай)	20	1 800 миль	от 3 до 3,5 миллиардов долларов
Трубопровод Казахстан – Туркменистан - Иран	Казахстан - через Туркменистан - остров Харг (Иран)	50	930 миль	1,2 миллиарда долларов
Трубопровод Хашури-Батуми	Дубенди (Азербайджан) - через Хашури (Грузия) - Батуми	3.5	По железной дороге от Дубенди до Хашури, затем 105-мильный трубопровод от Хашури до Батуми	70 миллионов долларов на реконструкцию трубопровода
Транскаспийский трубопровод (Казахстанский параллельный трубопровод)	Актау (Западный Казахстан, на берегу Каспийского моря) - Баку; может быть продлен до Джейхана	нет данных	370 миль до Баку	от 2 до 4 миллиардов долларов (если будет продлен до Джейхана)

Источник: Управление по энергетической информации США

По оценке KOGIG в 2006 году объемы казахстанского экспорта сырой нефти, транспортируемой по каждому из маршрутов, были следующими:



Таблица 3.3 Оценки объемов сырой нефти, перекачиваемой по трубопроводам

	Миллионов тонн
Трубопровод КТК, Тенгиз-Новороссийск	24,5
Трубопровод Атырау-Самара	16,5
Атырау-Оренбургский нефтеперерабатывающий завод (Россия)	2,5
Атасу-Алашанкоу (Китай)	2,2
Из порта Актау в Баку, Неку и Махачкалу	9,7
Другие трубопроводы	2
<b>ИТОГО</b>	<b>57</b>

(а) в 2006 году из почти 10 миллионов тонн нефти, отправляемой из Актау, только 2,4 миллиона тонн направлялись в Баку, а 7,4 миллиона тонн перевозились в Иран и Махачкалу.

#### Прогноз АММТП по объемам перевозки нефти через Актау

Текущий прогноз АММТП по объемам транспортировки нефти через Актау, основанный на информации, полученной от нефтедобывающих компаний, представлен в Таблице 3.4.

Таблица 3.4: Прогноз АММТП по объемам перевозки нефти через Актау ('000 тонн)

	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
<b>Название компании</b>									
Аджип					5 000	7 000	7 000	7 000	7 000
Тенгиз Шеврон	1 000	2 000	2 000	2 000	4 900	4 900	5 100	5 300	5 900
Бузачи Оперейтинг ЛТД	1 500	2 400	2 600	3 100	3 100	3 000	3 000	3 000	3 000
Карагамбас мунай	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300
Мангистау Мунайгаз	1 200	1 200	1 300	1 300	1 300	1 300	1 200	1 200	1 200
СП Казгермунай	2 000	2 000	2 000	1 700	1 500	1 500	1 300	1 100	900
Маерск Ойл Казахстан	400	500	600	700	900	900	1 000	1 000	600
КННК Актобе Мунайгаз	1 500	600	600	600					
ПетроКазахстан	500								
<b>ИТОГО</b>	<b>9 400</b>	<b>10 000</b>	<b>10 400</b>	<b>10 700</b>	<b>18 000</b>	<b>19 900</b>	<b>19 900</b>	<b>19 900</b>	<b>19 900</b>

Источник: АММТП

Большая часть объемов будет поступать от компаний, эксплуатирующих местные месторождения нефти, которые используют порт уже в течение нескольких лет, включая Мангистау Мунайгаз, Карагамбасмунай и Бузачи. В 2006 году 40 % экспорта в Актау поступало с Кумкольского месторождения, расположенного к востоку рядом с Аральским морем, а 25 % с местного Бузачинского месторождения. Транспортировка



нефти с этих месторождений считается относительно безальтернативной за исключением того, что в будущем некоторая ее часть будет направляться в Китай.

Однако новые грузопотоки после 2010 года будут поступать главным образом от АДЖИП/Кашаган и Тенгизшевройл, которые ведут добычу нефти у северного побережья Каспийского моря. При этом маршруты транспортировки этой нефти должны считаться неопределенными по причинам, рассмотренным в следующих разделах.

### **Будущие направления экспортных грузопотоков**

Будущие направления экспорта нефти из Казахстана трудно предсказать. Имеется много комментариев относительно будущей пропускной способности главных маршрутов из западного Казахстана, но есть два главных неизвестных:

- Во-первых, будущая пропускная способность трубопровода КТК. Как уже упоминалось выше, нероссийские акционеры хотят увеличить его пропускную способность с 30 миллиона тонн до 67 миллионов тонн в год, но это предложение было заблокировано российским Правительством (трубопровод проходит главным образом по российской территории). Российские власти также создают напряженность, угрожая отозвать лицензию на эксплуатацию КТК, требуя, чтобы КТК погасил большую задолженность по налогам, и настаивая на поднятии платы за транспортировку. Тем не менее, в прессе сообщается, что в мае 2007 года президенты Путин и Назарбаев договорились об увеличении пропускной способности. Однако сообщения противоречивы. В некоторых из них говорится, что достигнуто соглашение об увеличении пропускной способности до 40 миллионов тонн, в других говорится о более чем 60 миллионах тонн, а в третьих заявляется, что никакое соглашение не было достигнуто. Несмотря на оппозицию России, увеличение пропускной способности трубопровода имеет для нее очевидные преимущества: это позволит перекачивать больше нефти через российскую территорию по трубопроводу, в котором Россия имеет значительную долю, ее доходы от эксплуатации трубопровода повысились бы, и у нее было бы больше потенциальных возможностей «перекрыть кран». Это также позволило бы переориентировать казахстанскую нефть с независимого БТД и железнодорожного маршрута на Батуми. Можно только удивляться тому, что эти преимущества перевесили такие факты, как то, что (i) российская сторона полагает, что тарифы КТК слишком низкие, (ii) процентные ставки по займам для строительства слишком высокие, (iii) трубопровод помогает одному из конкурентов (то есть, Казахстану) экспортировать нефть и (iv) трубопровод приносит много убытков. Можно было бы предположить, что возможная цель России заключается в том, чтобы закрыть трубопровод на том основании, что он приносит убытки, а затем перезаключить договор, по которому Россия получила бы гораздо большую долю. Однако предположения, сделанные для целей прогнозирования, заключаются в том, что к 2010 году КТК будет иметь пропускную способность 40 миллионов тонн и 67 миллионов тонн в год к 2015 году.
- Во-вторых, были объявлены планы строительства нового беспричального порта для экспорта нефти в Курыке в 70 км к югу от Актау (сообщается, что закачка нефти на Кашаганском месторождении не возможна зимой в связи с обледенением). Потребуется построить 700-километровый трубопровод от Ескене, который расположен рядом с Кашаганским месторождением нефти, до Курыка и выносные причальные устройства в портах назначения. В начальных докладах говорилось, что будут использоваться танкеры с полной грузоподъемностью 60 000 тонн, однако в более поздних докладах говорится, что группа ККСТ, которая разрабатывает планы в отношении портов (в нее входят Аджип, Шеврон, ЭкссонМобил, Лукарко, КМГ и Тотал), в настоящее время пересматривает размеры танкеров и склоняется к использованию даже танкеров с полной грузоподъемностью 12 000 тонн, т.е. такого же тоннажа, что и те, которые используются в Актау. Решение будет приниматься на основе расчета компромисса между экономией за счет масштаба грузоперевозок



танкерами большей грузоподъемности и затратами на строительство выносных причальных устройств на более глубоководных участках. Операторами станут Казмунайгаз, Казмортрансфлот и АДЖИП.

Согласно наиболее авторитетному источнику, каким является Казмунайгаз, в первые годы первоначальная пропускная способность трубопровода Ескене-Курык будет составлять приблизительно 23 миллиона тонн в год, а затем она будет повышена приблизительно до 56 миллионов тонн. (Следует заметить, что пропускная способность будет равняться 56 миллионам тонн, что соответствует собственному прогнозу Казамунайгаза в отношении объемов добычи в период с 2015 по 2020 год.)

Затраты, вероятно, будут очень высокими. Ожидается, что трубопровод, будет стоить приблизительно 1,5 миллиарда долларов, а стоимость всей системы оценивается в 4,3 миллиарда долларов (см. Таблицу 3.5), что намного превышает стоимость трубопроводов КТК (2,6 миллиона долларов) и БТК (по различным данным от 3 до 3,6 миллиарда долларов).

**Таблица 3.5**  
**Затраты на строительство предлагаемой транспортной цепи для транспортировки нефти через Курык (миллиардов долларов)**

	Этап I	Этапы I+III	Итого
<b>Пропускная способность, миллионов тонн в год</b>	<b>23</b>	<b>35-56</b>	
Трубопровод Ескене-Курык	1,5		1,5
Терминал в Курыке	0,6	0,4	1
Терминалы в портах назначения	0,7	0,5	1,2
Танкеры	0,3	0,3	0,6
<b>Итого</b>	<b>3,1</b>	<b>1,2</b>	<b>4,3</b>

Источник: Казмунайгаз

Результаты реализации этих планов<sup>3</sup> для КТК и Курыка будут определять, сколько нефти будет потенциально доступно для транспортировки через Актау.

Чтобы определить конкурентоспособность различных маршрутов, в следующих двух разделах рассматриваются затраты на транспортировку:

- через Актау по сравнению с Курыком; и
- по морским маршрутам через Каспийское море по сравнению с другими маршрутами

### **Актау по сравнению с Курыком**

В данном разделе сравниваются затраты на транспортировку от Тенгиза до Баку через (i) Актау и (ii) Курык.

<sup>3</sup> Также имеются планы относительно трех дополнительных трубопроводов. Это:

- Трубопровод с пропускной способностью 50 миллионов тонн в год из Казахстана в Иран через территорию Туркменистана. Он заменит морские перевозки из Актау в Ирану, на которые в 2006 году приходилось 40 % общего объема. Но этому могут воспрепятствовать американские законы против инвестиций в Иран.
- Трубопровод от Кумкольского месторождения до порта Туркменбаши. Большая часть этой линии существует и требует только реабилитации. После покупки ПетроКазахстана, главного оператора Кумкольского месторождения, Китайской национальной нефтяной корпорацией (КННК) строительство линии в западном направлении становится маловероятным.
- Транскаспийский трубопровод по дну моря.

Вероятность того, что эти трубопроводы будут построены, не слишком высока, но, тем не менее, они создают некоторые риски для объемов перевозок через Актау.



Основные затраты при использовании **Актау** включают:

- Железнодорожный тариф от Тенгиза до Актау. В настоящее время по данному маршруту грузоперевозки не осуществляются, но когда это происходило пять лет назад, по некоторым данным железнодорожный тариф составлял 6 долларов за тонну. Этот тариф примерно равен тарифам, которые в настоящее время взимаются за перевозку нефти по азербайджанской и грузинской железным дорогам.
- Портовые сборы в Актау, включая плату за перевалку грузов и судовые сборы. По счетам порта можно определить, что они составляют около 3 долларов за тонну, при этом наибольшая их доля приходится на плату за перевалку, которая составляет 1,65 доллара за тонну.
- Морские грузовые тарифы до Баку. Расчеты, проведенные на основе эксплуатационных расходов для судов с полной грузоподъемностью 12 000 тонн, которые приведены в Приложении I, показывают, что затраты на перевозку по морю из Актау в Баку должны составлять 3,7 доллара за тонну, но задержки и ожидание в очереди увеличивают эти затраты. На практике Каспийское морское пароходство взимает намного больше этого тарифа, рассчитанного на основе эксплуатационных затрат.

По этой причине общая стоимость транспортировки от Тенгиза до Баку через Актау оценивается в 16 долларов за тонну (см. Таблицу 3.6).

**Таблица 3.6: Транспортные расходы при перевозке нефти из Тенгиза в Баку через Актау**

	долларов за тонну
Железнодорожный тариф, Тенгиз-Актау	6
Портовые сборы в Актау	3
Морские грузовые тарифы до Баку	5 (а)
Портовые сборы в Баку	2
<b>ИТОГО</b>	<b>16</b>

(а) На основе эксплуатационных расходов судов с 15%-й прибылью (см. ПРИЛОЖЕНИЕ I), а не на тарифах Каспийского морского пароходства, которые включают портовые сборы и имеют значительный элемент прибыли.

Основные затраты при транспортировке через **Курык** в первые годы оцениваются следующим образом:

- По данным Казмунайгаза, стоимость трубопровода Тенгиз-Курык, вероятно, составит приблизительно 1,5 миллиарда долларов. Его тарифы пока не известны. Однако по аналогии с тарифами магистральных трубопроводов, построенных в последние годы (КТК и БТД), можно предположить, что тариф трубопровода Тенгиз-Курык, вероятно, будет составлять приблизительно 1,65 доллара США за тонну-километр или 12 долларов за тонну (см. ПРИЛОЖЕНИЕ II, в котором приводится более подробная информация)
- Портовые сборы в Курыке, включая плату за перевалку грузов и судовые сборы, будут выше, чем в Актау. Минимальные сборы, которые должны покрывать затраты порта Курык в первые годы, когда ожидаемая пропускная способность будет составлять около 23 миллионов тонн в год, оцениваются приблизительно в 5 долларов за тонну. Эта аппроксимация основана на том, что при 15%-й норме доходности с инвестиций в 600 миллионов долларов, годовые капитальные затраты составят приблизительно 90 миллионов долларов, разделив их на грузооборот, равный 23 миллионам тонн в год, получим капитальные затраты в 4 доллара США за тонну. Кроме того, эксплуатационные затраты приняты равными приблизительно 1 доллару США за тонну, что даст общую сумму в 5 долларов за тонну.



- Морские грузовые тарифы до Баку будут ниже, чем через Актау в связи с экономией за счет масштаба грузоперевозок судами большей грузоподъемности. Расчеты, сделанные на основе эксплуатационных расходов для танкеров с полной грузоподъемностью 60 000 тонн, которые приведены в ПРИЛОЖЕНИИ I, показывают, что себестоимость перевозки по морю из Актау в Баку должна составлять 1,5 доллара за тонну, а вместе с портовыми сборами – 4,5 доллара за тонну. Однако следует отметить, что, как указано выше, на практике Каспийское морское пароходство взимает больше этого тарифа, рассчитанного на основе эксплуатационных затрат.
- Портовые сборы в Баку, включая выход на трубопровод БТД, также будут намного выше, чем на действующем в Баку нефтеприемном терминале. Минимальные сборы, которые покроют затраты нового выносного причала в Баку в первые годы, когда ожидаемая пропускная способность будет составлять приблизительно 23 миллиона тонн в год, оцениваются приблизительно в 5,5 доллара США за тонну. Эта аппроксимация основана на том, что при 15%-й норме доходности с инвестиций в 700 миллионов долларов, годовые капитальные затраты составят приблизительно 105 миллионов долларов, разделив их на грузооборот, равный 23 миллионам тонн в год, получим капитальные затраты в 4,5 доллара США за тонну. Кроме того, эксплуатационные расходы приняты равными приблизительно 1 доллару США за тонну, что даст общую сумму в 5,5 доллара США за тонну.

На этом основании можно оценить общую стоимость транспортировки от Тенгиза до Баку через Курык в 24,5 доллара США за тонну (см. Таблицу 3.7)

**Таблица 3.7: Транспортные расходы при перевозке нефти из Тенгиза в Баку через Курык**

	долларов за тонну
	В первые годы (Пропускная способность 23 миллиона) тонн
Трубопровод Тенгиз-Курык	12
Портовые сборы в Курыке	5
Морские грузовые тарифы до Баку	2
Портовые сборы в Баку	5,5
<b>ИТОГО</b>	<b>24,5</b>

Нами сделано заключение, что при транспортировке через Актау транспортные расходы (16 долларов за тонну) должны быть значительно ниже, чем при транспортировке через Курык (24,5 доллара США за тонну).

### **Морские маршруты через Каспийское море по сравнению с другими маршрутами**

Доминирующим маршрутом, который, вероятно, будет обслуживаться портами Актау и Курык, является маршрут Актау/Курык-Баку-БТД-Джейхан. Однако затраты на транспортировку по этому маршруту будут высокими и составят 40-48,5 доллара США за тонну (см. Таблицы 3.8 и 3.9, в которых приводятся расчеты).

Это гораздо выше, чем при транспортировке по большинству других маршрутов. Транспортировка по трубопроводу КТК в настоящее время обходится всего в 30 долларов за тонну. Транспортировка по трубопроводу Атырау-Самара обходится еще дешевле. Перевозка по железной дороге до Батуми обойдется приблизительно в 29-33 доллара за тонну (см. Таблицу 3.12). Расходы на транспортировку по трубопроводу до Супсы составляют всего 21 доллар (см. Таблицу 3.11), а по Северному трубопроводу - 31 доллар за тонну (см. Таблицу 3.10).





Однако последние два трубопровода используются главным образом для азербайджанской нефти.

**Таблица 3.8: Транспортные расходы при транспортировке нефти из Тенгиза в Джейхан через Актау**

	долларов за тонну
<b>Через Актау</b>	
Железнодорожный тариф, Тенгиз-Актау	6
Портовые сборы в Актау (а)	3
Морские грузовые тарифы до Баку	5 (а)
Портовые сборы в Баку	2
БТД, Баку-Джейхан	24
<b>ИТОГО</b>	<b>40</b>

(а) На основе затрат, а не действующих тарифов.

**Таблица 3.9: Транспортные расходы при транспортировке нефти из Тенгиза в Джейхан через Курык**

	долларов за тонну
Трубопровод Тенгиз-Курык	12
Портовые сборы в Курыке	5
Морские грузовые тарифы до Баку	2
Портовые сборы в Баку	5,5
БТД, Баку-Джейхан	24
<b>ИТОГО</b>	<b>48,5</b>

**Таблица 3.10: Северный трубопровод (Тенгиз - Актау / Курык - Баку - Новороссийск)**

	долларов за тонну
<b>Через Актау</b>	
Тенгиз-Баку (а)	16
Северный трубопровод в Новороссийск	15
<b>ИТОГО</b>	<b>31</b>

Примечание: Северный трубопровод используется главным образом для азербайджанской нефти.

**Таблица 3.11: Трубопровод на Супсу (Тенгиз - Актау / Курык - Баку - Супса)**

	долларов за тонну
<b>Через Актау</b>	
Тенгиз-Баку (а)	16
Трубопровод на Супсу	5
<b>ИТОГО</b>	<b>21</b>

Примечание: Трубопровод на Супсу используется главным образом для азербайджанской нефти.

**Таблица 3.12: Железнодорожный маршрут до Батуми**

	долларов за тонну
<b>Через Актау</b>	
Тенгиз-Баку (а)	17 (а)
По железной дороге до Батуми	12
<b>ИТОГО</b>	<b>29 (а)</b>



(а) Указанные затраты основываются на эксплуатационных расходах судов. При использовании тарифов Каспийского морского пароходства общие затраты были бы приблизительно на 4 доллара за тонну выше.

В обобщенном виде затраты при транспортировке по различным маршрутам составляют:

**Таблица 3.13: Обобщенные данные по стоимости транспортировки по различным маршрутам из Тенгиза**

Маршрут	долларов за тонну
КТК	30
Атырау-Самара	.
Актау - Северный трубопровод в Новороссийск (однако он используется главным образом для азербайджанской нефти)	31
Актау - трубопровод на Супсу (однако он используется главным образом для азербайджанской нефти)	21
Актау-Батуми, 20	29-33
БТД через Актау	40
БТД через Курык	48,5

(Эти затраты рассчитаны на основе имеющейся информации и, возможно, нуждаются в уточнении.)

Мы пришли к заключению, что казахстанская нефть, вероятно, будет экспортироваться по возможно большему числу маршрутов, альтернативных БТД, при этом **остальная** нефть будет транспортироваться по относительно дорогому маршруту БТД, обслуживаемому портами Актау и Курык.

На этом основании сделан прогноз по наиболее вероятному распределению объемов будущих перевозок нефти по маршрутам, который приводится в Таблице 3.14. При этом основные предположения указаны в сносках.

**Table 3.14 Прогноз наиболее вероятного распределения объемов перевозки нефти по различным маршрутам**

	2006 год	2010 год	2015 год	2020 год
КТК (а)	24,5	34	42	42
Атырау-Самара	16,5	16,5	16,5	16,5
Атырау-Олден	2,5	2,5	2,5	2,5
Китай (b)	2,2	7	20	20
Курык (с)	0	0	23	56
<b>Актау</b>	<b>9,7</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>19</b>
Другие маршруты	1,6	2	2	2
<b>Итого</b>	<b>55,4</b>	<b>80</b>	<b>123</b>	<b>156</b>

Предположения:

- КТК. Пропускная способность трубопровода КТК будет повышена до 40 миллионов тонн в год к 2010 году и до 60 миллионов тонн к 2015 году. Доля пропускной способности трубопровода, используемая для перекачки казахстанской нефти (главным образом нефти ТенгизШевройла), в 2006 году составляла приблизительно 85 %, а 15 % использовалось для перекачки российской нефти, принадлежащей Роснефти и TNK-BP. Предполагается, что доля пропускной способности, используемая для перекачки казахстанской нефти, останется равной 85 % в 2010, но затем она снизится до 70 % к 2015 в результате реализации требований России об увеличении ее доли собственности на трубопровод.
- К 2015 году планируется повысить пропускную способность трубопроводов в Китай до 20 миллионов тонн, но дальнейших планов повышения пропускной способности нет.



- с) Планируемая Казмунайгазом пропускная способность трубопровода на Курык будет составлять 23 миллиона тонн в первые годы, а затем будет увеличена до 56 миллионов тонн в период с 2015 по 2020 год, что соответствует прогнозу Казмунайгаза относительно добычи нефти в Кашагане. Можно сделать вывод о том, что трубопровод на Курык предназначен для обслуживания только Кашаганского месторождения. Это предположение было подтверждено представителями Казмунайгаза, но в других источниках высказывается другое мнение. Планирование трубопровода из Ескене еще находится на довольно раннем этапе, чтобы можно было сделать вывод о том, что какие-либо другие месторождения, кроме Кашагана, будут подключены к этому трубопроводу.

## Риски

Прогноз, представленный в Таблице 3.14, связан со следующими рисками.

- Пропускная способность КТК может быть увеличена больше той, которая использовалась в предположениях. Если это произойдет, то, вероятно, это отвлечет, по крайней мере, часть нефти ТенгизШевройла, которая занимает значительное место в ожидаемых объемах перевозки нефти через Актау.
- Могут быть построены новые трубопроводы. Возможные варианты включают трубопровод из Казахстана в Иран через Туркменистан с пропускной способностью 50 миллионов тонн в год, трубопровод от Кумкольского месторождения до порта Туркменбаши и транскаспийский трубопровод по дну моря (см. сноски в начале данного раздела, в которых приводится дополнительная информация). Вероятность того, что эти трубопроводы будут построены, не слишком высока, но, тем не менее, они создают некоторые риски для объемов перевозок через Актау.
- Пропускная способность трубопровода Ескене-Курык может оказаться выше той, которая планируется в настоящее время.

## Сильные стороны и преимущества Актау

С другой стороны, имеется несколько факторов в пользу Актау:

- Причалы Актау уже используются на полную мощность, и Курык, вряд ли, будет построен до 2013 года. Следовательно, имеется очень настоятельная потребность в дополнительных мощностях в период с 2009 по 2013 год, при этом 2009 год является самым ранним годом, когда новые нефтеналивные причалы в Актау могут быть построены, а 2013 год является самым ранним годом, когда порт Курык может быть открыт, поскольку он не будет открыт прежде, чем начнется добыча в Кашагане.
- Руководство ТенгизШевройла (ТШО), несмотря на очевидную поддержку нового порта в Курыке, направило АММТП письменный запрос о возможности перевалки 5 миллионов тонн нефти в год через этот порт, по крайней мере, до 2013 года. По сообщениям, в настоящее время ведутся переговоры о заключении контракта. ТШО требует некоторого исключительного права пользования причалами № 4 и 5, а также некоторые другие уступки, если он начнет снова отправлять нефть через Актау с 2008 года.
- В первые годы транспортировка через Курык будет очень дорогой. Порт Актау сможет предложить более низкие цены, и если эти два порта начнут конкурировать на рынке, то Актау будет иметь преимущество.
- Организации, с представителями которых состоялись встречи, включая Казмунайгаз, единодушно поддерживают строительство новых нефтеналивных терминалов в Актау.



## 3.2 Сталь

### Экспорт в Иран

Перевозки сухих грузов через Актау почти полностью состоят из стали, экспортируемой в Иран.

В 2006 году Казахстан произвел 4,1 миллиона тонн стали, которая в основном пошла на экспорт. Основным экспортером является завод, управляемый компанией «Миттал», ведущей мировой сталелитейной компанией. Производство стали в Казахстане резко упало после получения независимости, но затем начало расти после того, как в 1995 году компания «LMN Миттал» приобрела крупнейший сталелитейный завод страны и вложила 1 миллиард долларов, удвоив производство.

Завод компании «Миттал» расположен в Термиртау на востоке Казахстана, а второй по величине сталелитейный завод ТОО «Кастингз» также расположен на востоке, к северу от Алматы, в Павлодаре. Компания была создана в 2001 году на базе сталелитейного производства на старом тракторном заводе и в настоящее время производит 0,3 миллиона тонн, но, как ожидается, увеличит производство до 0,7 миллионов тонн в год.

Казахстанская сталь в основном экспортируется в Китай и Россию, но около четверти перевозится со сталелитейных заводов в Актау по железной дороге, а затем отправляется в Иран. В 2006 году в Актау было перевалено 0,95 миллиона тонн стали.

В последние годы экспорт стали через Актау оставался относительно стабильным, как это показано в Таблице 1.2.

Таблица 3.15: Экспорт стали через Актау в 2004-2006 годы ('000 тонн)

	«Испат»	«Кастингз»	Прочие	Россия	Итого
2004 год	719	209	7	20	955
2005 год	683	149	21	105	958
2006 год	608	287	47	5	947

Будущий рост будет зависеть от спроса на импортную сталь в Иране, который в последние годы растет. В 2006 году Иран произвел 11 миллионов тонн стали и экспортировал около 2 миллионов тонн (см. Таблицу 3.16). Но, несмотря на то, что Иран является крупнейшим производителем в регионе, он также является крупнейшим импортером стали, на которого приходится треть стали, импортируемой странами Ближнего Востока. Сочетание экспортных и импортных операций со сталью в странах, являющихся крупнейшими производителями стали является вполне обычным делом, и как недавно заявил представитель иранской сталелитейной промышленности, «стальная продукция является очень разнообразной, и ни одна из стран не способна полностью обеспечить свои собственные потребности: поэтому экономически нецелесообразно делать инвестиции во все виды сталелитейного производства».

Иранский импорт, вероятно, будет расти и дальше по мере того, как иранское правительство будет проводить менее протекционистскую политику. В 2005 году оно снизило импортные тарифы на сталь до 10 процентов, отвергнув доводы внутренних производителей стали о том, что снижение импортных тарифов негативно скажется на национальной промышленности. Представители сталелитейной промышленности заявляли, что если правительство не повысит импортные тарифы на сталь, то почти все заводы закроются. Но другие утверждали, что если страна желает стать конкурентоспособной, то необходимо устранить барьеры для импорта.

С тех пор импорт вырос с 7 миллионов тонн в 2005 году до 8 миллионов тонн в 2006 году. Этот рост продолжился и в 2007 году. Импорт иранской стали почти удвоился и



достиг 3 миллионов тонн в первом квартале 2007 года по сравнению с тем же периодом 2006 года.

**Таблица 3.16**  
**Производство, экспорт и импорт стали в Иране в 2004-2006 годы**  
(миллионы тонн)

	2004 год	2005 год	2006 год
Производство	9,4	10.6	11.1
Экспорт	.	2.5	2.0
Импорт	7	7	8

Компании «Миттал» и «Кастингз» прогнозируют рост экспорта через Актау к 2010 году приблизительно до 1,5 миллионов тонн. Этот прогноз может показаться несколько завышенным, поскольку в настоящее время «Миттал» не имеет планов увеличения производства (ее инвестиционная программа ориентируется на повышение качества). Однако компания «Кастингз» планируют увеличение производства на 0,4 миллиона тонн, что приведет к 10%-му увеличению национального производства, а правительства Ирана и Казахстана недавно договорились о строительстве иранской компанией современного сталелитейного завода в Казахстане.

Учитывая значительный рост импорта в Иран, а также тот факт, что быстро развивающаяся экономика Казахстана способствовала становлению развитого рынка стали в Казахстане, на котором доминирует «Миттал», представляется вполне вероятным, что экспорт стали через Актау увеличится. Но ввиду незначительного роста, наблюдавшегося в последние годы, мы сделали предположение, что будущий рост будет достаточно скромным и составит примерно 5 % в год. На этом основании составлен прогноз роста экспорта стали через Актау, который представлен в Таблице 3.17.

**Таблица 3.17**  
**Прогноз экспорта стали через Актау**

Год	(000 тонн)
2006	947
2010	1 151
2015	1 469
2020	1 875

*Экспорт в Европу*

Компания «Миттал Стил» также экспортирует стальную продукцию в Европу, но она перевозится по железной дороге прямо в порт Новороссийска. Стоимость транспортировки через Новороссийск составляет примерно 15-20 долларов за тонну, что меньше, чем через Актау и грузинские порты, поэтому имеется мало перспектив привлечения этих грузов в Актау.

### 3.3 Зерно

Казахстан занимает пятое место в мире по производству пшеницы. В 2006 году он произвел 16 миллионов тонн зерна, при этом согласно Программе Президента в 2010-2011 годах производство зерна вырастет до 20 миллионов тонн.

В 2006 году около 35-40 % продукции (чуть больше 6 миллионов тонн) пошло на экспорт.

Приблизительно 70 % пшеницы производится на севере Казахстана у границы с Россией. В 1990-е годы приблизительно 90 % зерна, произведенного в Казахстане, экспортировалось в страны бывшего Советского Союза.



В настоящее время направления экспорта стали более диверсифицированными. В Россию отправляется приблизительно 2 миллиона тонн, 800 000 тонн экспортируются на запад через украинские порты, в Иран отправляется приблизительно один миллион тонн и более полмиллиона тонн экспортируется в Азербайджан. Почти все объемы отправляются из Казахстана по железной дороге. Однако небольшие объемы зерна перевозятся в Иран морским путем.

В 2001 году Казахстан заключил двусторонний контракт на экспорт 2 миллионов тонн зерна в Иран через Актау. Также проходили переговоры об использовании порта Актау для отправки казахстанского зерна в Азербайджан, где недавно был пущен в эксплуатацию новый зерноприемный объект. В то время производители зерна полагали, что объемы экспорта в Иран резко возрастут после строительства железнодорожной линии между Алтынсарино и Хромтау, что привело бы к сокращению экспортного маршрута наполовину.

Для обеспечения экспорта государственная экспортная компания АО «Ак Бидай – Терминал», которая продает зерно в 46 стран мира, построила в Актау специализированный зерновой причал с бункером вместимостью 25 000 тонн.

Как оказалось, перевозки зерна так и не возросли. В 2002 году через Актау было перевалено около 200 000 тонн, но затем объемы грузоперевозок снизились.

Однако последние пять лет экспорт зерна через Актау начал медленно увеличиваться (см. Таблицу 3.18).

Таблица 3.18 Экспорт зерна через Актау в 2001-2006 годы ('000 тонн)

2003 год	2004 год	2005 год	2006 год	2007 год
5	13	33	118	180 (а)

(а) Оценка АО «Ак Бидай» на 2007 год

Источник: АММТП за 2002-2006 годы

Основываясь на недавнем росте, АО «Ак Бидай» разработало стратегию, которая, в случае своего успеха, приведет к значительному повышению объемов зерна, перевозимого через Актау. Далее дается краткое описание этой стратегии.

Ближайшие рынки, открытые для казахстанских экспортеров зерна, находятся в Азербайджане и Иране, в которых общая потребность в импорте составляет **примерно 3-4 миллиона тонн в год**. Для покрытия этой общей потребности:

- Азербайджан импортирует приблизительно 1 миллион тонн в год как из России, так и из Казахстана. В общем, они делят рынок примерно поровну, но их доли из года в год изменяются.
- Иран импортирует около 3 миллионов тонн (включая все виды зерна, а не только пшеницу). Однако в то время как Азербайджан полностью зависит от казахстанского и российского зерна, ситуация в Иране иная: он также импортирует зерно из Канады и Австралии на судах Панамакс через порты Персидского Залива.

С учетом других стран общий объем экспортного рынка зерна Казахстана составляет до **6-8 миллионов тонн в год**.

В 2006 году эти объемы экспортного зерна перевозились следующим образом. Почти все зерно перевозилось по железной дороге, включая:

- Приблизительно 700 000 тонн зерна было экспортировано в Азербайджан, но весь объем был перевезен по железной дороге, проходящий по западному побережью Каспийского моря, через пограничные станции Аксарай и Самур.
- Около 1 миллиона тонн было экспортировано в Иран. Однако почти 90 % зерна, отправленного в Иран, также перевозилось по железной дороге, которая проходит по территории Узбекистана и Туркменистана. Однако на границе между Казахстаном и



Ираном, в Сераксе, имеются сложности, связанные с различной шириной колеи, что вызывает необходимость в смене вагонов. Задержки на границе приводят к увеличению времени транспортировки на 1-2 недели.

- Еще 800 000 тонн было экспортировано в западные страны. При этом перевозка осуществлялась по железной дороге в порты на Черном море, находящиеся главным образом на Украине.
- Некоторые объемы направлялось через порты на Балтийском море.
- Более миллиона тонн было экспортировано в Россию, большей частью в Москву, которая за счет высококачественного зерна из Казахстана обеспечивает половину своих потребностей.

Операторы терминалов полагают, что имеется три главные причины того, почему так мало зерна перевозится через Актау. Во-первых, до недавнего времени часть пути из Северного Казахстана в Актау проходила по российской территории, однако теперь новая железнодорожная ветка из Хромтау позволяет сократить этот путь.

Во-вторых, неэффективная работа КТЖ в Актау приводит к повышению затрат. И, в-третьих, высокие железнодорожные тарифы для перевозок грузов из Северного Казахстана в Актау. Как показано в Таблице 3.19, общие транспортные расходы при перевозке к украинским портам на Черном море составляют 20 долларов за тонну, что ниже, чем по маршруту Актау-Баку-Поти.

**Таблица 3.19**  
**Сравнение транспортных расходов при экспорте зерна через Актау и порты Украины (долларов за тонну при перевозке в 60-тонных вагонах)**

Северный Казахстан (Ковыльная) - украинские порты			
Казахстанская ж/д	Ковыльная – Тобол		4,3
Российская ж/д	Тобол – Соловей		28,9
Узбекская ж/д	Тополи - украинские порты		15,05
<b>Итого</b>			<b>48,25</b>
Северный Казахстан (Ковыльная) – Поти через Актау			
Казахстанская ж/д	Ковыльная – Актау		18
	Расходы в Актау (портовые сборы, станционные услуги, таможня и т.д.)		14
	Паром Баку-Актау		14
	Расходы в Баку (портовые сборы, станционные услуги и т.д.)		6
Азербайджанская ж/д	Баку – Беюк - Кясик		8
Грузинская ж/д	Гарбадани – Поти		8
			<b>68</b>

Источники: АО «Ак Бидай», компания "Скотт Уилсон"

В настоящее время цели АО «Ак Бидай» заключаются в том, чтобы:

- завоевать 50 % азербайджанского и грузинского рынков;
- экспортировать 1 миллион тонн в год в Иран; и
- направить гораздо большую часть этих перевозок через Актау.

С этой целью АО «Ак Бидай» строит три новых бункера в Поти (стоимостью 18 миллионов долларов), в Баку (12-13 миллионов долларов) и Амирабаде (18 миллионов долларов). Цель состоит в том, чтобы создать в этих странах запасы пшеницы для ее



последующей реализации и распределения. Необходимость в этом связана с трудностями в ведении торговли с прикаспийскими странами.

Эти трудности включают проблемы с банками, которые заключаются в том, что аккредитив должен быть выдан первоклассным банком, а его довольно трудно получить, особенно иранцам. Поэтому на практике требуется произвести предоплату. Иностранные бункеры позволят избежать этих проблем, обеспечив хранение зерна, продаваемого на рынках. Зерно будет находиться в стране назначения, а не в удаленном и труднодоступном месте за пределами страны.

Развитию торговли с Ираном будет способствовать тот факт, что торговля зерном в Иране, которая раньше находилась в руках государства, была либерализована и по большей части приватизирована. В Казахстане торговля зерном была либерализована много лет назад, при этом вопросы продажи и выбора маршрутов решаются с учетом экономической целесообразности. Хотя все еще действуют двусторонние межправительственные соглашения, бизнес является главной движущей силой. На практике роль правительства заключается только в оказании помощи при получении разрешений и т.д.

Размещение этих трех бункеров облегчит перегрузку с железнодорожного на морской транспорт, поскольку все они расположены на берегу.

На этом основании был сделан следующий прогноз перевозок зерна:

Таблица 3.20  
Прогноз экспорта зерна через порт Актау

Год	(000 тонн)
2003	33
2007	180 (а)
2010	400
2015	1 000

(а) По оценкам АО «Ак Бидай»

Находящиеся в Актау бункеры (с пропускной способностью в 600 000 тонн в год) смогут обеспечить перевалку этих объемов грузов примерно до 2012 год, но если к 2015 году плановый показатель в 1 миллион тонн в год будет достигнут, то потребуется еще один бункер.

### 3.4 Полезные ископаемые

Казахстан экспортирует несколько видов полезных ископаемых в Европу, и можно ожидать, что часть этих грузоперевозок могла бы быть перенаправлена на маршруты ТРАСЕКА через Актау для перевозки в Баку, а затем в грузинские порты.

Однако на практике **большая часть этого экспорта в западные страны направляется по сухопутным железнодорожным маршрутам в Новороссийск и другие порты.** В частности:

- Около 2 миллионов тонн угля экспортируется в Европу и Турцию, но не по маршрутам ТРАСЕКА. Используется железнодорожный маршрут до Новороссийска. Перевозка угля по коридору ТРАСЕКА по действующим тарифам обходится на 20-25 долларов<sup>4</sup> за тонну больше, чем через Новороссийск.
- Производство ферросплавов сосредоточено в районе Актау, где главным производителем является Казхром. Объемы ежегодного экспорта хрома превышают 900 000 тонн, но он перевозится главным образом через Клайпеду в Нидерланды.

<sup>4</sup> Тарифы 2006 года.





Таким образом, хотя тарифы, применяемые в грузинских портах, Каспаром и на железных дорогах Грузии, Азербайджана и Казахстана кажутся достаточно конкурентоспособными, тот факт, что основные потребители сконцентрированы в Северной Европе, ограничивает объемы перевозок через коридор ТРАСЕКА до 20 000 тонн в год.

- Медь производится главным образом корпорацией «Казахмыс», расположенной в Дзезказгане. Около 400 000 тонн в год экспортируются главным образом в Китай, и приблизительно 150 000 тонн перевозятся в Италию и Германию, но они направляются через порты Новороссийска и Санкт-Петербурга. Сравнение действующих транспортных тарифов показывает, что часть этих грузов, которые направляются в Италию (более 20 000 тонн), могла бы быть перенаправлена в коридор ТРАСЕКА, если бы применялись более низкие тарифы.
- Главным производителем асбеста является «Костанай Асбест», который имеет экспортный потенциал до 200 000 тонн в год. Около 50 000 тонн в год экспортируется в Европу, но грузоперевозки осуществляются через порт Новороссийска, где затраты на 20-25 долларов за тонну ниже, чем при перевозке по коридору ТРАСЕКА.

Мы сделали заключение, что если крупномасштабные реформы, необходимые для того, чтобы сделать маршрут Актау-Баку-Поти более привлекательным (см. Раздел 3.11), не будут проведены, то экспорт полезных ископаемых из Казахстана и дальше будет осуществляться в обход Актау.

### 3.5 Минеральные удобрения

В Актау был реконструирован крупный завод минеральных удобрений, и его руководство планирует экспортировать большие объемы своей продукции через порт.

Завод был построен советским правительством в 1960-е годы. Он находится рядом с атомной электростанцией в пригороде Актау. Первоначально на нем выпускалась продукция из уранового и фосфорного сырья, но затем завод был перепрофилирован на производство минеральных удобрений. В конечном счете, завод был закрыт в 1994 году, но снова пущен в 2006 году после того, как его приобрела компания «Аспект» (у его предыдущего владельца Казазота). В настоящее время завод производит около 250 000 тонн минеральных удобрений и аммиачной селитры в год.

Компания «Аспект» проведет реконструкцию завода за счет займа в размере 1,5 миллиарда долларов. Реконструкция будет завершена в 2011 году.

В период с 2011 по 2015 год производство будет составлять приблизительно 2500 тонн мочевины в день и 1000 тонн аммиачной селитры в день. После 2015 года на заводе будет дополнительно производиться 2500 тонн мочевины в день. Таким образом, общий объем продукции составит приблизительно 1,2 миллиона тонн в год на первом этапе и 2 миллиона тонн на втором.

Сырьем является природный газ, добываемый на месторождении, расположенном в районе Узеня. Рассматривалась возможность производства серной кислоты, но в настоящее время от этой идеи отказались.

Этот завод будет единственным заводом минеральных удобрений в Казахстане.

Почти вся продукция пойдет на экспорт (98-99 %), поскольку удобрения для сельского хозяйства Казахстана, которое сосредоточено главным образом на севере страны, поступают с 3-4 российских заводов минеральных удобрений, расположенных в России в непосредственной близости от границы.



## Мочевина

Основные потребители мочевины находятся на западе, в Северной Европе, Южной Америке и т.д. Ее планируется перевозить по маршруту *главным образом через порт Актау* в Баку, а затем в Потти или Батуми по железной дороге в думпкарах. Мочевина будет перевозиться в основном в виде порошка (85-90 %), но для небольших объемов будут использоваться большие мешки.

Другим экспортным маршрутом, который рассматривает компания «Аспект», является Волго-Донской канал, но ограничения, налагаемые на размеры судов, создают проблемы. Также можно отправлять некоторые объемы в Индостан через Иран. Хотя в самом Иране и имеется некоторый спрос, он больше в Пакистане (который импортирует около 2 миллиона тонн) и Индии. Поэтому маршрут Актау-Иран был бы наиболее оптимальным для экспорта в Индостан.

Руководители завода планируют начать перевозку мочевины морским транспортом, поскольку новые рынки не очень удобно расположены для использования железнодорожного транспорта. Они также рассчитывают на то, что маршрут через Актау будет намного более экономичным, чем железнодорожные маршруты в Новороссийск или к украинским портам, учитывая тот факт, что завод находится в Актау. В настоящее время компания «Аспект» платит 45-50 долларов за тонну при перевозке своей продукции по железной дороге к Балтийскому морю и 60 долларов за тонну за перевозку к румынской границе, но рассчитывает, что будет платить только 8 долларов за тонну при перевозке на пароме сообщением Актау-Баку (в железнодорожных вагонах) и 10 долларов за тонну за перевозку по азербайджанской и грузинской железным дорогам, что в общем составит 18 долларов за тонну на всем маршруте от Актау до Потти. (Эти расчеты кажутся слишком оптимистическими, но даже если затраты будут намного выше, то они все равно будут значительно ниже затрат при перевозке по другим маршрутам.)

На основе планов компании «Аспект» можно сделать следующие предположения:

- 1) производство мочевины будет составлять 75 % запланированной мощности (заводы минеральных удобрений редко используют 100% своих мощностей на протяжении ряда лет);
- 2) небольшие объемы минеральных удобрений будут использоваться внутри страны; и
- 3) незначительная часть экспорта будет перевозиться по железнодорожным маршрутам.

Экспорт через Актау составит приблизительно 500 000 тонн в год в период с 2011 по 2015 год и 1 миллион тонн после 2015 года.

Таблица 3.21  
Прогноз экспорта мочевины через Актау

Год	(000 тонн)
2010	0
2015	500
2020	1 000

Компания «Аспект» планирует экспортировать мочевину в железнодорожных вагонах, перевозимых на паромов. Необходимые объемы превышают возможности паромов, имеющихся у Каспара, в связи с чем потребуются привлечь дополнительные суда. Однако нет необходимости в строительстве дополнительных терминалов для обслуживания железнодорожных паромов в порту, поскольку имеющийся терминал пустует большую часть недели.



### Аммиачная селитра

В настоящее время аммиачная селитра перевозится по железной дороге и будет перевозиться дальше. Главные рынки находятся в балтийском регионе и в Восточной Европе (Румыния, Болгария и т.д.). Для этой цели компания располагает 100 специальных вагонов.

## 3.6 Специальная экономическая зона

Актау имеет возможность повысить свою роль, став центром распределения в каспийском регионе. Очевидной моделью является зона свободной торговли<sup>5</sup> в порту Джебэль Али в Объединенных Арабских Эмиратах, которая занимает положение ведущего центра торговли на Ближнем Востоке в течение последних 30 лет. Она достигла этого, став местом, благоприятным для ведения бизнеса в регионе, где его развитие сдерживается бюрократией, административными препонами и отсутствием коммерческих традиций. Прорыв в Дубае был достигнут за счет быстрой либерализации таможенной, методов ведения бизнеса и въездной/визовой политики наряду с отменой импортных и корпоративных налогов. Сходство между Ближним Востоком в 1975 году и каспийским регионом сегодня, которые являются нефтедобывающими регионами, вполне очевидно. Однако до сих пор ни один порт на Каспийском море не взял на себя роль, сопоставимую с ролью Джебэль Али, и ими не стали Баку или Туркменбаши, где таможенные процедуры, получение разрешений и другая бумажная работа являются главными препятствиями для экономической деятельности. Центральные-азиатские республики, каспийский регион и Кавказ остаются местами, где очень трудно вести бизнес.

Кроме того, возникновение эффективной нерегулируемой свободной зоны в Актау могло бы принести дополнительные выгоды от привлечения других отраслей промышленности в регион и содействия развитию рыночной экономики, как это произошло в Джебэль Али. Став центром распределения на Ближнем Востоке, зона свободной торговли в Джебэль Али явилась локомотивом диверсификации и преодоления зависимости от нефти за счет привлечения промышленных предприятий по производству алюминия, химикатов, продовольствия, текстиля, обуви, электроники и т.д. (Сотрудники СЭЗ Актау подтвердили, что одна из их целей заключается в диверсификации экономической деятельности для преодоления зависимости Казахстана от нефти.)

Однако создание зоны свободной торговли или СЭЗ не гарантирует успеха. В большинстве стран имеются зоны свободной торговли, но они потерпели больше неудач, чем добились успехов. Например, в Африке было создано большое количество зон свободной торговли, но ни одна из них не стала успешной. Поэтому для достижения успеха СЭЗ в Актау потребуется высокий уровень политического вмешательства и приверженности со стороны налоговых и таможенных органов, а также департамента миграции с целью создания по-настоящему дерегулированной рабочей среды.

Также имеются отрицательные стороны. Затраты могут оказаться очень высокими (строительство в Джебэль Али обошлось в 2,5 миллиарда в 1970-е годы), а для развития бизнеса может потребоваться долгое время. Кроме того, с точки зрения портов, грузы, несмотря на их высокую стоимость, имеют небольшой вес и могут перевозиться воздушным, а не морским транспортом.

<sup>5</sup> Различие между зонами свободной торговли и специальными экономическими зонами (которые впервые были введены в Китае) заключается в том, что в зонах свободной торговли льготные условия применяются только к экспортным товарам, тогда как в специальных экономических зонах льготы также применяются и к товарам, производимым для местного рынка. Однако по большинству аспектов они очень сходны.



Специальная экономическая зона в Актау была создана в 2002-2003 годах и в настоящее время размещается на трех территориях (общей площадью 720 гектаров) в пределах города. Кроме того, порт имеет статус СЭЗ.

Условия работы сходны с теми, которые предлагаются в других странах, включая Джебэль Али. В частности, они включают:

- отсутствие импортных пошлин, хотя эта льгота применяется только к определенному перечню товаров;
- отсутствие корпоративного налога;
- отсутствие налога на собственность;
- отсутствие НДС или таможенных пошлин на товары, импортированные для личных потребностей.

Земельные участки сдаются в аренду на период существования СЭЗ, который первоначально был определен до 2015 года. При этом сообщается, что правительство рассматривает возможность продления этого периода на 25 лет. Арендаторы имеют право выкупить землю после окончания применения режима СЭЗ.

До настоящего времени СЭЗ в Актау добилась скромного прогресса. Проекты, реализация которых запланирована в СЭЗ, представлены в Таблице 3.22. Из таблицы видно, что в основных проектах преобладают металлоизделия и оборудование для нефтедобычи.

Однако только два или три проекта направлены на организацию выпуска экспортной продукции (см. Таблицу 3.22). Это - проекты по производству аккумуляторов и фармацевтических препаратов. Компания «Миттал Стил» указана как потенциальный экспортер СЭЗ, однако эта информация отсутствует на ее вебсайте (см. сноски к Таблице 3.22).

Мы пришли к выводу, что сейчас СЭЗ начала привлекать инвестиции после неактивного начального периода, однако в ближайшем будущем эти девять проектов, которые уже одобрены, вряд ли сгенерируют какие-либо значительные грузоперевозки через порт. Только два потенциальных экспортера – заводы по производству фармацевтических препаратов и аккумуляторов - производят товары, которые имеют высокую стоимость, но небольшой объем.

**Таблица 3.22**  
**Проекты, планируемые к реализации в Специальной экономической зоне**

Компания/ учреждение	Продукция	Площадь (гектаров)	Ожидаемое время начала работы	Инвестиции (миллионы в долларов)	Занятость (количество работников)	Производство	% продукции, идущей на экспорт
«Миттал»	Трубы	52	2007 год	32	176	60 000 тонн	25% (b)
«Соликасолар Актау»	Солнечные батареи	...	2007 год	142	100	100 мегаватт	100%
«Шакур»	Фармацевтические препараты	...	2007 год	12	180	...	30%
«Кеппель»	Стальные конструкции	44	2005 год	40	708	7 000 тонн	...
«AEST»	Стекловолоконные трубы	12	2003 год	5,5	200	400 000 м	...



Мультимодальный транспортно-логистический центр	Транспортно-распределительный центр	200	2008 год	280	200	3,3 миллиона тонн в 2010 году 5 миллионо в тон 2017 году (а)	...
«Тиссен Крупп-Имсталкон»	Металлоизделия	...	2007 год	16	20	25 000	...
«Петрокем Казахстан»	Смазочные масла	5	2007 год	5	50	5000 тонн, впоследствии - 15 000 тонн	...
«Данаке»	Машины, электрические кабели и т.д.	9	2007 год	90	1010	77 000	...

(а) Для Японского агентства по международному сотрудничеству было проведено исследование, но его материалы не были предоставлены консультантам. Данные по грузоперевозкам, представленные выше, являются оптимистическими.

(б) Однако на вебсайте компании «Миттал» представлена информация о том, что трубы будут производиться для внутреннего рынка, а не на экспорт.

Источник: Специальная экономическая зона «Морпорт Актау»

### 3.7 Новый город

Потенциальным источником больших объемов будущих грузоперевозок является новый город – Актау-сити, строительство которого планируется инвесторами из Дубая. На открытии проекта, которое состоялось в сентябре 2007 года, присутствовали Президент Казахстана, министр иностранных дел Объединенных Арабских Эмиратов и председатель Фонда культурного наследия Абу-Даби.

В городе будут созданы привлекательные условия жизни, особенно для персонала, работающего в быстроразвивающейся нефтедобывающей промышленности, в частности на Тенгизе и в Кашагане, которые являются крупнейшими месторождениями нефти, открытыми в мире за последние 30 лет. Они расположены в 600 километрах к северу от Актау рядом с городом Атырау. Атырау – это непривлекательный город, грязный летом и засыпанный снегом зимой, но в нем проживает большое число жителей с высокими доходами. Напротив, новый город в Актау представляется как современный город с развитой инфраструктурой и индустрией развлечений. Генеральным разработчиком является компания «Каземир Актау Девелопмент Лтд».

Долгосрочная цель заключается в застройке 35-40 квадратных километров земли вдоль десятикилометровой береговой линии на северной окраине Актау. Стоимость строительства составит 40 миллиардов долларов. Разработчики предполагают, что к 2020 году население города может достичь одного миллиона человек по сравнению со 150 000 человек, проживающих там в настоящее время.

Однако, как сообщается, на первом этапе будет застроено 35 % всей площади. Необходимо инвестировать до 7 миллиардов долларов в течение первых пяти лет с начала строительства.



Для реализации проекта потребуются большие объемы строительных материалов, а когда город будет построен, его будет необходимо обеспечивать потребительскими товарами.

Основные строительные материалы, включая сталь, цемент и лесоматериалы, могут доставляться, минуя порт. Эти материалы вполне могут поступать из внутренних районов страны или доставляться по сухопутным маршрутам, как это происходит в настоящее время (ни одна партия тех грузов, которые были необходимы для реализации последних строительных проектов в Актау, не была доставлена через порт). Цемент, вероятно, будет поступать с казахстанских заводов или из России. Но импортировать его, возможно, и не потребуется, поскольку имеются планы по увеличению производства в Казахстане. Таким же образом, сталь тоже, вероятно, будет поступать с отечественных заводов или импортироваться из России.

Однако арматура и продукция с более высокой стоимостью, скорее всего, будет поступать из-за пределов бывшего Советского Союза. Учитывая, что (i) инвесторы будут из Дубая, а (ii) самыми успешными международными строительными компаниями в регионе являются турецкие, вероятно, большая часть наиболее ценных товаров и машин будет поступать из Дубая и Турции.

Маршрутом транспортировки грузов из Дубая почти наверняка станет маршрут через Бандар Аббас, затем по автомобильной дороге к иранским портам на Каспийском море, из которых они будут перевозиться в Актау морским путем (то есть по маршруту, который в настоящее время обслуживается компанией «Хазар Шиппинг»). Грузоперевозки по этому маршруту растут на 50 % в год и, как сообщается, производятся относительно без проблем.

Доминирующим транспортным маршрутом из Турции может стать путь через Баку в Актау с использованием как автомобильного, так и железнодорожного транспорта. В обоих случаях, вероятно, будут использоваться паромы Каспара.

Вероятно, большая часть этих грузов, будет перевозиться в контейнерах. Однако некоторая часть менее ценных грузов из Турции может перевозиться в железнодорожных вагонах после завершения строительства ветки из Карса на северо-западе Турции, что повысит конкурентоспособность железнодорожных перевозок.

В настоящее время нет планов строительства, чтобы оценить (i) объемы необходимых грузов и определить (ii) будут ли они поступать через Актау или по сухопутным маршрутам, как это сейчас происходит почти со всеми импортными товарами.

Однако на основании предполагаемых расходов в 7 миллиардов долларов в течение первых пять лет (см. выше) можно произвести приблизительные расчеты. Если предположить, что на основные малоценные строительные материалы, такие как цемент, сталь и лесоматериалы, будет приходиться только незначительный процент этих расходов, можно рассчитать, что потребуется импортировать товаров с более высокой стоимостью приблизительно на 1 миллиард долларов в год. Используя эмпирические данные, можно подсчитать, что для перевозки импортных товаров на сумму 1 миллион долларов потребует приблизительно 33 ДЭФ (то есть, в средний контейнер входит товаров приблизительно на сумму 30 000 долларов). Исходя из этого предположения, инвестиции в сумме 1 миллиард долларов в год потребуют приблизительно 33 000 ДЭФ или 66 000 ДЭФ, если включить порожний возврат.

На этом основании объемы перевозок грузов, необходимых для нового города, можно аппроксимировать следующим образом:

**Таблица 3.23**  
**Возможный порядок величин объемов грузоперевозок нового города**  
**Актау-сити, включая порожний возврат (000 ДЭФ)**

	2006 год	2010 год	2015 год
Грузоперевозки для нового города Актау-сити	0	66	66



Географическое происхождение и методы перевалки грузов могут быть определены только методом умозаключений, но для целей планирования порта можно предположить, что половина объема грузоперевозок будет приходиться на Дубай и половина - на Турцию, при этом их можно разделить 50:50 между контейнерными перевозками и перевозками на ролкерных паромках.

Хотя этот проект и очень амбициозный, его воспринимают достаточно серьезно, и порт может оказаться главным узким местом, если причалы не будут справляться с необходимыми объемами импорта.

### 3.8 Контейнеры

Контейнерные перевозки через Актау все еще очень незначительные, при этом в 2006 году было обработано всего 1000 контейнеров. Но темпы роста высокие и составляли 50 % в год в течение периода 2004-2006 годов (см. Таблицу 3.24).

Основными грузами являются строительные изделия, оборудование для нефтедобывающей промышленности и потребительские товары. Контейнеры прибывают главным образом из Дубая через Бандар Аббас, а затем автомобильным транспортом к каспийским портам Ирана и по морю в Актау. Этот маршрут был создан относительно недавно, но, как сообщается, он является относительно беспроблемным по стандартам каспийского региона.

Предполагается, что существующие объемы импортных грузоперевозок продолжат расти до 2010 года нынешними темпами, равными 50 % в год, а затем на 25 % в год в последующие пять лет. Кроме того, предполагается, что половина строительных материалов с высокой стоимостью будет поступать в Актау в контейнерах через Дубай/Бандар Аббас (см. предыдущий раздел, в котором приводится оценка порядка величин объемов грузоперевозок). На этом основании объемы контейнерных перевозок будут иметь значения, представленные в Таблице 3.24.

**Таблица 3.24**  
**Прогноз роста нынешних объемов контейнерных перевозок и контейнерных перевозок для нового города через Актау**

	2006 год	2010 год	2015 год
Существующие объемы грузоперевозок	1,0	5,1	15,4
Грузоперевозки для нового города Актау-сити	0	33,0	33,0
Итого	1,0	38,1	48,4

(а) Средний вес груза на один ДЭФ составляет приблизительно 10 тонн.

### 3.9 Ролкерные паромы

Железнодорожные паромы Каспийского морского пароходства курсируют между Баку и Актау два раза в неделю. Из Актау в Баку они перевозят главным образом нефть, а на обратном пути в Актау - смешанные генеральные грузы.



**Таблица 3.25**  
**Грузоперевозки на железнодорожных парамах Каспийского морского пароходства**  
**в 2001-2006 годы (тысяч тонн)**

	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год	2006 год	Годовой рост в 2002-2006 годы
Актау-Баку	509	198	230	525	160	-25,1%
Баку-Актау	83	46	112	103	148	15,6%
Итого	592	244	342	628	308	-15,1%

Предполагается, что объемы прибывающих смешанных генеральных грузов продолжат расти до 2010 года теми же темпами, что и в течение последних пяти лет (15 % в год), и на 10 % в год с 2010 до 2015 год. С другой стороны, перевозки нефти в Баку почти полностью будут осуществляться танкерами, однако их объемы будут заменены минеральными удобрениями, произведенными на реконструированном заводе компании «Аспект» (см. раздел 3.5).

Кроме того, значительная часть строительных материалов, вероятно, будет прибывать из Турции, которая является ведущей страной региона в сфере строительства (см. раздел 3.7). На этом основании можно спрогнозировать перевозки на железнодорожных парамах в объемах, представленных в Таблице 3.25.

**Таблица 3.26**  
**Прогноз грузоперевозок на железнодорожных парамах на 2006-2020 годы (тысяч тонн)**

	2006 год	2010 год	2015 год	2020 год
Баку-Актау, существующие объемы грузоперевозок	148	259	417	613
Баку-Актау, строительные материалы для нового города	0	330	330	330
Актау-Баку, минеральные удобрения	160	500	1 000(a)	1 200 (a)
Итого	308	1 089	1 747	2 143

### 3.10 Сера

Нефть, добываемая в регионе, имеет высокое содержание серы, и ее приходится отделять от нефти. В настоящее время в Казахстане все нефтедобывающие компании производят приблизительно 1,4 миллиона тонн серы в год, и сейчас ее скопилось около 8-9 миллионов тонн. Нефтедобывающим компаниям приходится от нее избавляться. Поэтому они начали ее экспортировать и продавать пока лишь приблизительно по 1,5 миллиона тонн в год. Сера продается 50 потребителям в 22 странах.

Большая часть серы отправляется в украинские порты по железной дороге.

Порт Актау мог бы вступить в конкуренцию за эти грузы. Затраты на транспортировку через Актау, представленные в Таблице 3.27, только немного превышают затраты на транспортировку через украинские порты. Но если крупномасштабные реформы, необходимые для того, чтобы сделать маршрут Актау-Баку-Поти более привлекательным (см. Раздел 3.11), не будут проведены, то экспорт серы и дальше будет осуществляться в обход Актау.





Таблица 3.27

Сравнение затрат на транспортировку серы через порты Украины и порт Поти (долларов за тонну при перевозке в 60-тонных вагонах)

Перевозчик	Кульсары – украинские порты		
Казахстанская ж/д	Кульсары-Аксаарайская		5,58
Российская ж/д	Аксаарайская – Гуково		20,95
Узбекская ж/д	Красная Могила – украинские порты		19,3
<b>Итого</b>			<b>45,83</b>
	<b>Кульсары - Поти (через Актау)</b>		
Казахстанская ж/д	Кульсары – Актау		7,79
	Расходы на транспортировку через Актау (портовые сборы, станционные услуги, таможня и т.д.)		2
	Паром Баку-Актау		17,5
	Расходы в Баку (портовые сборы, станционные услуги и т.д.)		1
Азербайджанская ж/д	Баку – Беюк - Кясик		12,08
Грузинская ж/д	Гарбадани – Поти		8,86
<b>Итого</b>			<b>49,23</b>

**Перевезено в 2006 году:** Кульсары - украинские порты – 815 000 тонн  
Актау - Баку - 0 тонн

### 3.11 Грузы, перевозимые по коридору

#### ТРАСЕКА

Начиная с середины 1990-х годов ЕС проводил работу по привлечению грузов в Транспортный коридор Европа-Азия (ТРАСЕКА). Его первоначальные цели заключались в (i) восстановлении транспортного маршрута по «Шелковому пути» с тем, чтобы страны бывшего Советского Союза, не имеющие выхода к морю, получили доступ к мировым рынкам и (ii) не нуждались в использовании маршрута через Россию. Ожидалось, что Актау станет ключевым портом на маршруте ТРАСЕКА.

Однако на практике через Актау в настоящее время переваливаются относительно небольшие объемы транзитных грузов ТРАСЕКА, кроме нефти, добываемой в районе непосредственного обслуживания порта.

Единственным *транзитным* грузом, переваливаемым в Актау, была сталь, перевозившаяся из России в Иран приблизительно пять лет назад, но это направление не является маршрутом ТРАСЕКА, и в любом случае оно было утрачено после того, как Россия снизила свои внутренние железнодорожные тарифы, чтобы снова привлечь грузы в российские порты (это является частью национальной политики: российская железная дорога также снизила тарифы в Балтийском регионе, чтобы снова привлечь перевозки стали в российские порты). Вследствие этого в последние четыре года транзитные перевозки стали почти полностью прекратились за исключением 2004 года, когда через порт было перевалено 105 000 тонн стали.

В настоящее время перед маршрутами ТРАСЕКА стоят три основные проблемы:

- Контейнерные перевозки между Дальним Востоком и Европой, с которыми маршрутам ТРАСЕКА пришлось бы конкурировать, являются очень эффективным, а тарифы на них ниже, чем 10 лет назад. Тарифы на контейнерные перевозки между Гонконгом и Северо-Западной Европой составляют всего 1500-1800 долларов за 20-



ти футовый контейнер, а время в пути составляет всего 20 дней. Даже транссибирский маршрут, который является наименее проблемным из сухопутных маршрутов между Дальним Востоком и Европой, не смог отвлечь значительные объемы грузов от морских перевозок, несмотря на то, что им управляют очень эффективные операторы. Сообщалось, что когда в 2006 году российские власти почти удвоили тарифы, это привело к падению и без того крайне низкого грузопотока приблизительно с 100 000 ДФЭ в 2005 году до 8 000 ДФЭ в 2006 году, что составляет менее 1% дальневосточных морских контейнерных перевозок.

- Объемы перевозок через каспийские порты ограничены классической региональной торговой проблемой. Все основные прикаспийские государства - Казахстан, Азербайджан, Иран и Россия, экспортируют только один главный продукт - нефть. Поэтому другим странам не нужен казахстанский экспорт. И наоборот, ни один из видов промышленных товаров и машин, которые необходимы Казахстану, не производится в прикаспийских государствах. Казахстан экспортирует их из Европы, Турции, России и Китая. Другими словами, Казахстан ничего не экспортирует в прикаспийские государства и ничего из них не импортирует. Поэтому торговля между прикаспийскими странами имеет ограниченный характер.
- Имеются альтернативные *сухопутные* маршруты к портам, расположенным на Черном море, которые проходят по северному побережью Каспийского моря. Беглого взгляда на карту достаточно, чтобы понять, что эти прямые маршруты являются более привлекательными, чем те маршруты, на которых приходится производить перевалку грузов с железнодорожного транспорта на паромы, которые направляются в страну, не имеющей выхода к морю (Азербайджан). И, действительно, на практике казахстанские экспортеры действительно предпочитают использовать эти *сухопутные маршруты в Новороссийск и украинские порты*. Грузы перевозятся по *сухопутным маршрутам в Азербайджан и Грузию* через Россию. Этому способствует 80-километровая железнодорожная линия, которая была построена в Дагестане в 2001-2002 годы в обход Чечни. И теперь, по имеющимся сообщениям, 8-10 поездов в день пересекают азербайджанско-российскую границу в пограничном пункте Самур. Объемы основных грузопотоков, направлявшихся на запад по железной дороге из Казахстана в 2006 году, были следующими:

**Таблица 3.28**  
**Перевозка экспортных грузов из Казахстана на запад по железной дороге в обход маршрутов ТРАСЕКА**

Объемы грузов (перевозимых по железной дороге к указанному порту)	Тонн в год
Зерно в украинские порты	800 000
Зерно в Азербайджан (через пограничные пункты в Аксараяе и Самуре)	700 000
Сера в украинские порты	800 000
Минеральные удобрения в Восточную и Северную Европу	250 000
Уголь в Европу и Турцию в основном через Новороссийск	2 000 000
Медь в Европу; в Италию перевозится через Новороссийск и в Германию через Санкт-Петербург.	150 000
Ферросплавы, главным образом через Клайпеду в Нидерланды.	900 000
Асбест в Европу через Новороссийск	50 000

Напротив, через Актау морским путем на запад направляются только очень незначительные объемы сухих грузов. Они включают приблизительно 20 000 тонн зерна.



Эти грузы перевозятся на паромов Каспара, которые также доставляют в Актау приблизительно 150 000 тонн в год обратных грузов.

Для того чтобы привлечь на маршруты ТРАСЕКА через Актау какие-либо значительные объемы грузов, представленных в Таблице 1, необходимо провести крупномасштабные реформы и ввести более низкие тарифы на этих маршрутах.

Три основных фактора, препятствующие привлечению грузов на маршруты ТРАСЕКА через Актау.

- До настоящего времени страны ТРАСЕКА не снизили свои железнодорожные тарифы сколько-нибудь значительно, чтобы привлечь транзитные грузы. Напротив, российская железная дорога, которая является основным конкурентом ТРАСЕКА, снижает тарифы уже в течение ряда лет. Тарифы были снижены почти на 70 %, чтобы вернуть российские грузы, которые переваливались в иностранных портах таких стран, как Казахстан, Эстония, Латвия и Литва. По имеющимся сообщениям, нескольких сот сотрудников российской железной дороги разрабатывает скидки, необходимые для привлечения грузопотоков. Тот факт, что Россия «переманила» грузы у ТРАСЕКА за счет проведения политики коммерческого ценообразования, должен рассматриваться как повод для беспокойства. Также вызывает беспокойство тот факт, что хотя администрации порта Актау и разрешено снижать тарифы для привлечения грузов, ей необходимо ждать 2 месяца, пока новые тарифы не будут утверждены правительством.
- Пограничные формальности на маршрутах ТРАСЕКА все еще приводят к задержкам на границах до пяти дней. В этих проверках нет никакой необходимости, особенно для транзитных контейнеров, которые могут быть опломбированы. Большинство грузовиков, которые пересекают границы в Европе, не делают остановок.
- Порт Актау обязан включать НДС в свои тарифы, тогда как операторам железнодорожного транспорта, обеспечивающим перевозки через сухопутные границы Казахстана, этого делать не нужно. Это бремя приводит к повышению сборов в Актау на 14 %. Министерство финансов должно исправить такое положение, чтобы обеспечить одинаковые условия для конкуренции между железнодорожным и морским транспортом.

Будет необходимо решить эти проблемы, особенно две первые, для того, чтобы добиться сколько-нибудь значительного прогресса в привлечении транзитных грузов на маршруты ТРАСЕКА. Для того чтобы отклонить грузоперевозки с существующих прямых полностью железнодорожных маршрутов, которые заканчиваются в портах Черного моря (таких, как Новороссийск, украинские порты или балтийские порты), на маршруты ТРАСЕКА, включающие морской участок до страны, не имеющей выхода к морю (Азербайджан), транспортные услуги должны быть беспрепятственными и экономичными. Однако необходимо подчеркнуть, что возможности Актау повлиять на выбор маршрутов ограничены, поскольку на железнодорожные тарифы приходится гораздо большая доля транспортных расходов, чем на тарифы порта.

Диапазон возможного снижения тарифов при условии проведения необходимых реформ приводится в Приложениях 3 и 4, а сводные данные представлены в Таблице 3.29 ниже.



Таблица 3.29  
Сравнение (i) текущих и рекомендуемых затрат на перевозку грузов по маршрутам ТРАСЕКА и (ii) затрат на перевозку грузов по маршрутам, используемым в настоящее время (долларс США)

Груз		Текущие затраты	Текущие затраты на маршрутах ТРАСЕКА (Поти)	Затраты на маршрутах ТРАСЕКА после проведения реформ
Зерно	за тонну	48 через украинские порты	68	47
Черные металлы	за тонну	76 через украинские порты	97	68
Сера насыпью	за тонну	46 через украинские порты	49	39
Цветные металлы	за ДЭФ	1 703 через Новороссийск	2 500	1425??

Источник: См. Дополнения I и II

Проведение реформ, необходимых для снижения тарифов ТРАСЕКА, упрощения пограничных формальностей и отмены НДС, займет некоторое время. Программа ТРАСЕКА реализуется уже в течение 13 лет, и мало что было достигнуто.

**Поэтому мы рекомендуем не делать никаких инвестиций в развитие порта в расчете на эти реформы до тех пор, пока они не будут проведены. То есть реформы должны предшествовать инвестициям, а не наоборот.**

#### Замечания в отношении транзитных перевозок из северо-западного Китая

Другим возможным источником транзитных перевозок, который был изучен, являются транзитные грузы из Китая. В настоящее время Китай является вторым крупнейшим экспортером в мире после Германии. Большая часть китайского экспорта отправляется от восточного побережья, в частности из Гуанчжоу и Шанхая. Однако в настоящее время в северо-западном Китае в районе Урумчи также развивается производство. Объем экспорта из Китая в Казахстан резко увеличился более чем на 20 % в третьем квартале 2006 года (источник: статистика МВФ). На Китай, который занимает второе место после России, приходится чуть меньше 40 % казахстанского импорта.

Быстро развивающаяся торговля с Китаем ставит вопрос: может ли Актау привлечь транзитные грузы, направляющиеся из западного Китая в страны, находящиеся по ту сторону Каспийского моря. Но беглого взгляда на карту достаточно, чтобы понять, что это - маловероятно. Кратчайший железнодорожный маршрут из северо-западного Китая в Азербайджан проходит через Туркменбаши, а не Актау. Несмотря на необходимость в пересечении трех границ (Китай-Казахстан (в Достыке) - Узбекистан-Туркменистан) маршрут через Туркменбаши является предпочтительным маршрутом для экспортных товаров, перевозимых в западном направлении, как из западного Китая, так и из Узбекистана. В Туркменбаши действительно переваливаются небольшие объемы этих грузов (например, импортных грузов, предназначенный для растущего китайского



населения в Грузии), в то время как через Актау эти грузы не переваливаются вовсе, поскольку для этого пришлось бы сделать большой крюк на север.

Также можно вспомнить то время, когда в течение короткого периода несколько лет назад экспортный хлопок из Узбекистана перевозился по маршруту ТРАСЕКА, но переваливался он опять же через Туркменбаши, а не через Актау. В настоящее время Японское агентство по международному сотрудничеству прорабатывает вопрос транзитных перевозок из Китая, и его специалисты подтверждают, что они считают, что Туркменбаши имеет лучшее месторасположение для этих перевозок, чем Актау.

### 3.12 Выводы

Сводный прогноз грузоперевозок приводится в Таблице 3.30.

Таблица 3.30  
Сводный прогноз грузоперевозок (тысяч тонн)

	2006 год	2010 год	2015 год	2020 год
<b>Нефть</b>	<b>9 900</b>	<b>20 000</b>	<b>19 000</b>	<b>19000</b>
<b>Сухие грузы</b>				
Сталь	947	1 151	1 469	1 875
Металлический лом	51	100	200	300
Зерно	118	400	1 000	1 250
Другие грузы	30	30	40	50
Грузы, прибывающие на железнодорожных паромах, текущий объем грузоперевозок	148	259	417	613
Грузы, прибывающие на железнодорожных паромах, грузы для нового города	0	330	330	330
Грузы, отправляемые на железнодорожных паромах (минеральные удобрения)	0	0	1 000	1 200
Контейнеры, текущий объем перевозок	10	51	154	310
Контейнеры, грузы для нового города	0	330	330	330
<b>Итого сухих грузов</b>	<b>1 304</b>	<b>2 651</b>	<b>4 940</b>	<b>6 258</b>
<b>Итого наливных и сухих грузов</b>	<b>11 204</b>	<b>22 651</b>	<b>23 940</b>	<b>25 258</b>

Сравнение прогнозов АММТП с прогнозами ЕБРР

Прогнозы объемов перевозки **нефти**, представленные в Таблице 3.30, немного ниже прогнозов АММТП, но выше прогнозов ЕБРР как на 2010, так и на 2015 год (см. Таблицу 3.31 на следующей странице).

Однако прогнозы по **сухим грузам** на 2015 год, представленные в Таблице 3.30, гораздо выше прогнозов АММТП. Основные причины для более высоких прогнозов связаны с (i) экспортом, планируемым новым заводом минеральных удобрений, (ii) дополнительными объемами экспортного зерна, которые могут возникнуть в связи с реализацией новой экспортной стратегии АО «Ак Бидай» и инвестированием в новые бункеры, строительство которых предусматривается на побережье в Иране,



Азербайджане и Грузии, и (iii) импортом строительных материалов, а в последующем и потребительских товаров из Дубая и Турции для нового города.

В более отдаленной перспективе специальная экономическая зона должна сгенерировать дополнительные грузопотоки, но на это уйдет определенное время. Ни один из проектов, которые в настоящее время разрабатываются, не сгенерирует значительных грузопотоков через порт, и никакие распределительные компании, которые являются ключевыми игроками в Джебэль Али, не были созданы в СЭЗ.

Также дополнительные грузопотоки могут быть отвлечены со своих нынешних сухопутных маршрутов в Новороссийск и украинские порты на маршруты ТРАСЕКА через Актау, если будут проведены ключевые реформы, в частности в сфере тарифообразования на железнодорожном транспорте и процедур пересечения границы. Но на эти реформы потребуется время. Они обсуждаются уже в течение нескольких лет, и пока достигнут лишь незначительный прогресс.

**Таблица 3.31: Текущие прогнозы грузоперевозок АММТП и ЕБРР ('000 тонн)**

	2006 год	2010 год	2015 год
<b>Прогноз АММТП</b>			
Нефть	9 900	24 300	28 200
Генеральные грузы	1 028	3 000	3 800
Зерно	118	500	500
<b>Итого</b>	<b>11 046</b>	<b>28 250</b>	<b>33 595</b>
<b>Прогнозы ЕБРР</b>			
Нефть	9 900	15 800	11 400
Генеральные грузы	1 028	2 000(b)	2 500 (b)
Зерно	118	500	500
<b>Итого (а)</b>	<b>11 046</b>	<b>18 300</b>	<b>14 400</b>

Примечания:

(а) Не включая паромные перевозки

(b) Не включая паромные перевозки и зерно



## ПРИЛОЖЕНИЕ I

## РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ СУДОВ

Таблица А1.1 Расходы на эксплуатацию судов, сравнение судов с полной грузоподъемностью 12000 и 60000 тонн (доллары США)

Грузоподъемность судна (дедвейт)	12000	60000
Стоимость строительства (миллионов долларов)	8,5	27
Скорость		
<b>Годовые затраты (000 долларов)</b>		
Капитал	1 358	4 314
Команда	600	600
Техническое обслуживание и ремонт	170	540
Страхование	128	405
Материалы	500	500
Другие затраты	500	500
<b>Итого в год</b>	<b>3 255</b>	<b>6 859</b>
Количество операционных дней в году	330	330
<b>Ежедневные расходы при нахождении в порту</b>	<b>9 865</b>	<b>20 784</b>
Топливо в день	4 167	12 500
<b>Ежедневные расходы при нахождении в море</b>	<b>14 032</b>	<b>33 284</b>

Примечания:

Ставка вознаграждения	: 15%
Срок службы судна	: 20
Пересчитанный на год фактор капитальных затрат	: 0.1598
Команда	: 20
Количество команд	: 2.5
Затраты на одного члена команды (долларов в год)	: 12,000
Обслуживание и ремонт (% затрат на строительство)	: 2%
Страхование (% затрат на строительство)	: 1.5%
Потребление горючего (тонн/сутки)	
12000	: 16.7
60000	: 50
Стоимость тонны топлива на тонну перевозимой нефти (долларов)	: 250

	АКТАУ	КУРЫК
<b>Грузоподъемность судна</b>	<b>12 000</b>	<b>60 000</b>
Расстояние Актау-Баку (в милях)	250	230
Скорость судна	12	13
Дней в море	1,74	1,47
Дней в порту	2	2
<b>Затраты на судно в день (долларов)</b>		
в море	14 032	33 284
в порту	9 865	20 784
<b>Затраты на рейс в оба конца (долларов)</b>		
Время нахождение судна в море	24 361	49 072
Время нахождение судна в порту	19 730	41 567



	44 091	90 639
	3,67	1,51
плюс портовые сборы		
Актау/Курык	3	2
Баку	2	2
<b>ПОЛНЫЙ МОРСКОЙ ФРАХТ (долларов за тонну)</b>	<b>8,67</b>	<b>5,51</b>





## ПРИЛОЖЕНИЕ II

## ЗАТРАТЫ НА ТРУБОПРОВОДЫ

Двама магистральными трубопроводами, которые были построены в недавнем прошлом, являются трубопровод Каспийского трубопроводного консорциума (КТК), который открылся в 2000 году, и трубопровод Баку-Джейхан, который открылся в 2005 году. Стоимость их строительства, тарифы и порядок доходов обобщены в Таблице АII.1.

Таблица АII.1  
Затраты и тарифы трубопроводов КТК и БТД

	КТК	БТД
Стоимость строительства	2,6 миллиарда долларов	3 миллиарда долларов
Маршрут	Тенгиз-Новороссийск	Баку-Тбилиси-Джейхан (турецкое Средиземноморье)
Протяженность (км.)	1600	1675
Начало эксплуатации	2000 год	2005 год
Стоимость строительства одного км (долларов)	1,8 миллиона долларов	1,6 миллиона долларов
Тариф	30.3 доллара за тонну	24 доллара за тонну
<b>Тариф за км. (центы США)</b>	<b>1,9 цента</b>	<b>1,4 цента</b>
Объемы транспортировки в среднем за первые 10 лет (тонн)	30 миллионов	40 миллионов (а)
Доходы (а)	900 миллионов долларов	960 миллионов долларов
<b>Примерные доходы как % затрат на строительство (b)</b>	<b>35%</b>	<b>32%</b>

(а) Предполагаемые объемы транспортировки (и доходы) основаны на предположении о том, что уровень грузоперевозок составляет 40 миллионов тонн в год. Пропускная способность трубопровода составляет 50 миллионов тонн, но, вряд ли, этот объем будет достигнут в первые годы.

(b) Доход от инвестиций в трубопровод будет ниже, чем указанный процент, поскольку доходы должны идти на выплату суммы основного долга и процентов, а также на покрытие эксплуатационных расходов, которые оцениваются приблизительно в 3 доллара на тонну. Эксплуатационные расходы, составляющие примерно 150 миллионов долларов на 1600 км (источник: «Трубопровод БТД и БП» фирмы «Кларос Консалтинг», 2003 год), позволяют сделать предположение о том, что эксплуатационные расходы для трубопровода Тенгиз-Курык будут равны примерно 60 миллионам долларов в год.

Было отмечено, что:

- Затраты на строительство трубопровода составляют примерно 1,6-1,8 миллиона долларов на километр.
- Тарифы трубопровода примерно равны 1,4-1,9 цента за километр, что в среднем составляет 1,65 цента за километр.
- Необходимые доходы будут получены за счет сборов, взимаемых за транспортировку нефти по трубопроводам КТК и БТД, которые покроют более 30 % затрат на строительство. Этот показатель кажется высоким, но инвесторы должны были сделать свои инвестиции за несколько лет до того, как начнут поступать доходы, и им, вероятно, придется столкнуться с тем, что в первые годы объемы перекачки будут ниже максимальной пропускной способности. Кроме того, им также придется нести эксплуатационные расходы.



Можно сделать вывод о том, что:

- Предполагаемая стоимость трубопровода Тенгиз-Курык при общей протяженности 600 км и приблизительной стоимости одного километра равной 1,7 миллиона долларов составит 1 миллиард долларов. Это соответствует ценам, указанным в прессе.
- Если бы тарифы за транспортировку нефти по трубопроводу Тенгиз-Курык нужно было установить таким образом, чтобы возместить 30 % инвестиций, как это было сделано на трубопроводах КТК и БТД, то их размер был бы на уровне приблизительно **15 долларов за тонну** (то есть, 30 % от 1 миллиарда долларов, разделенные на 20 миллионов тонн в год).
- Но если тарифы за километр для трубопровода Тенгиз-Курык, протяженностью 600 километров, будут установлены на том же уровне, что и для трубопроводов КТК и БТД (1,65 цента за км), то общий тариф будет равен приблизительно 10 долларам за тонну. Однако в связи с небольшой пропускной способностью трубопровода Тенгиз-Курык, при которой нельзя добиться экономии за счет масштабов производства, можно предположить, что тариф будет равен **11 долларам за тонну**.



## ПРИЛОЖЕНИЕ III

## СРАВНЕНИЕ ЗАТРАТ НА ПЕРЕВОЗКУ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ ПО КОРИДОРАМ ТРАСЕКА И КОНКУРИРУЮЩИМ МАРШРУТАМ

1 **Зерно**  
(в 60-тонных вагонах)

Ковыльная - украинские порты			
Казахстанская ж/д	Ковыльная – Тобол		4,3
Российская ж/д	Тобол – Соловей		28,9
Узбекская ж/д	Тополи - украинские порты		15,05
<b>Итого</b>			<b>48,25</b>
Ковыльная – Потти (через Актау)			
Казахстанская ж/д	Ковыльная – Актау		26,77
	Расходы на транспортировку через Актау (портовые сборы, станционные услуги, таможня и т.д.)		2
	Паром Баку-Актау		17,5
	Расходы в Баку (портовые сборы + станционные услуги и т.д.)		1
Азербайджанская ж/д	Баку – Беюк - Кясик		12,08
Грузинская ж/д	Гарбадани – Потти		8,86
<b>Итого</b>			<b>68,21</b>

2. **Черные металлы**  
(в 60-тонных вагонах)

Жанаул - украинские порты			
Казахстанская ж/д	Жанаул– Тобол		16,79
Российская ж/д	Тобол – Соловей		43,3
Узбекская ж/д	Тополи - украинские порты		15,63
<b>Итого</b>			<b>75,72</b>
Жанаул - Потти (через Актау)			
Казахстанская ж/д	Жанаул – Актау		54,45
	Расходы на транспортировку через Актау (портовые сборы, станционные услуги, таможня и т.д.)		2
	Паром Баку-Актау		17,5
	Расходы в Баку (портовые сборы, станционные услуги и т.д.)		1
Азербайджанская ж/д	Баку – Беюк - Кясик		12,08
Грузинская ж/д	Гарбадани – Потти		8,86
<b>Итого</b>			<b>95,89</b>

Продолжение ...



### 3. Сера насыпью (в 60-тонных вагонах)

Перевозчик	Кульсары - украинские порты		
Казахстанская ж/д	Кульсары-Аксарайская 2		5,58
Российская ж/д	Аксарайская – Гуково		20,95
Узбекская ж/д	Красная Могила – украинские порты		19,3
<b>Итого</b>			<b>45,83</b>
Кульсары - Поты (через Актау)			
Казахстанская ж/д	Кульсары – Актау		7,79
	Расходы на транспортировку через Актау (портовые сборы, станционные услуги, таможня и т.д.)		2
	Паром Баку-Актау		17,5
	Расходы в Баку (портовые сборы, станционные услуги и т.д.)		1
Азербайджанская ж/д	Баку – Беюк - Кясик		12,08
Грузинская ж/д	Гарбадани – Поты		8,86
<b>Итого</b>			<b>49,23</b>

### 4. Цветные металлы (в двадцатифутовых контейнерах)

	Джезказган – Новороссийск		
Казахстанская ж/д	Джезказган - Аксарайская 2		985
Российская ж/д	Аксарайская - Новороссийск		718
<b>Итого</b>			<b>1703</b>
Джезказган - Поты (через Актау)			
Казахстанская ж/д	Джезказган – Актау		1083
	Расходы на транспортировку через Актау (портовые сборы, станционные услуги, таможня и т.д.)		100
	Паром Баку-Актау		630
	Расходы в Баку (портовые сборы + станционные услуги и т.д.)		32
Азербайджанская ж/д	Баку – Беюк - Кясик		530
Грузинская ж/д	Гарбадани – Поты		125
<b>Итого</b>			<b>2500</b>



## ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ТАРИФЫ, РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ДЛЯ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЭКСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
ЧЕРЕЗ АКТАУ И ПО МАРШРУТАМ ТРАСЕКА

Груз	Зерно	Черные металлы	Сера
Маршрут	Ковыльная – Потти	Жанаул – Потти	Кульсары -Потти
Грузовые вагоны	60-тонные вагоны	60-тонные вагоны	
	долларов за тонну	долларов за тонну	долларов за тонну
КТЖ	15	36	6,84
Сборы в Актау	1	1	1
Паром Актау - Баку	15	15	15
Сборы в Баку	0,7	0,7	0,7
Азербайджанская ж/д	8,05	8,05	8,05
Грузинская ж/д	7,0	7,6	7,6
Узбекская ж/д			
<b>Итого</b>	<b>46,75</b>	<b>68,35</b>	<b>39,19</b>

Груз	Цветные металлы	двадцатифутовый контейнер	
	Жезказган – Потти	Потти - Ташкент	Потти – Алматы
Грузовые вагоны	(двадцатифутовый контейнер)	(собственный двадцатифутовый контейнер)	(собственный двадцатифутовый контейнер)
	долларов за контейнер	долларов за контейнер	долларов за контейнер
КТЖ	690	245	405
Сборы в Актау	50	50	50
Паром Актау - Баку	360	360	360
Сборы в Баку	25	25	25
Азербайджанская ж/д	176	105	105
Грузинская ж/д	124	105	105
Узбекская ж/д		45	
<b>Итого</b>	<b>1425</b>	<b>935</b>	<b>1050</b>

**Expertise and Services Offered:**

- Advanced Technology
- Airports & Aviation
- Archaeology
- Bridges & Tunnels
- Building Structures
- Business Consultancy
- Coastal Engineering
- Commercial Development
- Dams & Water Resources
- Defence Facilities
- Design & Construction Supervision
- Dispute Resolution
- Due Diligence & Project Finance
- Environmental Services
- Facilities Management
- Forensic Engineering
- Geographical Information Systems
- Geotechnics
- Health & Safety
- Human Resource Development
- Industrial Development
- Information Systems
- Institutional Development
- Landscape Architecture
- Maintenance & Refurbishment
- Masterplanning
- Mechanical & Electrical Systems
- Mining & Quarrying
- Planning & Feasibility Studies
- Planning & Urban Development
- Ports & Harbours
- Project Management
- Pharmaceuticals
- Quality Management
- Railways
- Regeneration
- Renewable Energy
- Risk Assessment
- Roads and Highways
- Rural Development
- Site Surveys
- Sustainable Development
- Tourism & Leisure
- Training & Technical Assistance
- Transportation Planning
- Urban Development
- Water & Wastewater

