

Академия государственного управления при Президенте Республики Казахстан

УДК 351:355.691.32(574)

На правах рукописи

МАНАСБАЙ АЙГҮЛ ЕСБОЛАТҚЫЗЫ

Совершенствование государственного управления морской транспортной системы Республики Казахстан

6D051000 – Государственное и местное управление

Диссертация на соискание степени
доктора по профилю

Научные консультанты
кандидат экономических наук,
Л.Н. Бурлаков

доктор экономических наук,
профессор
Д.М. Торекулова
КазУЭФМТ

Республика Казахстан
Астана, 2021

СОДЕРЖАНИЕ

НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ.....	3
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....	7
ВВЕДЕНИЕ.....	8
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ.....	14
1.1 Концепция управления морского порта как ключевого элемента морской транспортной системы.....	14
1.2 Особенности моделей управления морскими портами и регулирования деятельности торгового флота.....	24
1.3 Зарубежный опыт государственного управления деятельностью морских портов и торгового флота	34
2 МОРСКИЕ ПОРТЫ И ТОРГОВЫЙ ФЛОТ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН КАК ОБЪЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ.....	42
2.1 Анализ структуры государственного управления морскими портами и торговым флотом.....	42
2.2 Определение структуры рынка морских перевозок.....	61
2.3 Оценка конкурентной среды при оказании услуг морских портов.....	85
3 ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН	107
3.1 Внедрение модели управления порт-арендодатель.....	107
3.2 Разработка рекомендаций по развитию государственно-частного партнерства на морских терминалах.....	118
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	132
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	140
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	152

НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

В настоящей диссертации использованы ссылки на следующие стандарты:

Закон Республики Казахстан. О торговом мореплавании: принят 17 января 2002 года, №284.

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан. Об утверждении перечня обязательных услуг морского порта: утв. 30 января 2015 года, №77.

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан. Об утверждении Правил эксплуатации морских портов, в том числе морских портов, имеющих статус международного значения, портовых сооружений и акватории морского порта: утв. 28 апреля 2015 года, №519.

Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан. О внесении изменения в приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 30 декабря 2014 года, №186 Об утверждении перечня регулируемых услуг (товаров, работ) субъектов естественных монополий»: утв. 8 июня 2017 года, №231.

Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан. Об утверждении перечня регулируемых услуг (товаров, работ) субъектов естественных монополий: утв. 30 декабря 2014 года, № 186.

Приказ Председателя комитета по регулированию естественных монополий и защите конкуренции Министерства национальной экономики Республики Казахстан. Об утверждении предельных уровней тарифов и тарифных смет на регулируемую услугу Акционерного общества «НК «Актауский международный морской торговый порт» на 2016-2020 годы и об отказе в утверждении предельного уровня тарифов и тарифных смет на регулируемую услугу Грузового района «Баутино» на 2016-2020 годы: утв. 13 сентября 2016 года, №242-ОД.

Постановление Правительства Республики Казахстан. О внесении дополнений и изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 14 марта 2006 года №155: утв. 26 сентября 2007 года, №854 (утратило силу).

Совместный приказ Председателя Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий и Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. Об утверждении перечня видов деятельности, технологически связанных с регулируемыми услугами (товарами, работами) портов: утв. 29 января 2008 года, №31-ОД и 13 марта 2008 года, №116.

Закон Республики Казахстан. О государственном имуществе: принят 1 марта 2011 года, №413-IV.

Приказ Председателя Комитета национальной безопасности Республики Казахстан. Об утверждении типовых схем организации пропуска через Государственную границу Республики Казахстан лиц, транспортных средств, грузов и товаров в пунктах пропуска: утв. 30 ноября 2013 года, №504.

Закон Республики Казахстан. О государственно-частном партнерстве: принят 31 октября 2015 года, №379-V.

Постановление Правительства Республики Казахстан. О реорганизации Республиканского государственного предприятия на праве хозяйственного ведения «Актауский международный морской торговый порт» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстана: утв. 4 декабря 2012 года, №1539.

Постановление Кабинета Министров Республики Казахстан. О присоединении Республики Казахстан к Международным конвенциям, принятым под эгидой Международной морской организации (ИМО), и к конвенции об ИМО: утв. 4 марта 1994 года, №244.

Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Соглашения между правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта: утв. 12 февраля 2019 года, №54.

Закон Республики Казахстан. О ратификации Соглашения о расширенном партнерстве и сотрудничестве между Республикой Казахстан, с одной стороны, и Европейским Союзом и его государствами-членами, с другой стороны: принят 25 марта 2016 года, №475-V ЗРК.

Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы: утв. 31 декабря 2019 года, №1055.

Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы: утв. 30 июля 2018 года, №470 (утратил силу).

Закон Республики Казахстан. О транспорте в Республике Казахстан: принят 21 сентября 1994 года, №156.

Постановление акимата Мангистауской области. Об определении границ морских портов, включая акватории международного морского порта Актау и морского порта Баутино: утв. 31 декабря 2015 года, №413.

Закон Республики Казахстан. О естественных монополиях: принят 27 декабря 2018 года, №204-VI ЗРК.

Постановление Правительства Республики Казахстан. О некоторых вопросах приватизации на 2016 - 2020 годы: утв. 30 декабря 2015 года, №1141.

Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении перечня объектов, не подлежащих передаче для реализации государственно-частного партнерства, в том числе в концессию: утв. 6 ноября 2017 года, №710.

Указ Президента Республики Казахстан. Об утверждении Стратегического плана развития Республики Казахстан до 2025 года и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан: утв. 15 февраля 2018 года, №636.

Постановление Правительства Республики Казахстан. О проекте Указа Президента Республики Казахстан «Об утверждении Прогнозной схемы территориально-пространственного развития страны до 2030 года»: утв. 23 августа 2019 года, №625.

Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Концепции развития топливно-энергетического комплекса Республики Казахстан до 2030 года: утв. 24 июня 2014 года, №724.

Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Государственной программы индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2020-2025 годы: утв. 31 декабря 2019 года, №1050.

Постановление Правительства Республики Казахстан. Вопросы акционерного общества «Актауский морской торговый порт»: утв. 26 марта 1996 года, №356.

Постановление Правительства Республики Казахстан. О создании закрытого акционерного общества «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот»: утв. 4 декабря 1998 года, №1239.

Постановление Правительства Республики Казахстан. О придании Актаускому морскому торговому порту статуса морского порта международного значения: утв. 31 июля 2003 года, №768 (утратил силу).

Приказ Председателя Комитета транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан. О признании классификационных обществ, осуществляющих техническое освидетельствование и классификацию судов: утв. 6 апреля 2018 года №35.

Постановление Правительства Республики Казахстан. О государственных закупках, имеющих важное стратегическое значение: утв. 26 февраля 2007 года, №143.

Постановление Правительства Республики Казахстан. О некоторых вопросах финансирования проекта «Расширение Актауской международного морского торгового порта в северном направлении»: утв. 5 декабря 2005 года, №1199.

Постановление Правительства Республики Казахстан. О вопросах создания Морской администрации портов Актау и Баутино: утв. 30 июня 2014 года, №743.

Закон Республики Казахстан. О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам транспорта: принят 4 июля 2013 года, №132-V.

Постановление Правительства Республики Казахстан. О ратификации Конвенции о правовом статусе Каспийского моря: утв. 8 февраля 2019 года, №222-VI ЗРК.

Закон Республики Казахстан. О государственно-частном партнерстве: принят 31 октября 2015 года, №379-V ЗРК.

Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан. Об утверждении Правил разработки, утверждения планов развития контролируемых государством акционерных обществ и товариществ с ограниченной ответственностью, государственных предприятий, мониторинга и оценки их реализации, а также разработки и представления отчетов по их исполнению: утв. 14 февраля 2019 года.

Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении перечней стратегических объектов, переданных в уставный капитал и (или)

находящихся в собственности национальных холдингов и (или) национальных компаний либо их аффилированных лиц, а также иных юридических лиц с участием государства и стратегических объектов, находящихся в собственности юридических лиц, не аффилированных с государством, а также физических лиц: утв. 30 июня 2008 года, №651.

Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан. Об утверждении некоторых методик уполномоченного органа, осуществляющего руководство в сферах естественных монополий: утв. от 2 декабря 2015 года №752 (утратил силу).

Указ Президента Республики Казахстан. О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года №957 «Об утверждении Перечня государственных программ»: утв. 13 января 2014 года, №725 (утратил силу).

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

АМТП	– Акционерное общество «Национальная компания «Актауский морской торговый порт»
АМСТ	– Товарищество с ограниченной ответственностью «Актауский морской северный терминал»
Акбидай	– Акционерное общество «Ак-бидай Терминал»
ГЧП	– Государственно-частное партнерство
ЕС	– Европейский союз
ИМО	– Международная морская организация
КГП	– Контроль государства порта
КТ МИИР	– Комитет транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
Казтрансойл	– Акционерное общество «КазТрансОйл»
КТЖ	– Акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»
КМТФ	– Товарищество с ограниченной ответственностью «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот»
КСКМ	– Казахстанский сектор Каспийского моря
МАРПОЛ	– Международная конвенция 1973/1978 годов по предотвращению загрязнения с судов
МАП	– Республиканское государственное учреждение «Морская администрация портов Актау и Баутино»
МОТ	– Международная организация труда
МПСС	– Правила предупреждения столкновений судов в море
ПДНВ	– Международная конвенция 1978года о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты
СОЛАС	– Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (1974 года)
ТРАСЕКА	– Международный транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия
ТМТМ	– Транскаспийский международный транспортный маршрут
ЮНКТАД	– Конференция ООН по торговле и развитию
EMSA	– European Maritime Safety Agency

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность проблемы. Морская транспортная система является сложной, требующей с одной стороны, повышенного государственного контроля и строгого регламентирования деятельности для обеспечения безопасности мореплавания, с другой, создания условий для развития конкурентной среды и деловой активности. В контексте государственного управления рассматривается инфраструктура морских портов, поэтому деятельность морского порта должна отвечать стратегическим целям развития национальной экономики.

В Стратегии развития Республики Казахстан до 2050 года одним из основных направлений является «глобальная инфраструктурная интеграция и развитие транзитного потенциала» и одним из приоритетов развития определена экономическая политика, которая строится на «всеобъемлющем экономическом прагматизме на принципах прибыльности, возврата от инвестиций и конкурентоспособности». При этом обозначается необходимость нахождения новых ниш для экономического роста и развития государственно-частного партнерства [1].

Развитие портового сектора Казахстана всегда связано со значительными государственными инвестициями, поэтому естественно, что вопросы эффективного использования инфраструктуры приобрели общенациональное значение. Принципом эффективности бюджетных инвестиций в морской отрасли является показатель прямого результата по достижению проектной мощности грузооборота морского порта. Объем перевалки грузов является ключевым фактором, влияющим на производственные показатели работы морских портов и торгового флота. В настоящее время пропускная способность портов оценивается в 27 млн. тонн, однако загруженность портов не превышает 30% [2].

В связи с изменением состава хозяйствующих субъектов морской транспортной системы осуществлены мероприятия по преобразованию организационной структуры управления морских портов и дерегулированию услуг, что должно было стимулировать развитие конкуренции и соответственно снижение стоимости услуг. На практике дерегулирование привело к увеличению фрахтовых ставок на морские перевозки и соответственно удорожанию экономики транспортного коридора.

В свою очередь Стратегией 2025 предусмотрена «новая модель экономического роста: высокопроизводительная экспортоориентированная конкурентная экономика», предполагающая качественные изменения за счет поощрения конкуренции, усиления роли частного сектора и сокращения роли государства [3].

В связи с политикой по сокращению бюджетных инвестиций реформы в морской отрасли должны означать процесс изменений и преобразований путем введения характеристик частного сектора, направленных на повышение производительности морских портов, что оказывает непосредственное влияние на структуру морских перевозок. Изменение роли государственного управления

морской транспортной системы связывают с преобразованием формы собственности в морских портах, при этом приватизация рассматривается как один из основных способов усиления роли частного сектора. Однако последствия приватизации в портовой отрасли без адекватной конкуренции весьма спорны, о чем свидетельствует международный опыт. В связи с чем, возникает необходимость поиска эффективной модели управления, предусматривающей развитие конкуренции между субъектами рынка морских перевозок путем разделения областей ответственности между государственным и частным секторами. Однако на практике данный процесс сопровождается необходимостью решения сложных организационно-экономических и правовых проблем, а также исследования подходов к определению функций порта как организации морской транспортной системы, факторов, формирующих конкурентную среду для развития отрасли, связей между моделью управления морского порта и ключевыми переменными конкуренции судоходных компаний и операторов терминалов.

Степень изученности проблемы.

Фундаментальные исследования экономики мореплавания, в частности организации рынка морских перевозок и регулирования морского транспорта отражены в работах Stopford M.O., Haralambides H., Brooks M., Chung-Shan Yang, Gonsalez M., Voicu M., Винникова В.В., Примачева Н.Т., Trujillo L., Niksevic E., Голованева А.

Вопросам взаимодействия между эффективностью деятельности хозяйствующих субъектов, работающих в морских портах и моделями управления посвящено множество работ современных исследователей, среди которых хотелось бы выделить deLangen P., Burns M., Ibrahimi K., Heaver T., Goss G., Hall P., Fiedler R., Culliane K., Verhoeven P., van der Lugt L., Roa I., Галин А.В., Кузнецов А.Л., Якунин В.И., Демьянченко А.Г., Вилинова И.Е., Парфенова Ю.В., Станков Ю., Койцан А.И.

Исследование значимости государственно-частного партнерства как для изменения конкурентоспособности портов, так и для привлечения грузопотоков отражено в работах Hadžić A., Ferrari C., Wang G., Baird A., Dittman P., Gonsalez M., Thompson L.S., Iyer K., Notteboom T., Никулина С.С., Belova J., Lam J., Чимшир А.В., Радулов Д.Д., Бодровцева Н.Ю.

Вопросы государственного регулирования и развития морской транспортной системы Республики Казахстан рассматривались в работах Можаровой В.В., Дуйсенбаевой Б.Б., Жансугурова Б.А., где раскрываются особенности развития морского транспорта Республики Казахстан, однако не рассмотрены вопросы развития конкурентной среды и перспективы взаимодействия государственного и частного сектора на морском транспорте.

Несмотря на то, что проблемами развития морских портов и торгового флота занимался целый ряд ученых и практиков, вопросы исследования существующей международной практики государственного управления деятельностью морских портов и поиска способов ее адаптации к национальным условиям не нашли достаточного отражения.

Целью диссертационного исследования является: разработка научно-практических рекомендаций по совершенствованию государственного управления морской транспортной системы Республики Казахстан с акцентом на деятельность морских портов

Поставленной целью определены основные задачи исследования:

1. Изучить особенности функционирования морской транспортной системы с выделением ее ключевого элемента – морского порта.
2. Исследовать структуру государственного управления деятельности морских портов и торгового флота Республики Казахстан.
3. Провести анализ структуры рынка морских перевозок через порты Казахстана и установить область ответственности государственного сектора.
4. Определить состояние конкуренции при оказании услуг морских портов.
5. Выработать практические рекомендации по институциональному сегменту государственного управления морскими портами Республики Казахстан.
6. Разработать предложения по развитию государственно-частного партнерства при осуществлении деятельности морских портов Казахстана.

Объектом исследования является деятельность морских портов и торгового флота Республики Казахстан

Предметом исследования является совершенствование государственного управления деятельности морских портов

Теоретической и методологической основой диссертационного исследования являются методы и приемы научного познания. Исследование базируется на использовании комплекса общенаучных (описание, анализ и синтез, обоснование, логическое моделирование) и специальных методов анализа: статистические методы – корреляционно-регрессионный анализ, сравнительный анализ, SWOT анализ, анализ 5-ти конкурентных сил модели М. Портера.

Информационно-эмпирическая база исследования включает нормативные правовые акты по регулированию правоотношений в сфере торгового мореплавания, стратегические программные документы Республики Казахстан, раскрывающие основные механизмы реализации государственной политики в области развития морской транспортной системы, официальные данные МИИР РК, а также полученные в ходе производственной практики отчетные и аналитические материалы МИИР РК, труды отечественных и зарубежных ученых по проблемам управления развитием морского транспорта, аналитические и статистические материалы Интернет-ресурсов, статистических сборников, ежегодников, материалы открытой печати, собственные аналитические расчеты автора.

Научная новизна заключается в следующем:

- обозначена ключевая роль морского порта в процессе развития конкурентной среды морской транспортной системы;

- обоснована применимость на национальном уровне модели управления порт-арендодатель для развития конкурентной среды в сфере морских перевозок с разделением регуляторных и коммерческих функций;

- выявлен монопольный статус оказания услуг судозахода в силу технологических особенностей производства и наличия барьеров входа на рынок;

- установлена прямая линейная зависимость количества судозаходов от объемов перевалки грузов, что позволяет обосновать возможность развития конкуренции между морскими терминалами;

- разработаны рекомендации по совершенствованию государственного управления морской транспортной системы, в части организации трехступенчатой структуры управления морскими портами с нормативным закреплением института портовой власти - администрации морского порта;

- предложено использование на морских терминалах форм государственно-частного партнерства в виде аренды и концессии, что позволит сформировать полноправных участников конкурентной среды.

Научные положения диссертации, выносимые на защиту:

1. Повышение эффективности государственного управления морской транспортной системы достигается путем либерализации деятельности морских портов, что определяет ключевую роль морских портов при развитии конкурентного рынка морских перевозок. Решения по управлению морскими портами оказывают непосредственное влияние на конкурентоспособность морской составляющей транспортной системы.

2. Изменение структуры отрасли и состава хозяйствующих субъектов определили необходимость пересмотра модели управления морскими портами Казахстана, адекватной стратегическим целям по развитию конкуренции. Реорганизация отрасли предполагает выделение монопольных видов деятельности морских портов и секторов с реальной конкуренцией, с дальнейшим определением регулирующей деятельности государственного сектора и развитием конкуренции между морскими терминалами при осуществлении коммерческих функций.

3. Организационная схема оказания услуги судозахода в географических границах акватории каждого морского порта отдельно, а также наличие экономических и административных барьеров входа на рынок позволяет субъектам, оказывающим услуги судозахода, повышать тарифы не влияя на уровень спроса. При государственном регулировании услуги судозахода обеспечивается достижение социальных целей по предоставлению равных условий доступа судов к инфраструктуре морских портов и соблюдению баланса интересов и потребителей и производителей услуг.

4. Перевалка грузов является основным звеном в цепочке портовых услуг, поскольку транспортировка грузов морскими судами является вторичным элементом, то есть предложением услуги перевозки при наличии спроса. Деятельность операторов морских терминалов при перевалке грузов формирует условия (качество, срок, стоимость, безопасность) для привлечения

грузопотока, которые являются ключевыми переменными для развития конкуренции.

5. Учреждение института портовой власти - Администрации морского порта создает правовую базу для внедрения модели управления порт-арендодатель. Иерархическая структура между органом государственного управления, Администрацией морского порта, операторами морских терминалов четко определяет регулирующую деятельность государства, которое по отношению к администрации морского порта устанавливает ключевые показатели эффективности. Создание отдельных Администраций морских портов Актау, Баутино и Курык способствует усилению межпортовой конкуренции, которая учитывает индивидуальные особенности каждого порта, с учетом сегментации рынка морских перевозок.

6. Управленческие решения по передаче в долгосрочную аренду причалов на нефтеналивном, зерновом и паромном терминалах действующим владельцам перегрузочного оборудования в порту Актау, а также внедрение управления сухогрузным терминалом через концессионные соглашения повышают эффективность использования инфраструктуры морского порта. Стимулирование оператора морского терминала повышать грузооборот через договорные отношения позволит Администрации морского порта получать доход не за счет повышения стоимости, а за счет увеличения количества судозаходов.

Теоретическая и практическая значимость диссертационной работы состоит в возможности использования результатов исследования в деятельности Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК, Агентства по защите и развитию конкуренции, Комитета государственного имущества Министерства финансов РК при выработке норм и положений законопроектов и других нормативных актов, касающихся сферы торгового мореплавания.

Теоретические выводы могут быть использованы в рамках обучения как магистрантов и докторантов, так и на курсах переподготовки и повышения квалификации государственных служащих.

Также, научные и прикладные результаты исследования могут использоваться аналитическими организациями при исследовании рынка морских перевозок на Каспийском море.

Апробация практических результатов диссертационного исследования. Основные теоретические положения и практические результаты диссертационной работы докладывались и обсуждались на международных конференциях:

– 10-й международной научно-практической конференции молодых ученых и студентов: «Время вызовов и возможностей: проблемы, решения, перспективы» (Рига, 2019),

– международной научной конференции «Тенденции мировых интеграционных процессов: вызовы и возможности» (Астана, 2019),

– международной научно-практической конференции « Направления и современные факторы развития международных отношений: экономические и политические аспекты» (Ужгород, 2020).

В общем, по диссертации подготовлены и опубликованы семь научных работ.

Структура диссертации. Диссертация состоит из введения, трех разделов, восьми параграфов, заключения и списка литературы, 11 приложений. Диссертация включает 151 страницу, 37 рисунков, 32 таблицы.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ

1.1 Концепция управления морского порта как ключевого элемента морской транспортной системы

Морская транспортная система имеет сложнейшую технико-технологическую и организационно-экономическую структуру, в которой существует множество взаимодействующих между собой элементов и общепризнанных структурных классификаций морской транспортной системы не выявлено (Приложение А). Ее функционирование определяется комплексом материальных, экономических, правовых и других факторов, но особо важную роль играют стратегические факторы, связанные с международным значением морских перевозок [4].

В свою очередь международные морские перевозки оказывают значительное влияние на развитие портов и торгового флота [5, 6]. Ключевыми тенденциями развития которых являются: контейнеризация грузов, перевозка грузов по возможности крупными партиями для обеспечения экономии на масштабах, увеличение роли мульти модальных перевозок, использование глобальных цепочек поставок [7]. Соответственно основными элементами морской транспортной системы, как центрами экономического развития, являются морские порты и торговый флот, которые имеют важное значение для развития внешней торговли страны и обеспечивают эффективное функционирование логистической цепочки за счет быстрого, надежного и экономичного обслуживания [8].

На современном этапе развития морские порты утрачивают свою традиционную функцию простого стыковочного пункта и принимают на себя гораздо более широкую функцию важнейшего звена в цепи производства-транспортировки-распределения [9].

С точки зрения логистики, морской порт является международным транзитным узлом для экспедирования грузов, который является неотъемлемой частью транспортной системы всей страны поскольку обеспечивает взаимосвязь систем водного и наземного транспорта [10].

С экономической точки зрения морской порт определяется как центр экономического развития, соединяющий не только транспортные системы и обеспечивающий непрерывность грузовых перевозок, но и стимулирующий создание обслуживающих предприятий в портовой зоне [4, р. 302].

Определение морского порта с экономической точки зрения раскрывает потенциал морских портов по созданию добавленной стоимости, что может быть проверено следующей трактовкой: морские порты являются не только неотъемлемой частью транспортной системы, но и представляют собой сложные региональные кластеры экономической деятельности [11].

С технологической точки зрения морской порт – это закрытая или частично закрытая акватория с причалами для швартовки судов, для погрузки/разгрузки грузов, с прилегающими зданиями и другими объектами [12].

В области управленческих исследований понятие морского порта трактуется в контексте государственного управления, а морской порт отнесен к группе субъектов государственного сектора, поэтому деятельность морского порта должна отвечать не только стратегическим целям развития национальной экономики, но и обеспечивать общественный интерес, а процессы управления такими организациями или их сетями являются сложными [4, p. 301].

В законодательстве Российской Федерации «под морским портом понимаются его территория и совокупность размещенных в границах этой территории объектов инфраструктуры морского порта, используемых для осуществления деятельности в целях торгового мореплавания, в том числе для оказания услуг» [13]. Следует отметить, что, с небольшими отклонениями, данное определение является универсальным и в большей мере встречается в национальном законодательстве европейских стран [14].

В законодательстве Республики Казахстан основной акцент направлен на инфраструктуру и морской порт определяется как «комплекс сооружений, расположенных на предоставленных в установленном законодательством Республики Казахстан порядке земельных участках, предназначенных для обслуживания судов, пассажиров, багажа и осуществления операций с грузами, а также для иных целей деятельности морского транспорта» [15].

В разных странах существуют различные подходы не только к определению «морской порт», но также к их задачам и функциям, а интерпретация концепции морского порта приобретает различный контекст в различных научных областях.

При оценке морских портов и особенностей их управления часто требуются различные наборы статистических данных, которые собираются в специализированных статистических базах данных, которые группируются в соответствии с различными классификациями и атрибутами.

Поэтому в научной литературе, предлагающей анализ морского сектора, предлагаются и приводятся различные классификации. I. Roa и другие исследователи рекомендовали одну из простых классификаций [16], то есть классификацию по размеру: очень маленькие, маленькие, средние размеры, большие и очень большие порты. Такая классификация полезна в тех случаях, когда она направлена на сравнение морских портов, которые обрабатывают различные грузопотоки.

Однако такая классификация является условной без взаимно сопоставимых количественных оценок, или классификация по размеру превращается в интегрированную количественную классификацию. Поэтому при сравнении морских портов в литературе чаще всего выделяются следующие особенности, которые позволяют провести сравнение: оборот контейнеров, грузооборот, логистическая взаимосвязанность и т.д.

В то же время порт можно рассматривать не только как предприятие, выполняющее определенные функции, но и в контексте социальных и экономических последствий его деятельности. Такую точку зрения выбрал P. Hall, который в своем исследовании выделил три подхода к определению сущности порта и направлений его работы:

1. Порты, специализирующиеся на определенных грузах, ключевая роль которых – получение дохода от основной деятельности. Эффективность деятельности порта определяется следующими характеристиками: объем переваленных грузов, вид грузов, направление и назначение груза, вид морской транспортировки, степень заменяемости перевозки.

2. Порты как инфраструктурные объекты, основной задачей которых является повышение качества предоставляемых услуг, оптимизация технологий погрузочно-разгрузочных работ, максимизация доходов. Эффективность осуществления портовых услуг зависит от качества или количества инфраструктуры порта.

3. Порты как узловые звенья в транспортной сети, где фокус направлен на роль порта во внешней торговле, связывающего регионы в международную торговую систему [17].

Анализируя результаты исследований, можно заметить, что единой и четкой классификации морского порта не существует, но такое относительное распределение классификаций создает предпосылки для уточнения, в каких случаях какое понятие используется.

В широком смысле морской порт можно считать единым организационным подразделением, обеспечивающим обслуживание судов. Однако при детальном анализе его деятельности становится ясно, что в порту производится и востребовано множество видов услуг (услуги судам, грузам и пассажирам). Даже для такого вида услуг, как обработка грузов, технологии могут сильно различаться в зависимости от типа груза. Поэтому вместо единой единицы морской порт в экономическом плане лучше рассматривать его как многопрофильную организацию [18].

Вся деятельность морского порта осуществляется на основе инфраструктуры морского порта, которая наглядно представлена на рисунке 1.

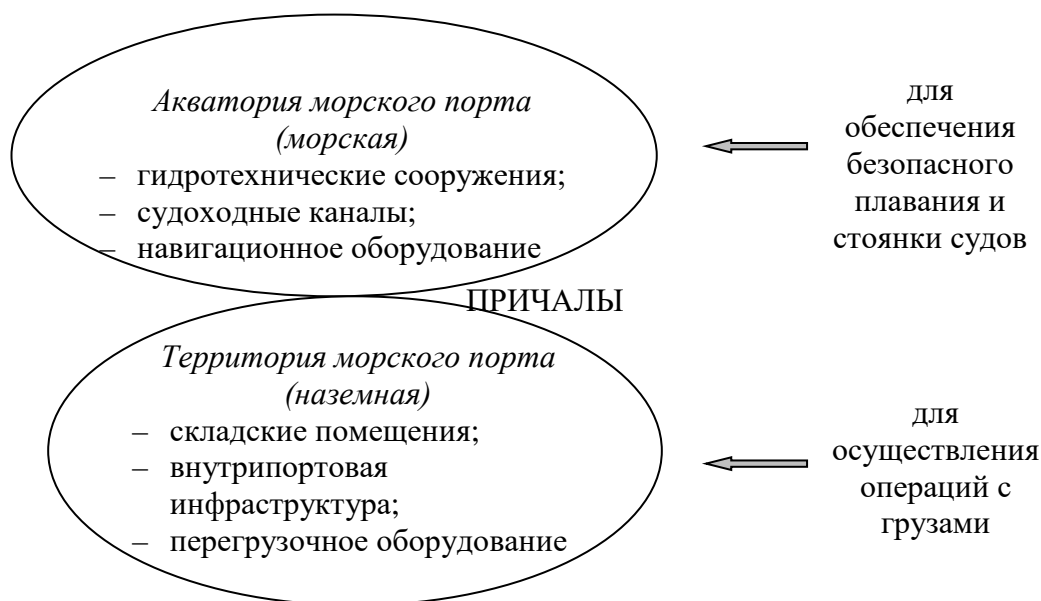


Рисунок 1 – Основная инфраструктура морского порта

Примечание – Составлено автором

Начиная с конца 20-го века, с развитием научно-технического прогресса и мультимодальных грузоперевозок, а также развитием контейнеризации, был введен и начал использоваться термин «терминал». Терминал – специализированная погрузочно-разгрузочная площадка, состоящая из причалов (одного или нескольких) и прилегающей территории со зданиями и специализированным погрузочно-разгрузочным оборудованием, где осуществляется цикл технологических операций по перевалке грузов [18, р. 20]. На современном этапе специализированные терминалы определены как один из важнейших факторов развития логистических цепочек с точки зрения международных торговых связей [19].

Современные условия международных морских перевозок грузов повышают требования к качеству, цене и эффективности погрузочно-разгрузочных услуг на терминалах. Операторы терминалов являются основным элементом в цепочке портовых операций, поскольку количество судов, заходящих в порт, напрямую зависит от эффективности их работы. Современный порт - это совокупность терминалов.

Трактовка понятия «управление морским портом» непосредственно связана с деятельностью морского порта как субъекта (организации) и морского порта как объекта (земельные и водные участки и соответствующая инфраструктура). Вместе с тем отмечаем, что понятия морского порта и его управления довольно широки. Из чего следует, что вопросы управления морским портом выходят за пределы определенного конкретного субъекта - компании или организации, и часто становятся предметом научных дискуссий и исследований.

М. Burns предлагает следующую концепцию управления морским портом: это процесс организации и контроля деятельности морского порта в неопределенных внешних условиях, но с целью достижения целей организации, которые являются неотъемлемыми с точки зрения глобальной, региональной, национальной логистической цепочки поставок [20]. При этом подчеркивается, что морской порт не является единым хозяйствующим субъектом, а представляет собой множество хозяйствующих субъектов, осуществляющих различные виды экономической деятельности, использующих определенную систему ресурсов и расположенных в разных географических точках.

Из данного определения следует, что в морском порту действуют различные хозяйствующие субъекты, деятельность которых должна быть организована и скоординирована определенным образом для достижения целей национальной экономики и потребностей общества.

Однако вопросы управления напрямую связаны с важностью формирования региональной транспортной политики с точки зрения правового регулирования национальной и международной деятельности в области морских перевозок. Последние тенденции связывают вопросы управления морским портом с проблемой управления морским портом как предметом.

Принимая во внимание национальную экономическую ценность морского порта, концепция управления морским портом направлена на эффективное

использование ресурсов путем увеличения синергизма между государственным и частным капиталом и увеличения добавленной стоимости [20, р. 42].

Для понимания механизма управления морским портом необходимо знать основные этапы развития проблемы управления морским портом и их взаимосвязь с классическими и современными управленческими и экономическими теориями.

Вторая промышленная революция подтолкнула рост международной торговли, что повлияло не только на поиск решений проблемы управления морскими портами, но и на интенсивность конкуренции в секторе морского транспорта [21].

Однако, анализируя исследования этого периода, можно отметить, что связь между конкуренцией судоходных компаний и управления морским портом как мощного инструмента национальной экономики, в отличие от железнодорожной отрасли, не была тщательно исследована [22].

Такая ситуация могла быть вызвана тем фактом, что деятельность морских портов была и остается бизнесом не одной организации, а результатом синергизма между различными видами деятельности различных экономических субъектов.

Американская Администрация управления морских портов подчеркнула важность морских портов с точки зрения общественных интересов и национальных экономических выгод, и поэтому морские порты были классифицированы как важный государственный сектор [19, р. 35].

Формирование такого проблемного поля создало предпосылки для решения вопросов управления морским портом путем создания органа морского порта, что, в свою очередь, ускорило развитие исследований в области морского транспорта.

В конце XX века параметры танкеров и сухогрузов существенно изменились, в большей части этому способствовала контейнеризация грузов. Соответственно суда могли обслуживаться только в терминалах специального назначения, что стимулировало формирование специализации морских портов. Поэтому исследовательский вопрос перешел от стоимости транспортировки на вопрос обоснованности затрат при строительстве терминалов в порту, что вызвало повышение сложности управления морским портом [21, р. 53]. Именно поэтому исследователи стали акцентировать внимание на таких переменных, как время и эффективность при анализе проблем взаимосвязи между портовыми и судоходными затратами, а также искать взаимосвязи с моделями управления морскими портами, подчеркивая, что морские порты становятся все более открытыми с точки зрения глобальной логистики [23].

При исследовании вопроса взимания портовых сборов за использование инфраструктуры порта стала очевидной концепция управления морскими портами, поскольку возникла проблема эффективного использования государственного и частного капитала: различные модели управления, качественные изменения в принципах управления путем разделения областей ответственности между бизнесом и государственными предприятиями [24].

Также одним из вопросов исследования является государственное финансирование морских портов для удовлетворения общественных благ, а также вопрос взимания платы за использование земельных участков на территории морского порта [23, p. 380].

Результаты обзора исследований второй половины 20-го века показали, что в этот период большая часть функций управления портами в секторе морского транспорта была передана администрации портов, которые осуществляли предоставленные государством полномочия по развитию сектора морского транспорта. В целях повышения производительности погрузочно-разгрузочных и логистических операций в морских портах были внедрены различные модели управления морскими портами путем реорганизации органов управления морскими портами. В этот период теоретические принципы традиционного государственного управления были заменены новой парадигмой государственного управления, сближающей субъекты государственного и частного секторов посредством принципов управления, ориентированного на результат.

Еще одним важным изменением стала третья промышленная революция с интеграцией микроконтроллеров в бизнес-процессы, что привело к автоматизации большинства операций. Интеграция компьютерных и микроконтроллерных технологий в бизнес-процессы коренным образом изменила принципы управления процессом. Поэтому вопросы управления морскими портами стали неотъемлемой частью управления глобальной логистической цепочкой [25].

Несмотря на то, что эффективное управление морскими портами имеет стратегическое значение для морских регионов, существует не так много комплексных исследований, направленных на решение проблем государственного управления морских портов и флота.

Основные вопросы исследователей были направлены на:

- решение проблем порта как стратегического транспортного узла при формировании транспортной политики в стране и регионе [26, 27];
- определение взаимосвязи между управлением порта и привлекательностью и конкурентоспособностью морского сектора [28-30];
- установление взаимодействия между эффективностью деятельности хозяйствующих субъектов, работающих в портах и моделями управления морских портов для привлечения грузопотоков [31-33].

Не было проведено много исследований эффективности работы государственного порта как объекта государственного управления, а также о том, как повысить привлекательность портов.

Анализируя исследования, проведенные зарубежными учеными, можно отметить, что большая часть исследований связана с анализом случаев осуществления модернизации управления морскими портами [34]:

- подробный анализ случая реформы управления портами в Великобритании при приватизации морских портов и дальнейших перспектив развития сектора [35];

– модернизация управления Роттердамским портом и сложность решения проблем управления портами [32, р. 299], а также реформы всего сектора морских портов в Нидерландах [11, р. 150];

– тематическое исследование реформ управления морскими портами Франции [36].

Эволюция международных морских портов происходит вследствие изменения потребностей в сфере международных морских перевозок, развития судостроения и изменения способов перевозки грузов [7, с. 125].

Управление морским портом – это понятие, непосредственно связанное с формой собственности, организационной структурой и функциями контроля в деятельности морского порта [20, р.76].

В решении вопросов управления морскими портами особое значение уделяется поиску и внедрению эффективного механизма финансирования. Инвестиции в развитие транспортного сектора всегда связаны со значительными государственными инвестициями, поэтому естественно, что вопросы эффективного использования инфраструктуры также приобрели общенациональное значение и сформировали вопросы государственно-частного партнерства, которые актуальны для исследований на сегодняшний день [37, 38].

Исходя из обзора научно-исследовательских вопросов по управлению морскими портами, можно видеть, что развитие портов базировалось на поиске эффективных моделей управления и решения проблем эффективности путем моделирования соотношения частного и государственного секторов с использованием определенных алгоритмов, разработки новых организационных моделей и конкретных форм управления [39]. В результате сформировалась определенная иерархическая структура между государством, администрацией морского порта, операторами терминалов и судовладельцами [40].

Такой подход позволяет предположить, что проблема управления морскими портами особенно актуальна в современной глобальной логистической цепочке поставок, так как решения по управлению портами оказывают непосредственное влияние на привлекательность всей морской транспортной системы. При этом, некоторые исследователи относят проблему управления морскими портами к совокупности факторов, которые формируют указанную привлекательность [41].

В свою очередь, К. Ibrahimі, проанализировав функции управления портами выделил три группы функций, которые отражены в таблице 1.

Такое разделение деятельности морского порта позволяет подытожить, что управление морским портом имеет свою специфику, поскольку охватывает широкий спектр управленческих функций – от внедрения локальных механизмов и процедур контроля до формирования комплексного видения и политики развития морского порта.

Таблица 1 – Функции управления морским портом

Государственное управление	Административное управление	Операционное управление
Нормативно-правовое регулирование	Выполнение юридических функций (подписание договоров, осуществление закупок и т. д.)	Разработка, обслуживание и использование систем коммуникаций
Политика/стратегия развития	Подготовка финансовой и бухгалтерской отчетности	Развитие исследований и инноваций
Взаимодействие с заинтересованными сторонами/собственниками	Управление человеческими ресурсами	Управление человеческими ресурсами на рабочем месте
Формирование конкурентоспособности и привлекательности порта	Подготовка годовых отчетов управляющему органу	Проведение маркетинговых исследований
Мониторинг соответствия деятельности субъектов, осуществляющих деятельность в порту планам развития порта	Распределение материальных ресурсов порта	Управление транспортными услугами
	Планирование и реализация строительных и ремонтных работ в порту	Управление логистикой
	Формирование плана развития порта	Управление производственными услугами
	Обеспечение безопасности порта	Коммерческие и туристические услуги
Постоянный контроль Администрации порта по эффективному управлению	Управление экологическим воздействием деятельности порта	Агентские услуги
Примечание – Составлено на основе источника [42]		

Государственное управление морским портом регулируется законодательством и осуществляется путем выбора соответствующей организационной модели, которая обосновывает проблему управления морским портом как проблему в науке управления. Вместе с тем, проблема управления морскими портами является составной частью транспортной экономики. Исследования в области мореплавания и управления портами напрямую связаны с развитием экономики морского транспорта.

В подавляющем большинстве стран государственный сектор играет ключевую роль в планировании, инвестировании, развитии и регулировании портов [43].

Поскольку государству все труднее финансировать требуемые инвестиции, оптимальным решением является привлечение частного капитала для инвестиций в порты, а также повышение эффективности за счет либерализации портовой практики и введения конкуренции. Затем роль государственного сектора меняется от непосредственных поставщиков услуг к регулирующим и надзорным органам [18, p. 16].

В настоящее время существуют разные мнения по вопросу эффективности государственного управления портами. Преобладающее

большинство исследователей считают, что современное государственное управление направлено на тесное сотрудничество с частным сектором. В тоже время государственный сектор выполняет функции контроля деятельности, планирования политики порта, наблюдения и регулирования, изучения рынков, связей с общественностью и продвижения услуг [44].

При оценке портовой деятельности и ее влияния на национальную экономику важно учитывать вопросы управления государственным имуществом. Учитывая концепцию морского порта, необходимо проанализировать возможность комплексного управления собственностью современного порта на основе ГЧП [45]. Такое партнерство создает условия для привлечения не только национального, но и иностранного капитала.

В морских портах реализуется национальная морская, таможенная и пограничная политика, осуществляется государственный портовый контроль. Планирование и координация со стороны государства необходимы на центральном уровне наряду с необходимыми инициативами и средствами контроля для обеспечения безопасности и предотвращения негативных внешних воздействий [46]. В процессе развития портовой отрасли сила воздействия различных факторов и ограничений постоянно меняется, и в разные отрезки времени и на разные порты оказывают влияние различные ключевые факторы [47].

Выявлен ряд общих факторов, определяющих необходимость государственного управления инфраструктурой морских портов:

- регулирование конкуренции между хозяйствующими субъектами в морском порту;
- установления контроля над потреблением энергоресурсов и разработка государственных программ энергосбережения;
- осуществление экологического контроля над воздействием работ по перевалке грузов на окружающую среду;
- обеспечение контроля и надзора за безопасностью работы торгового флота в акватории портов.

При этом в вопросах развития конкуренции государство должно стремиться к улучшению деловой среды, однако это не должно достигаться путем снижения стандартов безопасности и воздействия на окружающую среду [48]. Государство может вмешиваться в работу портов более косвенными способами, например: путем планирования и координации развития портов между национальными портами, финансирования инвестиций или определения нормативной базы портов.

Порты часто называют классическим примером так называемого случая естественной монополии, когда возможный провал рынка может оправдать вмешательство правительства [49]. При определенных условиях (уровень спроса, структура затрат и технология) рынок с двумя или более субъектами может давать неоптимальные экономические результаты (например, определенный порт может быть слишком мал, чтобы иметь двух операторов буксиров), в то время как одна фирма может производить требуемую продукцию более эффективно [18, р. 33]. Происходит разнообразие видов

деятельности в пределах границ порта. Таким образом, весьма важно учесть разнообразные характеристики каждой конкретной услуги, так как некоторые услуги обладают естественно-монопольными свойствами, в то время как другие могут быть лучше произведены в условиях конкуренции. При этом всесторонне оценить условия конкуренции в каждом из секторов [50].

В большинстве портов мира инфраструктура акватории порта (63%) и причалы (76%) находятся в государственной собственности без конкуренции [51].

На современном этапе развития погрузочно-разгрузочная деятельность в морских портах передается частным компаниям. Обычный способ введения частного участия в портах заключается в заключении контрактов между государственным и частным секторами, форма контракта зависит от начальных условий, существующих в порту, от его размера и от рассматриваемой конкретной деятельности [46, р. 203]. Таким образом, контракт является очевидным инструментом для регулятора. Участие частного капитала диверсифицирует источники финансирования, помогает перераспределить коммерческие риски между большим количеством участников, при этом государство сохраняет за собой функции регулятора и контролера [14, с. 261].

Goss G. изучил наличие границы между государственным и частным секторами в порту и обнаружил множество разнообразных практик, которые предполагали, что такая граница была крайне нечеткой или несуществующей [52]. В свою очередь проанализировав роли обоих государственного и частного секторов в деятельности портов Jeffrey D. делает вывод о том, что в зависимости от множества факторов, эти роли могут существенно варьироваться. Как и во всех видах экономической деятельности, частные фирмы ищут максимальную прибыль. Государственный сектор в целом намерен максимизировать некоторую меру социальной выгоды [53].

Возрастающая необходимость в создании современных перегрузочных мощностей в портах с передовыми системами управления терминалами, обеспечение безопасности вызвала значительное увеличение инвестиций для технического оснащения портов. В связи с чем, приобрела большую актуальность задача расширения сотрудничества между государственным и частным секторами. В 2000-2016 годах было выделено примерно 68,8 млрд. долл. частных инвестиций на реализацию 292 проектов, включающих создание портовой инфраструктуры и подходных каналов для контейнерных, балкерных, наливных и многоцелевых терминалов [51].

Активное внедрение частного участия порождает в некоторых случаях необходимость в регулировании некоторых услуг, чтобы предотвратить возможные последствия из-за монопольного оказания услуг, что характерно для небольших портов из-за ограниченной конкуренции внутри порта и сложности конкуренции между портами. Таким образом, регулирование портовой деятельности является ключевым аспектом в рамках новой стратегической тенденции.

Во многих исследованиях доказано, что, большинству портов, обладающих соответствующей инфраструктурой и необходимым

оборудованием не хватает эффективного управления. Во многих случаях основные принципы управления, такие как четкое описание целей и распределения полномочий и ответственности, подотчетность и контроль отсутствуют и управленческие меры не затрагивают корень проблемы, которая в большинстве случаев представляется институциональной [6, p. 41].

Следует отметить, что порты, вне зависимости от подходов к определению их сущности, функций, целей работы и ролей, – это стратегически важные для территорий предприятия. Поэтому целесообразно изучить структуры и модели управления ими, полномочия и сферу деятельности портовых властей, схему организационно-экономических отношений [14, с. 259].

Мировой опыт управления морскими портами показывает, что роль государственного управления в деятельности морских портов достаточно сильная, более того, в большинстве стран земельные участки, гидротехнические сооружения, основная инфраструктура, системы обеспечения безопасности мореплавания являются государственной собственностью [54]. Необходимо отметить, что в мировой экономике идут активные поиски эффективных моделей управления морскими портами, основанными на оптимальных соотношениях между частным и государственным секторами, между свободным предпринимательством и регулирующей деятельностью государств.

1.2 Особенности моделей управления морскими портами и регулирования деятельности торгового флота

Морские порты и торговый флот при осуществлении своей деятельности подчинены в первую очередь международно-правовому регулированию. Цель морских регулирующих органов заключается в том, чтобы судоходные компании действовали в рамках установленных стандартов безопасности и экологической ответственности и режим регулирования играет значительную роль в экономике рынка морских перевозок [21, p. 67].

Задача координации интересов и достижение согласованности в отношении свода морского права возлагается на Организацию Объединенных Наций. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (ЮНКЛОС 1982 года) устанавливает общие рамки, в то время как задача разработки и внедрения этих правил возложена на Международную морскую организацию и Международную организацию труда. ИМО отвечает за правила, касающиеся безопасности на море, предотвращение загрязнения морской среды и безопасности судов, а МОТ - за законы, регулирующие положение людей на борту судов [55]. Эти две организации разрабатывают «конвенции», которые становятся законом, когда они принимаются каждым морским государством (Приложение Б).

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (1974 года) является наиболее важной из всех международных конвенций, касающихся безопасности торговых судов, и была ратифицирована многими государствами. Она распространяется на более чем 99% мирового флота и

определяет минимальные стандарты в отношении строительства, оснащения и эксплуатации судов, обеспечивающие соответствующие требования безопасности. Эта Конвенция является одной из ключевых конвенций ИМО наряду с МАРПОЛ и ПДНВ. Кроме того, по состоянию на 31 июля 2018 года Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве, ратифицированная 88 государствами, на которые приходится 91% валовой вместимости судов мирового флота, является основным международным документом, определяющим права моряков на достойные условия труда. Эти конвенции представляют собой четыре столпа международного режима, обеспечивающего качественный уровень судоходства [5].

Судоходная отрасль должна постоянно стремиться к совершенствованию своих процедур и быть готовым адаптироваться к изменяющимся нормативным требованиям.

Каждое морское государство выполняет две различные функции: во-первых, в качестве «государства флага» и, во-вторых, в качестве «государства порта». Концептуальная схема международного регулирования морского транспорта (Приложение Б).

Основным юридическим органом, регулирующим деятельность торговых судов, является государство регистрации судна – «государство флага». Как правило, это государство отвечает за регулирование всех аспектов коммерческой и эксплуатационной деятельности судна. Обязанность государства флага обеспечивать выполнение судами под его флагом соответствующих международных норм и стандартов. В свою очередь основной задачей классификационных обществ является «повышение безопасности жизни и имущества на море путем обеспечения высоких технических стандартов проектирования, производства, строительства и обслуживания товарного и нерыночного судоходства». Сертификат классификации остается основой их полномочий [55].

В морском порту, помимо обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами и других услуг, осуществляется государственный портовый контроль. Функции которого практически полностью составляют международно-правовые обязательства страны и в силу административно-властного характера не могут быть переданы государством никакому коммерческому предприятию [56].

Интерпретация понятия «морской порт» в различных контекстах показывает, что морской порт включает в себя как объекты, так и субъекты, а также их взаимосвязи. При этом необходимо помнить, что вся деятельность морского порта осуществляется на основе инфраструктуры морского порта, что является основной отправной точкой для анализа проблемной области исследования управления морским портом.

Поскольку инфраструктура в первую очередь относится к морской и наземной территории порта, которые обычно полностью или частично принадлежат государству, для управления и контроля над этими объектами

обычно действует специальная организация, именуемая «администрацией порта».

Администрация порта - это хозяйствующий субъект, осуществляющий деятельность по управлению инфраструктурой морского порта, координации и контролю деятельности операторов, осуществляющих деятельность в морском порту в соответствии с законодательством, на который распространяются правовые нормы, применимые как к государственному, так и к частному сектору [57].

Как показано на рисунке 2, администрация морского порта систематически испытывает на себе воздействие динамичной и постоянно меняющейся внешней среды в результате изменения потребностей заинтересованных сторон: участников рынка, правительства и общества.

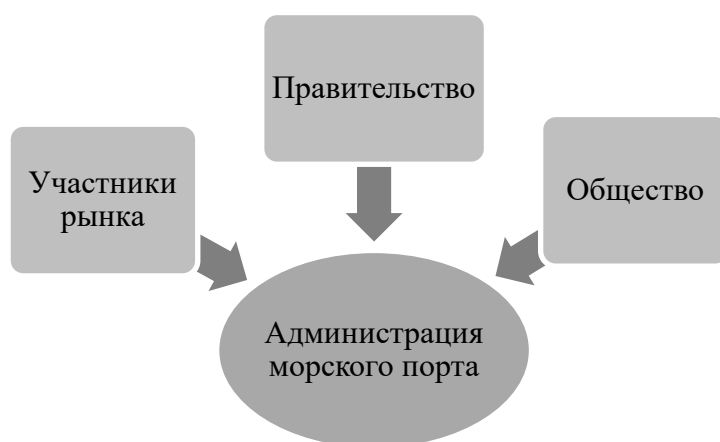


Рисунок 2 – Взаимодействие заинтересованных сторон в управлении порта

Примечание – Составлено автором

Участниками рынка являются судовладельцы, операторы терминалов, грузовладельцы, экспедиторы и другие, которые воспринимают функции администрации порта как вспомогательные функции управления, способствующие достижению целей по получению прибыли. С другой стороны участники рынка рассматривают функции администрации порта как бюрократические препятствия при осуществлении деятельности (например, обеспечение равных условий доступа к услугам портов, ограничение монополистической деятельности и др.).

В свою очередь правительство по отношению к администрации порта ставит стратегические цели с точки зрения развития национальной экономики, так как государство, как основной акционер или владелец, уполномочивает администрацию порта управлять морским портом. Также на администрацию порта оказывает влияние социальная среда (общество), которое может быть выражено через определенное давление из-за негативного воздействия на окружающую среду.

Таким образом, администрация порта находится в промежуточном положении между различными целями правительства, участников рынка и

общества и осуществляет управленческую деятельность в таких сложных условиях. Поэтому ученые продолжают ставить вопрос о том, должна ли администрация порта выполнять только функции контроля и управления в такой сложной системе, или же она должна активно действовать в позиции равноправного игрока на рынке [57, р. 247]. Различные функции Администрации порта представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Функции администрации порта

Функции регулирования портов	Функции управления деятельностью порта	Функции управления портовыми операциями
Нормативно-правовое регулирование	Право собственности	Эксплуатация портовых сооружений
Осуществление лицензионной деятельности	Управление акваторией	Перевалка/обработка грузов
Заключение договоров	Развитие и обслуживание акватории	Осуществление пассажирских перевозок
Обеспечение безопасности судоходства	Развитие стратегии	Оказание услуг буксировки
Осуществление таможенной и миграционной политики	Планирование	Предоставление офисных помещений
Портовый мониторинг	Управление доступностью портовых услуг	Обеспечение безопасности по грузочно-разгрузочным работ
Оказание первой медицинской помощи	Подготовка рекламных материалов портовых услуг	Проведение ремонтных работ
Обеспечение общественных интересов	Обеспечение охраны и безопасности территории порта	Проведение маркетинговых мероприятий
Разработка портовой политики	Управление земельными участками на территории порта	Управление отходами
Разработка политики в области охраны окружающей среды	Развитие системы очистных сооружений и обработки отходов	Осуществление инвестиций
Примечание - Составлено автором на основе источника [57, р. 253; 58]		

Регулятивная функция администрации порта, включающая функции контроля, мониторинга и выработки политики, представляется логичной, так как обеспечивает поддержание системы охраны и безопасности судов и портовых сооружений, погрузочно-разгрузочных работ, а также соблюдения национального и международного законодательства не только в области судоходства, но и в области охраны труда и окружающей среды [57, р. 253-255].

Повышенное внимание к экологическим проблемам привело к дополнению функций администрации порта функциями предотвращения и контроля загрязнения с судов и перевозок опасных и негабаритных грузов, а также другими функциями. Некоторые исследователи дополняют совокупность функций администрации порта функциями контроля за законным исполнением

концессионных соглашений, что сближает деятельность администрации порта с деятельностью оператора, то есть равноправного игрока на рынке.

Вместе с тем следует подчеркнуть, что администрация порта осуществляет определенную часть регулирующих функций с привлечением других организаций, что увеличивает расходы, которые покрываются за счет взимаемых портовых сборов [58, р. 64].

Традиционные функции портовых властей: предоставление инфраструктуры в акватории порта, предоставление инфраструктуры на территории порта, стратегическое планирование развития порта, проведение маркетинговых мероприятий, регулирование и контроль безопасности в порту (в соответствии с кодексом Охраны судов и портовых сооружений), защита окружающей среды, управление активами порта (инфраструктура и суперструктура), обеспечение правопорядка и соблюдения законодательных и нормативных требований [59].

При анализе специфики управления портом следует в первую очередь обратиться к понятию правового статуса морского порта. Правовой статус порта означает правовой статус администрации, управляющей портом. Данное определение вытекает из организации управления портом, соответственно формированием администрации, управляющей портом, ее прав и обязанностей, целей деятельности порта, права собственности на территорию порта.

На мировом рынке морских перевозок морские порты по типу собственности делятся на государственные, частные и смешанные («гибридные») порты, которые далее в соответствии с формой государственного управления или значением с точки зрения национальной экономики [60] делятся на четыре типа: автономные (местные), региональные, муниципальные, национальные.

Формирование состава администрации порта зависит от правовой формы применяемого управления портом [61].

В портовой отрасли идет дискуссия о том, каким должна быть идеальная правовая форма Администрации порта. В большинстве стран Европы они государственные, только в Великобритании – частные, после глобальной приватизации портов [62].

В случае морских портов Goss G. исследует необходимость существования координирующего учреждения в пределах портов и показывает преимущества государственной Администрации порта, которые обусловлены необходимостью соблюдения интересов всех заинтересованных сторон [52, р. 48].

Таким образом, в зависимости от типа собственности морские порты могут быть как государственными, частными, так и смешанными, а в соответствии с функциями, выполняемыми администрациями портов их можно обозначить следующим образом, как показано в таблице 3. В общем понимании функция «землевладельца» является основной функцией администрации порта, однако эта функция имеет тенденцию к изменению, так как существует потребность в постоянных инвестициях в инфраструктуру порта, что обеспечит равные условия конкуренции для всех хозяйствующих субъектов. Такая

потребность возросла в попытках повышения конкурентоспособности и привлечения контейнерных грузопотоков, однако масштабные инвестиции в модернизацию инфраструктуры контейнерных терминалов без обеспечения частных инвестиций в суперструктуру порта не дают желаемого результата [42, p. 273].

Таблица 3 – Концептуальная схема модели управления портами по видам собственности и функциям управления

Модель управления	Функции администрации порта		
	регулирование	управление собственностью	оперативное управление
Государственный порт	ГС	ГС	ГС
Порт-инструмент	ГС	ГС	ЧС
Порт-арендодатель	ГС	ЧС	ЧС
Частный порт	ЧС	ЧС	ЧС
Примечание – Составлено автором на основе источника [60, p. 177-186]			

В решении вопросов управления морскими портами особое значение уделяется поиску и внедрению эффективного механизма финансирования. При анализе распределения видов администраций портов по управляемым финансовым ресурсам и финансированию деятельности, отмечается, что большинство портовых органов также финансируются за счет частного капитала. Большая часть финансовых ресурсов собирается за счет портовых сборов, которые платят судовладельцы, а также за счет концессионных сборов и сборов за аренду земли.

Инвестиции в инфраструктуру частично или полностью финансируются местными, региональными властями или правительством. В некоторых случаях средства привлекаются через соглашения о партнерстве между государственным и частным секторами, а в некоторых случаях – через коммерческие кредиты, покрываемые за счет администрации порта [63].

В итоге можно констатировать, что порты могут быть государственными, частными или смешанными портами, причем основные различия определяются через распределение обязанностей по выполнению различных видов деятельности в порту. По типу подчиненности правительству порты подразделяются на национальные, региональные, муниципальные и автономные. В зависимости от подчиненности морского порта, он подчиняется национальному или конкретному местному правовому регулированию. Также в зависимости от подчиненности морского порта и применимого правового регулирования, для осуществления функций управления морским портом создается институт портовой власти.

Подводя итог, можно констатировать, что функции управления портами выполняет администрация порта. Традиционные управленческие функции, такие как управление имуществом, регулирование, повышение операционной эффективности и управление взаимоотношениями с заинтересованными сторонами трансформируются под воздействием процессов глобализации [64].

Современные тенденции изменений в управлении портами представлены в таблице 4.

Таблица 4 – Тенденции изменения характеристик и показателей управления портами

Критерии	Индикаторы	Тренды
Форма собственности	Государственный/ частный капитал	В большинстве случаев - государственный капитал, в отдельных случаях - частный капитал; наблюдается тенденция децентрализации управления, переход от государственных предприятий к обществам с ограниченной ответственностью
Финансовые ресурсы	Государственный/ частный капитал	Налоги за аренду земли, портовые сборы и концессионные сборы взимаются с компаний частного сектора. Государственные субсидии уменьшаются, хотя в некоторых странах портовые власти финансируются исключительно за счет субсидий
Социальная ответственность	Политический метод Совет Рынок	Частично регулируемые рынки (пользователи портов, заинтересованные стороны, и т.д.) Частично регулируется путем формирования совета из представителей частного и государственного секторов
Цели/интересы	Общий/индивидуальный Равенство/эффективность Сложность	Цели как государственного, так и частного секторов являются общими, основанными на принципах эффективности, связанных с огромной сложностью и экологической неопределенностью
Процесс принятия решения и структура	Уровень организационной автономии Объект общественного контроля Уровень бюрократии	Многоуровневое принятие решений, состоящее из множества действующих лиц. Тесная взаимосвязь между государственным и частным секторами и необходимость координации различных интересов. Интенсивное сетевое взаимодействие между организациями порта. Объект общественного контроля, снижение бюрократизма
Значение управления	Организационные обязательства Фокусирование на ценностях	Организационные обязательства возрастают вместе с ростом политической независимости Процессы принятия решений приобретают черты управления, ориентированного на добавленную стоимость Повышенное внимание к рынку Вовлечение заинтересованных сторон
Оценка производительности	Стандартизированные и нестандартизированные процедуры	Увеличивается разнообразие методологий Помимо конкурентоспособности морского порта, развивается концепция привлекательности морского порта и сектора морского транспорта Производительность координируется как с производительностью, так и с эффективностью
Примечание – Составлено автором на основе источника [63, р. 105-110]		

В конце 20-го века ЮНКТАД в зависимости от разнообразия, степени технологичности инфраструктуры, специализации и пропускной способности предложил рассмотреть эволюцию четырех «поколений портов», которые переходят от предоставления основных услуг к специализации терминалов, далее деятельность направляется на создание эффективной платформы для полноценной логистики, переходящей к сети портов, объединенных общим управлением или сотрудничеством с оператором [65]. Однако, эксперты определили представленную эволюцию как неточную, так как развитие невозможно зафиксировать в определенный момент времени и соответственно портовая отрасль не отражается в глобальном масштабе [66].

В свою очередь, Всемирный банк, анализируя вопросы реформирования морских портов, выделяет следующие модели управления: государственный порт, порт – инструмент, порт – арендодатель, приватизированный (частный) порт [67]. Эти модели отличаются тем, что каждая из них описывает различное распределение капитала и обязанностей между государственным и частным секторами по правам собственности [68].

С организационной точки зрения современный порт можно представить в виде двух элементов:

- администрация порта (государственный сектор), осуществляющая функцию землевладения, контроля за соблюдением государственных интересов, стратегического планирования, строительства и содержания гидротехнических сооружений, каналов, навигационных средств;

- предприятия различных форм собственности (частный сектор), которые осуществляют производственную деятельность с помощью инфраструктуры порта [69].

Четыре основные модели управления отличаются тем, что каждая из них описывает различное распределение капитала и обязанностей между государственным и частным секторами, как представлено в таблице 5. В соответствии с данной схемой наглядно представляется соотношение государственного и частного сектора в концептуальных моделях управления морскими портами.

Таблица 5 – Соотношение государственного и частного секторов в рамках моделей управления морскими портами

Показатели	Модели управления портов			
	государственный порт	порт-инструмент	порт-арендодатель	приватизированный порт
1	2	3	4	5
Система управления портом				
Политика развития порта	ГС	ГС	ГС	ЧС
Администрация порта	ГС	ГС	ГС	ЧС
Форма собственности на активы				
Акватория	ГС	ГС	ГС	ЧС

Продолжение таблицы 5

1	2	3	4	5
Земля	ГС	ГС	ГС	ЧС
Инфраструктура	ГС	ГС	ГС/ЧС	ЧС
Суперструктура (оборудование)	ГС	ГС	ЧС	ЧС
Суперструктура (здания)	ГС	ГС	ЧС	ЧС
Форма собственности субъектов, предоставляющих портовые услуги				
Погрузочно-разгрузочные работы	ГС	ГС/ЧС	ЧС	ЧС
Лоцманская проводка	ГС/ЧС	ГС/ЧС	ГС/ЧС	ГС/ЧС
Буксировка	ГС/ЧС	ГС/ЧС	ГС/ЧС	ЧС
Швартовые операции	ГС	ГС/ЧС	ГС/ЧС	ЧС
Доноуглубительные работы	ГС	ГС/ЧС	ГС/ЧС	ГС/ЧС
Другие функции	ГС/ЧС	ГС/ЧС	ГС/ЧС	ЧС
Примечание – Составлено по источнику [65, с. 56]				

В различных научных источниках [34, р. 7; 35, р. 183; 68, р. 410-415] анализ моделей управления портами направлен на выявление критериев эффективного управления, которые создают предпосылки для полноценного использования государственных ресурсов. Однако мы отмечаем, что выбор модели управления в первую очередь зависит от стратегических целей государства в сфере морского транспорта и логистики, проводимой международной политики. Также выбор модели управления определяется стремлением максимально использовать государственные инвестиции.

Каждая из представленных моделей имеет свои преимущества и недостатки, связанные с использованием различных форм собственности и механизмов управления. Вместе с тем, следует полагать, что описанные модели объединены и систематизированы по концептуальным признакам и представляют собой общий шаблон и при более глубоком исследовании можно найти примеры, которые невозможно втиснуть в указанные рамки.

В ходе обобщения теоретических исследований можно сказать, что в общем виде морские порты - это инфраструктурные объекты, которые могут быть организованы различными способами и на современном этапе развития портов не наблюдается противостояния: либо государственный сектор, либо частный. В мировом масштабе полностью государственных или частных портов относительно общего числа очень мало. Прослеживается глобальная тенденция применения моделей ГЧП, где каждый предусматривает свое соотношение «государственный сектор – частный сектор» [65, с. 64]. Преимущества и недостатки моделей управления морскими портами представлены в таблице 6.

Таблица 6 – Преимущества и недостатки моделей управления морскими портами

Модель управления	Преимущества	Недостатки
Государственный порт	Скоординированность в вопросах развития инфраструктуры и суперструктуры порта (единственный собственник)	Отсутствие конкуренции – монопольное оказание услуг, слабая ориентированность на потребности рынка/клиентов, значительные расходы государственного бюджета
Порт-инструмент	Соответствующая координация в вопросах развития инфраструктуры и суперструктуры порта - низкий риск дублирования, наличие конкуренции и элементов ГЧП	Конфликт интересов между собственником инфраструктуры (администрация порта) и частными операторами терминалов, низкая инновационная активность вследствие ограниченного участия частных операторов
Порт-арендодатель	Четкое разделение регуляторных (администрация порта) и коммерческих функций (частные операторы терминалов), наличие конкуренции, применение форм ГЧП, частные операторы ориентированы на потребности рынка/клиентов, расходы на развитие инфраструктуры финансируются из 2-х источников	Риск дублирования инфраструктуры и суперструктуры порта, приводящая к избыточной пропускной способности. Частные операторы оказывают давление на администрацию порта по развитию инфраструктуры порта.
Частный порт	Ориентация на потребности рынка/клиентов, четкая стратегия развития инфраструктуры и суперструктуры порта	Монопольное оказание услуг частным оператором. Риск утраты государственного контроля над стратегическими вопросами
Примечание – Составлено автором на основе источника [34, р. 7; 35, р. 183]		

Обобщая модели управления портами, можно констатировать, что изменения в эффективности управления определяются выбором модели управления, адекватной стратегическим целям, в то время как классификация моделей управления основывается на распределении ответственности за портовую инфраструктуру и надстройку.

При анализе проблемы управления морскими портами с точки зрения эффективного управления можно сделать вывод, что модель порт-арендодатель является особенно актуальной, поскольку такая модель характерна для региональных портов и способствует созданию конкурентной среды между частными операторами терминалов.

Несмотря на наличие большого количества успешно действующих моделей управления деятельностью морских портов, однозначное применение в управлении портами Казахстана произвести невозможно. Каждая модель оптимальна для своих уникальных окружающих условий. Тем не менее,

государственное управление, полное либо частичное, обозначено как наиболее распространенное при разных моделях портового управления. В свою очередь деятельность торгового флота жестко регламентирована международно-правовым режимом регулирования.

1.3 Зарубежный опыт государственного управления деятельностью морских портов и торгового флота

Политика ЕС по морскому транспорту является огромной областью развития и инноваций, что обусловлено важностью морского транспорта для ЕС как с экономической точки зрения, так и организационной по развитию мультимодальной транспортной системы. Более 90% торговли ЕС осуществляется через морские порты, перевалка через которые составляет до четырех миллиардов тонн грузов ежегодно. Сегодня морские компании, базирующиеся в ЕС, управляют или владеют более 40% мирового флота, и более 25% из них плавают под флагом стран-членов ЕС [70]. Стратегические цели транспортной политики ЕС сосредоточены на необходимости поиска эффективных решений в области управления портами, что является ключевым условием успешного экономического развития [71].

В конце 90-х годов Европейская комиссия приняла юридический документ – «Зеленую книгу» по морским портам и морской инфраструктуре, целью которого была либерализация рынка портовых услуг ЕС путем расширения участия частного сектора, вместе с тем стандарты безопасности имели первостепенное значение. Основой морской политики ЕС является нормативная база для рыночных услуг на морском транспорте, с параллельным принятием высокоразвитого режима безопасности морских операций и снижения высокого риска потенциального катастрофического экологического ущерба [70, р. 148]. На сегодняшний день, преодолев объективные интеграционные трудности, ЕС имеет развитую морскую инфраструктуру с соответствующей конкурентной средой. Интерес представляет выстроенная система наднационального регулирования морского транспорта [72].

В связи с чем, в рамках данного исследования наиболее целесообразным стандартом для определения дальнейших путей совершенствования государственного управления морской транспортной системой РК представляется передовой опыт ЕС [73].

Морской транспорт всегда был связан с процессом глобализации. Каждый этап этой глобализации характеризовался инвентаризацией и новыми технологиями морского транспорта [74]. О необходимости совершенствования структуры государственного управления отраслью морского транспорта с учетом международного опыта говорили и казахстанские ученые [75].

Одним из основных институтов ЕС по безопасности на море является EMSA – Европейское агентство по безопасности на море [76].

С целью установления единых международных норм контроля за иностранными судами европейские страны 26 января 1982 г. подписали в Париже меморандум о контроле в их портах за иностранными судами. В меморандуме отмечается, что контроль имеет целью установление соответствия

иностранных судов требованиям, содержащимся в СОЛАС и Протоколе 1978 г. к ней, в МППСС-72, ПДНВ, Конвенции о минимальных нормах на торговых судах 1976 г. (Конвенция МОТ №147), Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и в Протоколе 1978 г. к ней [51]. В настоящее время участниками меморандума являются все государства – члены ЕС. Из прикаспийских стран Российская Федерация присоединилась к нему в качестве сотрудничающей страны.

Этот документ, имея официальное наименование «Меморандум о взаимопонимании по контролю судов государствами порта в европейском регионе», в профессиональных кругах получил короткое название «Парижский меморандум».

Практика единого регистра (международный морской регистр судов) по введению налоговых льгот для компаний членов реестра была отменена в 1996 году как противоречащая духу свободной конкуренции [77].

Структура государственного регулирования деятельности морского транспорта в странах ЕС представлена типовой иерархией, которая отражена на рисунке 3.



Рисунок 3 – Типовая структура Морской администрации ЕС

Примечание – Составлено автором по итогам материалов стажировки

Стандарты ИМО были включены в законодательство ЕС как неотъемлемая часть политики морской безопасности.

Министерство транспорта является основным учреждением государственного управления в отрасли транспорта, которое устанавливает требования к торговому мореплаванию и безопасности на море, а также порядок выполнения требований, изложенных в законодательстве ЕС и международных соглашениях. В составе Министерства подразделение морского транспорта отвечает за реализацию государственной стратегии в области торгового мореплавания, координацию деятельности и проектов.

Учреждение по обеспечению безопасности судоходства стран ЕС устанавливает технические и организационные требования, которые регулируют безопасность на море, контролирует выполнение законодательных требований.

В свою очередь учреждение по обеспечению безопасности судоходства также в соответствии с необходимыми международно-правовыми требованиями имеет рекомендованную структуру, которая представлена на рисунке 4.

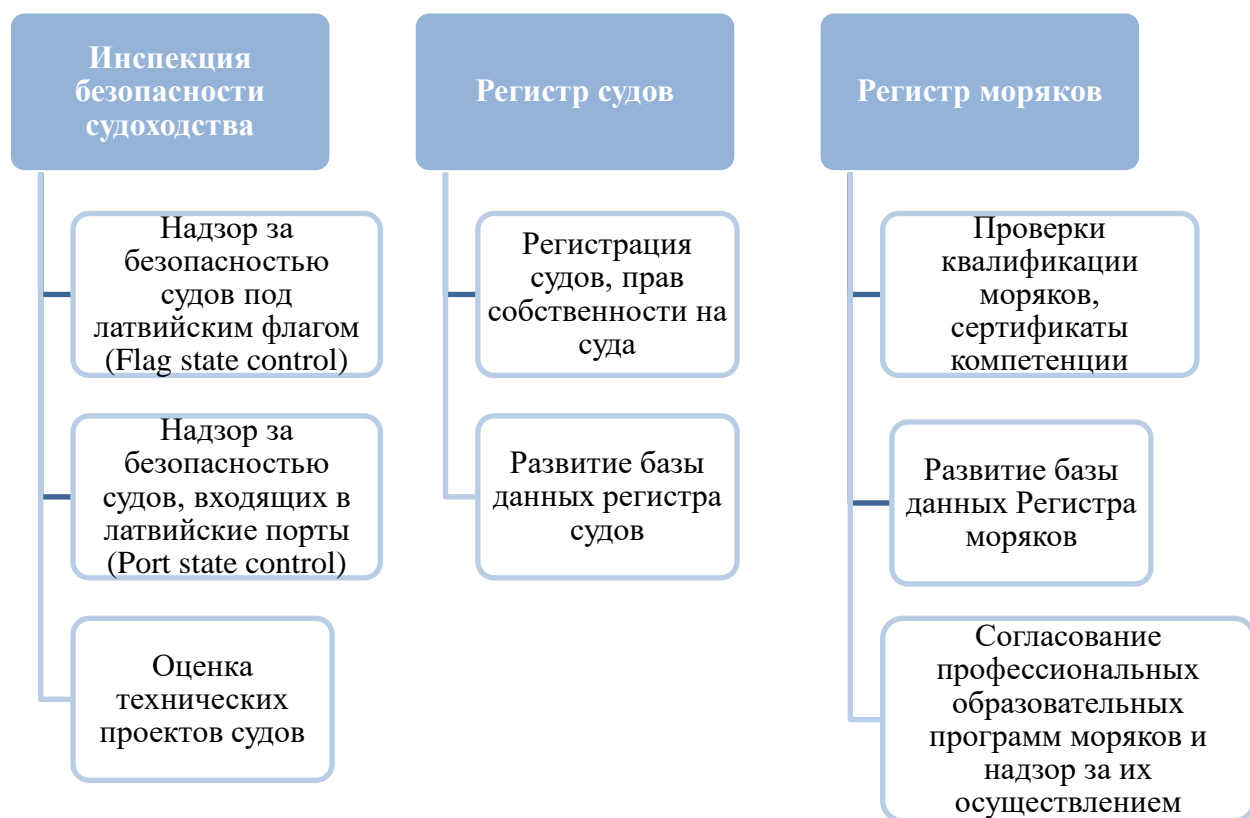


Рисунок 4 – Типовая структура учреждения по обеспечению безопасности судоходства стран ЕС

Примечание – Составлено автором по итогам материалов стажировки

За последнее столетие индустрия судоходства и морские государства постепенно развили систему регулирования, охватывающую все аспекты

судоходства. Конструкции судов, стандарты обслуживания, условия занятости, операционные системы, накладные расходы компании, налоги, загрязнения нефтью, относящиеся к окружающей среде выбросы и многие другие вопросы так или иначе подлежат государственному регулированию. Однако и в течение последнего десятилетия вопросам окружающей среды, выбросов с судов, балластным водам и рециркуляции судов уделяется пристальное внимание.

Последние нормативные требования требуют от судоходной отрасли инвестиций в природоохранные технологии, такие как сокращение отходов/выбросов, обработка балластных вод. Нормативно-правовые и соответственно экономические стимулы побуждают судовладельцев инвестировать в модернизацию имеющихся судов, что будет содействовать снижению глобального экологического воздействия от судоходства [78].

Расширение торговли сжиженным природным газом способствовало увеличению инвестиций в суда для его перевозки, совокупный дефайт которых возрос за 12 месяцев до января 2017 года примерно на 10%. Одновременно увеличивается использование сжиженного газа в качестве топлива, что способствует снижению расходов и расширению использования менее загрязняющих источников энергии и тем самым решению задач, связанных с изменением климата, в соответствии с целями 7 (энергетика) и 13 (изменение климата) в области устойчивого развития [51].

Соответствие целям в области устойчивого развития, в силу усиливающейся конкуренции, требуется и от работы портовой отрасли. Ожидается принятие дополнительных мер по повышению надежности и качества портовых услуг, безопасности, охране портовых сооружений, сохранению ресурсов, охране окружающей среды и социальной интеграции [51]. Поскольку мировая торговля и интеграция стран в мировую экономику во многом зависят от хорошо функционирующих портовых систем, все более важное значение приобретает мониторинг и оценка не только эксплуатационных, финансовых и экономических показателей, но и экологических и социальных показателей работы портов [68, р. 450]. Устойчивое развитие закреплено на законодательном уровне ЕС и является важным элементом ведения бизнеса [7, с. 152].

Теоретические разработки в области управления портами обозначены двумя концепциями, которые определяют подход к принципам управления морскими портами: макроэкономическая, когда порты рассматриваются как инструмент решения важных экономических и политических задач страны, и микроэкономическая, когда порты рассматриваются как субъекты экономической деятельности, целью которой является обеспечение рентабельности сделанных капитальных вложений, и получения при этом максимальной прибыли [79].

Порты ЕС обслуживают единую внутреннюю территорию с охватом общего рынка, и подчиняются общим правилам договора. Эти правила в основном касаются свободной конкуренции, монополий и государственных субсидий. Многие аспекты, которые вытекают как из институциональных

характеристик, так и из организации порта, имеют важные последствия, которые должны оцениваться в рамках свободной конкуренции [80].

Структурированная классификация портов ЕС показана на рисунке 5, в соответствии с признаками по прямой субординации, правовой форме портового органа, правовому регулированию.



Рисунок 5 – Формы управления морскими портами ЕС

Примечание – Составлено по источнику [36, р. 10]

Функции социальной ответственности обеспечиваются за счет вовлечения заинтересованных сторон в управление, функции социальной ответственности чаще всего реализуются через состав совета портового органа в зависимости от организационно-правовой формы.

В портах ЕС основным изменением является передача погрузочно-разгрузочных услуг частному сектору, администрация порта предоставляет только вспомогательные услуги. При этом возрастают риски, связанные со стратегическим развитием портов, в части согласованного развития инфраструктуры и суперструктуры и необходимым объемом инвестиций [68, р. 452]. Соответственно возникает вопрос финансирования инфраструктуры и суперструктуры портов, возможные источники представлены на рисунке 6.

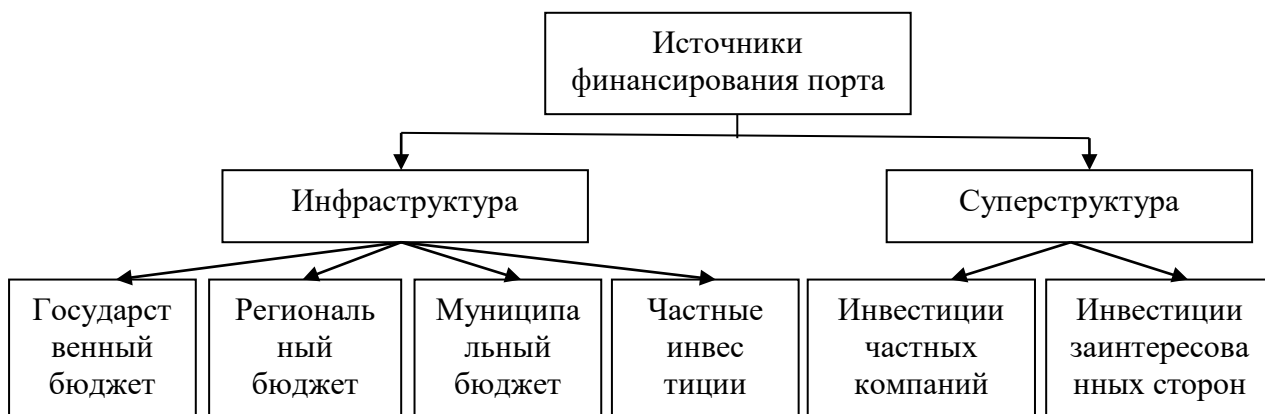


Рисунок 6 – Источники финансирования портовой инфраструктуры и суперструктуры

Примечание – Составлено автором на основе источника [71]

С другой стороны, были усилены регуляторные функции, что позволило администрации порта искать новые решения по повышению привлекательности порта не только в регионе, но и на мировом рынке [58, р. 63; 79, р. 5].

Институциональные реформы по реструктуризации собственности в европейских портах способствовали общему повышению производительности факторов производства [81, 82].

В настоящее время большинство администраций портов в ЕС находятся в государственной собственности, однако в малом количестве присутствует и смешанная собственность [83]. В этих случаях государственному сектору принадлежит большая часть акций, а участие частных акционеров довольно ограничено. Некоторые порты в Великобритании приватизированы и находятся в частной собственности, соответственно администрация порта полностью принадлежит одной или нескольким частным компаниям [84].

В 1912 году в США была основана первая ассоциация, занимающаяся деятельностью администрации морского порта, получившая название American Association of Port Authorities (АААП). Следует отметить, что порты в США в то время были общественной организацией, а в окружающей их среде преобладал частный капитал [22, р. 249]. По данным АААП, на современном этапе в США имеется следующее количество администраций портов: федеральных – 2, штатов и округов – 82, муниципальных (городских) – 34 и местных – 8 [59].

В рамках ЕС имеет продолжение обсуждение вопроса субсидирования портов, что может быть нежелательным сдерживающим фактором конкуренции [46, р. 194]. На современном этапе инициативы ЕС направлены на восстановление государственных инвестиций в развитие портов, путем взимания платы с пользователей инфраструктуры. Однако сложность состоит в установлении адекватной тарифной системы [46, р. 199]. Выдвигается концепция создания системы самофинансируемых портов, которые не будут получать субсидии от правительств, предполагается, что администрации портов должны надлежащим образом разрабатывать тарифы для финансирования

инфраструктуры или стремиться к участию частного сектора в финансировании инфраструктуры. Ограничение использования государственных средств обусловлено главным образом не отсутствием у государств финансовых возможностей, а соображениями конкуренции.

Что касается финансирования инфраструктуры, мы можем найти много различных вариантов, как представлено в таблице 7.

Таблица 7 – Государственные инвестиции в инфраструктуру порта

Наименование страны	Республика Казахстан	Российская Федерация	Французская Республика	Федеративная Республика Германия	Королевство Бельгия	Нидерланды	Великобритания
Модель управления	Порт-инструмент	Порт-арендодатель	Порт-арендодатель	Порт-арендодатель	Порт-арендодатель	Порт-арендодатель	Частная
Инфраструктура акватории	●	●	◐	●	●	●	Частная
Инфраструктура порта (причалы)	●	●	◐	●	●	●	Частная
Суперструктура	◐	Концессия	Концессия	Частная	Частная	Частная	Частная
Околопортовая инфраструктура	◐	●	●	●	●	●	●
Примечания: 1 ◐ – смешанная форма инвестиций (государственные и администрации порта) 2 ● государственные инвестиции 2 Составлено автором на основе источника [46, р. 194-205]							

Анализ моделей управления морскими портами Балтийского бассейна показал, что наиболее крупные порты применяют модель порт-арендодатель. Вместе с тем, в Каспийском море до настоящего времени применяются различные модели управления, что отображено в таблице 8.

Таблица 8 – Операционная модель крупных портов Балтийского и Каспийского морей

Название порта	Страна	Модель управления
1	2	3
<i>Балтийское море</i>		
Галлинский порт	Эстонская Республика	Порт-арендодатель
Клайпедский порт	Литовская Республика	Порт-арендодатель
Рижский свободный порт	Латвийская Республика	Порт-арендодатель
Морской порт Санкт-Петербург	Российская Федерация	Порт-арендодатель
Морской порт Калининград	Российская Федерация	Порт-арендодатель

Продолжение таблицы 8

1	2	3
<i>Каспийское море</i>		
Порт Туркменбаши	Туркменистан	Государственный порт
Порт Алят	Республика Азербайджан	Порт-инструмент
Порты Махачкала	Российская Федерация	Порт-арендодатель
Порты Бандер-Аббас, Ноушахр, Энзели	Исламская Республика Иран	Порт-арендодатель
Порты Актау, Баутино, Курык	Республика Казахстан	Смешанная модель управления
Примечание - Составлено автором на основе источника [12, 13, 83, 85-88]		

Правильная разработка концессионных договоров для сотрудничества между государственным и частным секторами в настоящее время является одним из самых актуальных вопросов развития морской транспортной системы. Как указывалось выше, наличие конкуренции определяет необходимость регулирования деятельности частных операторов, однако даже в тех случаях, когда конкуренция присутствует и регулирование не является строго обязательным, портовые власти по-прежнему нуждаются в определенной степени контроля над инфраструктурными активами, используемыми частными фирмами [18, p. 27].

Выявленные основные задачи портовых властей, действующих в портах ЕС, позволяют предположить, что совокупность вопросов государственного управления портами анализируется с точки зрения всего национального и регионального транспортного сектора. Решения проблем создают предпосылки для улучшения международных, политических и экономических позиций морских государств в регионе, что обосновывает значимость государственного порта как субъекта государственного сектора.

Подводя итог, можно констатировать, что модель управления порт-арендодатель является основной операционной моделью крупных и средних портов ЕС. Операционная эффективность порта является основной целью использования модели, которая позволяет создать конкуренцию при оказании услуг по перевалке грузов между частными операторами терминалов.

На сегодняшний день, преодолев объективные интеграционные трудности, ЕС имеет развитую морскую инфраструктуру с соответствующей конкурентной средой как среди портов, так и среди торгового флота. Интерес представляет выстроенная система наднационального регулирования морского транспорта в рамках контроля государства порта Парижского меморандума.

2 МОРСКИЕ ПОРТЫ И ТОРГОВЫЙ ФЛОТ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН КАК ОБЪЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

2.1 Анализ структуры государственного управления морскими портами и торговым флотом

Государственное управление морскими портами и торговым флотом РК осуществлялось в рамках следующих государственных программ: Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2020 года, Программы развития морского транспорта Республики Казахстан на 2006-2012 годы, Государственная программа освоения казахстанского сектора Каспийского моря, Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020, Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы-Жол» на 2015-2019 годы.

Цели и задачи программ были направлены на увеличение пропускной способности морских портов и наращивание торгового флота, то есть стимулирование количественного роста. Основным фокусом государственного управления определялось формирование современной транспортной инфраструктуры и ее интеграции в международную транспортную систему. Решение данной задачи предполагалось за счет увеличения пропускной способности морских портов и торгового флота [89, 90].

Казахстан, позиционирующий себя как «морское государство» является членом Международной морской организации (International Maritime Organization) и за последние 20 лет присоединился к 12 основным конвенциям, принятым под эгидой ИМО и Международной организации труда [91]. В соответствии с морскими конвенциями целью государственного регулирования морского транспорта является соблюдение стандартов безопасности на море и экологической ответственности субъектов морских перевозок за загрязнение окружающей среды. Особо хотелось подчеркнуть, что государственное регулирование играет значительную роль в экономике международных морских перевозок.

Вопросы государственного управления также напрямую связаны с важностью формирования региональной транспортной политики с точки зрения правового регулирования международной деятельности в области морских перевозок на Каспийском море.

Основные рамочные вопросы международно-правового регулирования деятельности прикаспийских стран отражены в Конвенции о правовом статусе Каспийского моря, подписанного в 2018 году. В целях дальнейшей реализации Конвенции подписано Соглашение между правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта [92, 93].

Двусторонние соглашения о торговом судоходстве подписаны между РК и четырьмя прибрежными государствами: Азербайджаном, Россией, Туркменистаном и Ираном. В соответствии с соглашениями суда одной страны вправе участвовать в перевозках между морскими портами государства другой страны и морскими портами третьих стран, портовые сборы принимающей

стороны должны быть эквивалентны тем, что установлены для собственных судов (Приложение В) [94-97].

Основные правовые, организационные, экономические и международные основы государственного управления в сфере торгового мореплавания закреплены в Законах РК «О торговом мореплавании» и «О транспорте» [15; 98].

Береговая транспортная инфраструктура Казахстана на Каспийском море включает три действующих морских порта – Актау, Курык и Баутино. В морских портах реализуется национальная морская, таможенная и пограничная политика, осуществляется государственный портовый контроль. Основным историческим моментом в государственном управлении морскими портами РК обозначаем 1996 год, когда для проведения работ по реконструкции и расширению имеющихся мощностей Правительством РК было принято решение об инвестировании средств на реабилитацию морского порта Актау совместно с Европейским Банком Реконструкции и Развития в общем объеме 74 млн. долл. США с условием софинансирования по стороны Казахстана не менее 25% стоимости проекта.

Для решения вопросов правового регулирования взаимоотношений между участниками проекта было создано РГП «Актауский морской торговый порт» (далее - АММТП), в состав которого было передано имущество в порту Актау и Баутино [99]. Фактически объекты инфраструктуры в географически раздельно расположенных точках были переданы в управление единому субъекту рынка.

В результате реализации проекта погрузочно-разгрузочные возможности портового комплекса по обслуживанию сухогрузных грузов были доведены до 1,5 млн. тонн и свыше 10 млн. тонн нефтеналивных грузов. Основным экспортным грузом, переваливаемым через порт Актау являлась нефть, объемы которой составляли порядка 80% от общего объема грузов до 2010 года и сокращением до 60% к 2013 году, что наглядно представлено на рисунке 7.

Производственные показатели (объемы перевалки грузов) работы порта Актау консолидированы и агрегированы на основе данных, предоставленных КТ МИИР РК, которая ведет учет объемов перевалки грузов через порты РК по видам грузов и направлениям транспортировки, а также отчетов по исполнению планов финансово-хозяйственной деятельности АММТП. Исходные данные по объемам перевалки грузов в международном сообщении через порты РК представлены (Приложение Г). Данные консолидированы в различных аналитических разрезах с детализацией субъектов, осуществляющих перевалку через морские терминалы.

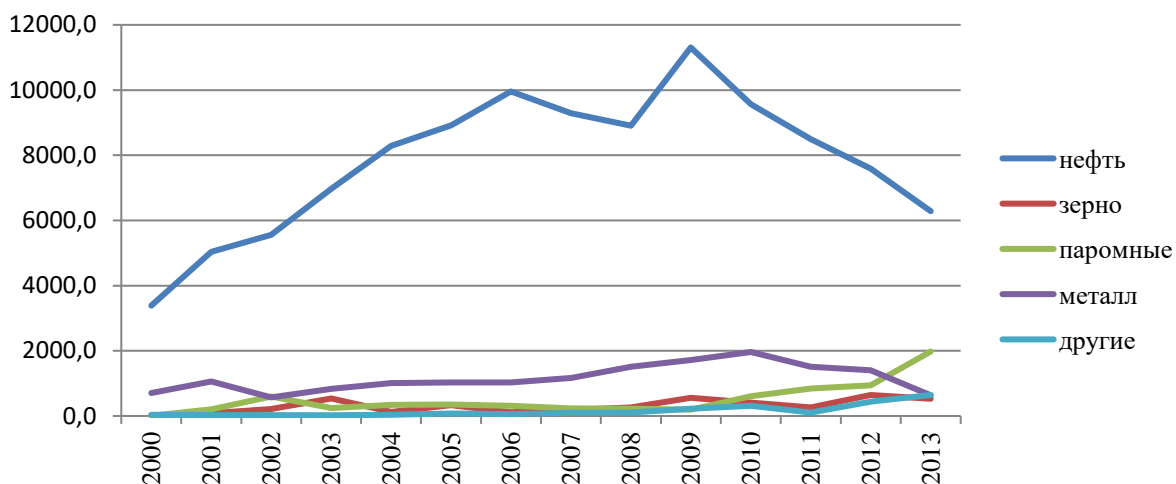


Рисунок 7 – Динамика перевалки грузов через порт Актау

Примечание – Составлено автором

Для транспортировки нефти судами под казахстанским флагом создается ЗАО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот» со 100% участием государства в его уставном капитале [100]. С 2009 года единственным акционером КМТФ является АО «НК» «КазМунайГаз» [101].

В 2003 году во исполнение Закона РК «О торговом мореплавании» Актаускому морскому торговому порту придан статус морского порта международного значения [102].

В 2008 году органом государственного управления АММТП становится Комитет транспорта Министерства транспорта и коммуникаций РК. При этом АММТП фактически выполняло функции администрации порта Актау, однако нормативное закрепление отдельной структурной единицы в системе управления морскими портами не нашло отражения в законодательных актах РК (Приложение Д).

Технические параметры инфраструктуры морских портов Актау и Баутино, объединены понятием инфраструктурные параметры. Их значения консолидированы из паспорта морского порта, «документа, удостоверяющего производственные возможности, наличие и состояние совокупности средств производства и материальных ресурсов порта, предназначенных для выполнения возложенных на него производственных функций» [15]. Инфраструктура морских портов Актау и Баутино находилась под управлением АММТП, перечень которой наглядно представлен на рисунке 8.

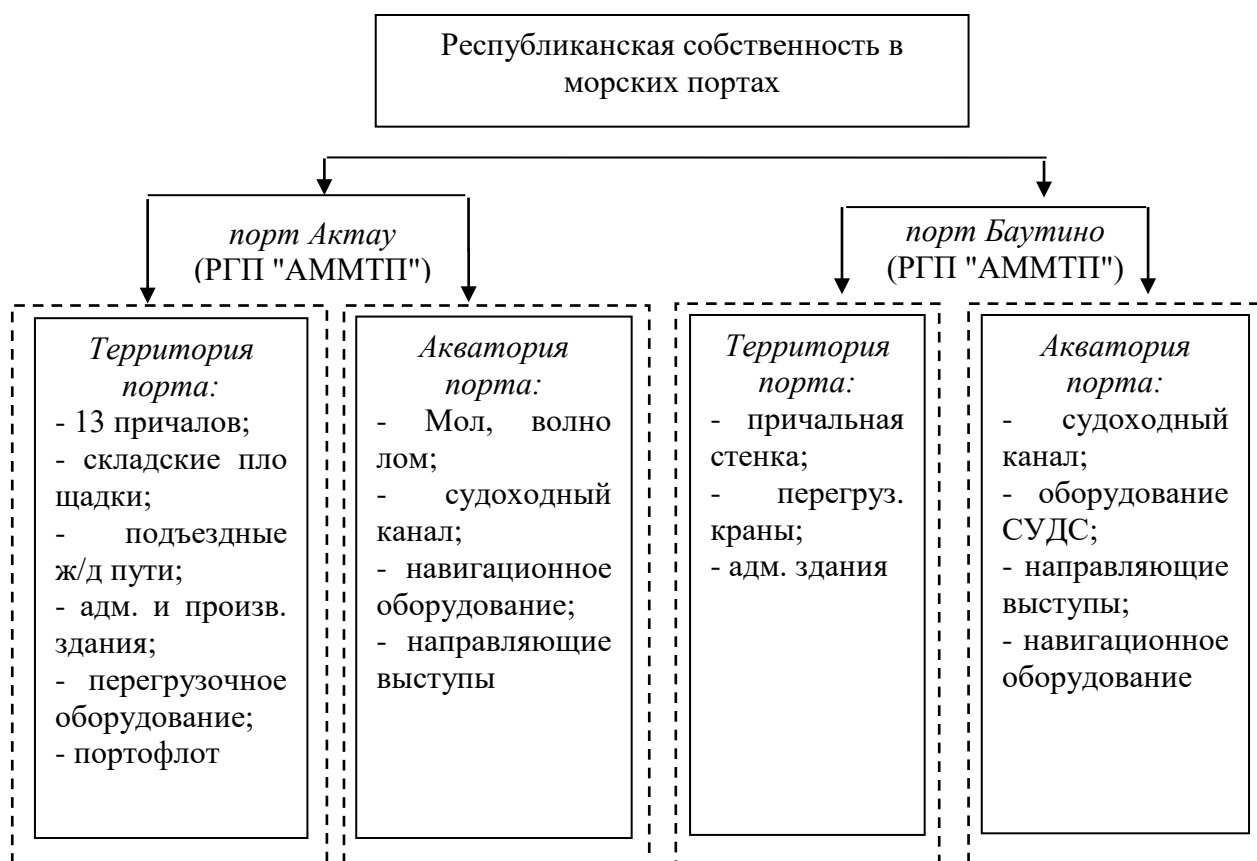


Рисунок 8 – Структура инфраструктуры морских портов Актау и Баутино

Примечание – Составлено автором

Функции субъекта права республиканской собственности по отношению к РГП «АММТП» выполнял Комитет государственного имущества и приватизации Министерства финансов Республики Казахстан. Правовые основы управления государственным имуществом закреплены в Законе РК «О государственном имуществе» [103].

До 2014 года РГП «АММТП» осуществляло услуги морских портов монопольно и являлся субъектом естественных монополий по предоставлению услуг порта, соответственно к регулируемым услугам порта были отнесены:

1) погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые силами и средствами морского порта;

2) услуги за вход судна в морской порт для производства грузовых операций и/или иных целей с последующим выходом из порта (судозаход) [104].

Существовавшая структура государственного управления представлена на рисунке 9.

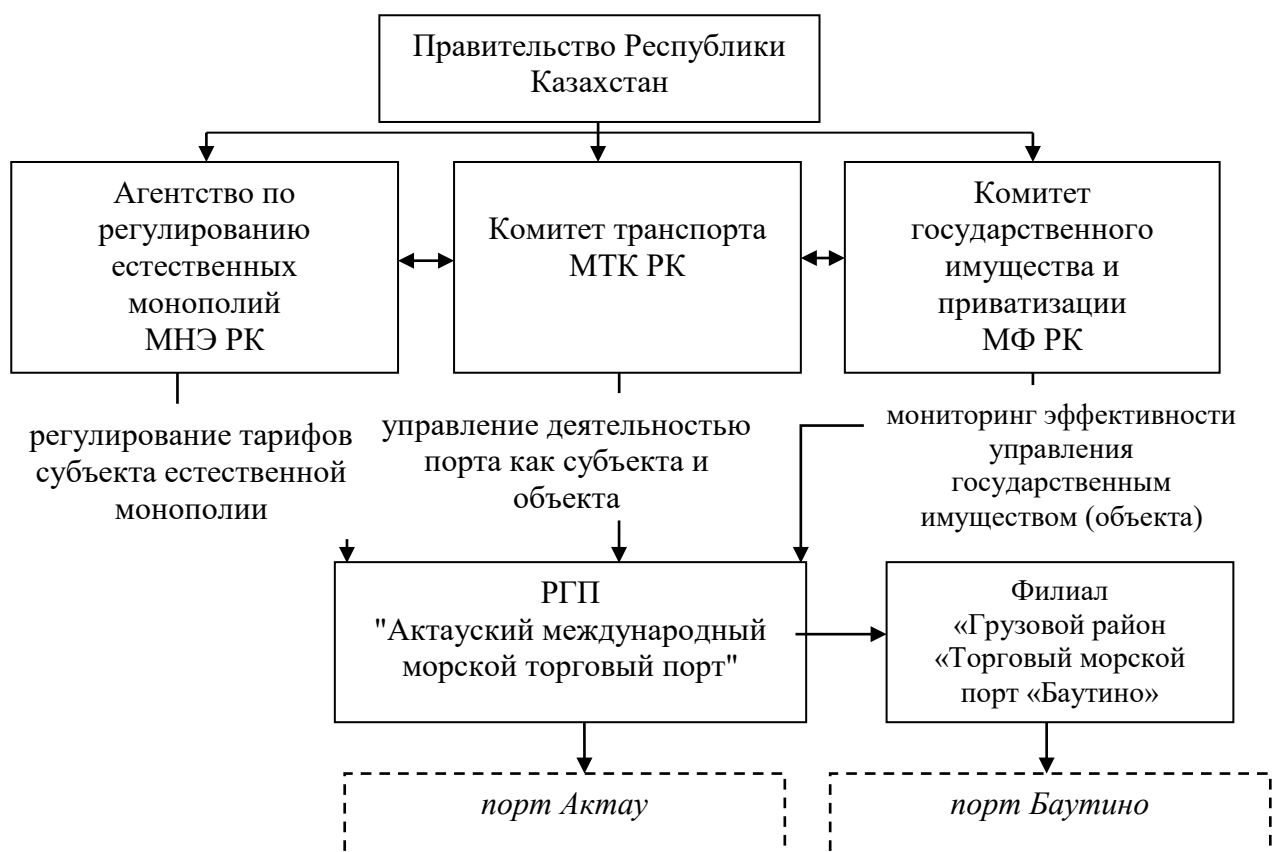


Рисунок 9 – Структура государственного управления морскими портами (до 2012 года)

Примечание – Составлено автором [103, 104]

Хотелось бы отметить, что вышеприведенный круг субъектов управления не ограничен только перечисленными органами, однако для достижения целей данного исследования ограничиваем круг деятельности субъектов управления.

Однако глобальные изменения в мировой экономике и в частности транспортировке грузов изменили и государственную политику по развитию транспортного сектора РК.

В соответствии с поручением Главы государства, данного на расширенном заседании Правительства Республики Казахстан 17 апреля 2011 года, Правительству РК была поставлена задача к 2016 году обеспечить становление Казахстана как мирового торгового, логистического и делового хаба региона.

Во исполнение данного поручения за КТЖ закреплена оперативная координация задачи по развитию транспортно-логистической системы Республики Казахстан. В связи с чем, на базе КТЖ создана транспортно-логистическая компания АО «KTZExpress», задачей которой является интеграция всех видов транспорта в целях эффективного продвижения казахстанского экспорта на мировые рынки сбыта, а также реализация транзитно-транспортного потенциала Казахстана.

В целях повышения производительности логистических операций была изменена модель управления морскими портами путем реорганизации органов управления и проведен комплекс мероприятий, который консолидирован и представлен в таблице 9.

Таблица 9 – Этапы реформирования морской транспортной системы РК

Год	Наименование мероприятия	Цель
1	2	3
Развитие инфраструктуры		
2007 год	АО «БРК» определено поставщиком финансовых услуг для дальнейшего финансирования строительства государственных инфраструктурных сооружений	Финансирование строительства государственных инфраструктурных сооружений в рамках проекта «Расширение Актауского международного морского торгового порта в северном направлении»
2009-2015 год	Ввод в эксплуатацию мола, волнолома и дноуглубительных работ в рамках проекта «Расширение порта Актау в северном направлении»	Увеличение пропускной способности порта Актау
2015 год	Ввод в эксплуатацию двух дополнительных терминалов в порту Актау	Увеличение пропускной способности порта Актау по перевалке сухих грузов
2016 год	Ввод в эксплуатацию паромного терминала в порту Курык	Увеличение пропускной способности паромных грузов в транзитном сообщении
Институциональные изменения		
2012 год	РГП «Актауский международный морской торговый порт» преобразовано в АО «АММТП»	Коммерциализация деятельности
2013 год	Пакет простых акций АО «НК «АММТП» передан в доверительное управление АО «НК «Қазақстан темір жолы»	Развитие транспортно-логистической системы РК под управлением единого оператора
2014 год	Из состава АО «НК «АММТП» была выведена структура капитана порта и портнадзора	Исключение из деятельности функций по обеспечению безопасности мореплавания
	Создание РГУ «Морская администрации портов Актау и Баутино»	Выполнение требований международных морских конвенций в части осуществления функций «государства порта»
	Создание совместного предприятия ТОО «Актауский морской северный терминал»	Привлечение средств частного сектора для строительства сухогрузных терминалов в порту Актау
2014 год	Исключение из сферы естественных монополий погрузочно-разгрузочных услуг, выполняемых силами и средствами морского порта	Внедрение рыночных механизмов регулирования тарифов

Продолжение таблицы 9

1	2	3
2016 год	Филиал «Грузовой район «Торговый морской порт «Баутино» снят с учетной регистрации и вошел в организационную структуру АМТП в качестве структурного подразделения	Признание АМТП полноправным участником СЭЗ «Морпорт Актау» по виду деятельности «Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность»
	Исключение из сферы естественных монополий услуг судозахода	Внедрение рыночных механизмов регулирования тарифов
	Включение АМТП в перечень приватизируемых предприятий	Развитие роли частного сектора
2013 год	Создание Международного судового реестра РК (МРС)	Создание правового поля для предоставления налоговых льгот и преференций для судов под казахстанским флагом
2014 год	Освобождения от уплаты налога на транспорт морских судов, зарегистрированных в МРС	Снижение затрат судовладельцев, осуществляющих международные перевозки грузов под казахстанским флагом
2015 год	Приняты нормы, касающиеся освобождения налогоплательщика, осуществляющего перевозку груза морским судном, зарегистрированного в международном судовом реестре РК, от оплаты КПН	
Примечание – Составлено автором на основе источника [105-110]		

Для систематизации проведенных мероприятий в исследовании использовались нормативно-правовые акты Республики Казахстан в области регулирования торгового мореплавания, материалы Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК, документы (стратегии развития, отчеты) КТЖ, АМТП.

Приспособление к новым вызовам глобальной экономики требует огромных инвестиций в портовую инфраструктуру и сложное погрузочно-разгрузочное оборудование. Инвестиции в развитие портового сектора РК всегда связаны со значительными государственными инвестициями, поэтому естественно, что вопросы эффективного использования инфраструктуры также приобрели общенациональное значение. Вся деятельность морского порта осуществляется на основе инфраструктуры, что является основной отправной точкой для анализа проблемной области исследования управления морским портом.

В 2006 году началась реализация инвестиционного проекта «Расширение Актауского международного морского порта в северном направлении». Для реализации проекта АМТП привлечены земельные средства АО «Банк развития Казахстана»: для строительства мола и волнолома, для проведения дноуглубительных работ [106; 107]. В порту Курык осуществлено строительство железнодорожного паромного комплекса пропускной

способностью до 4 млн. тонн в год [90]. Объемы выделенных финансовых средств отражены на рисунке 10.

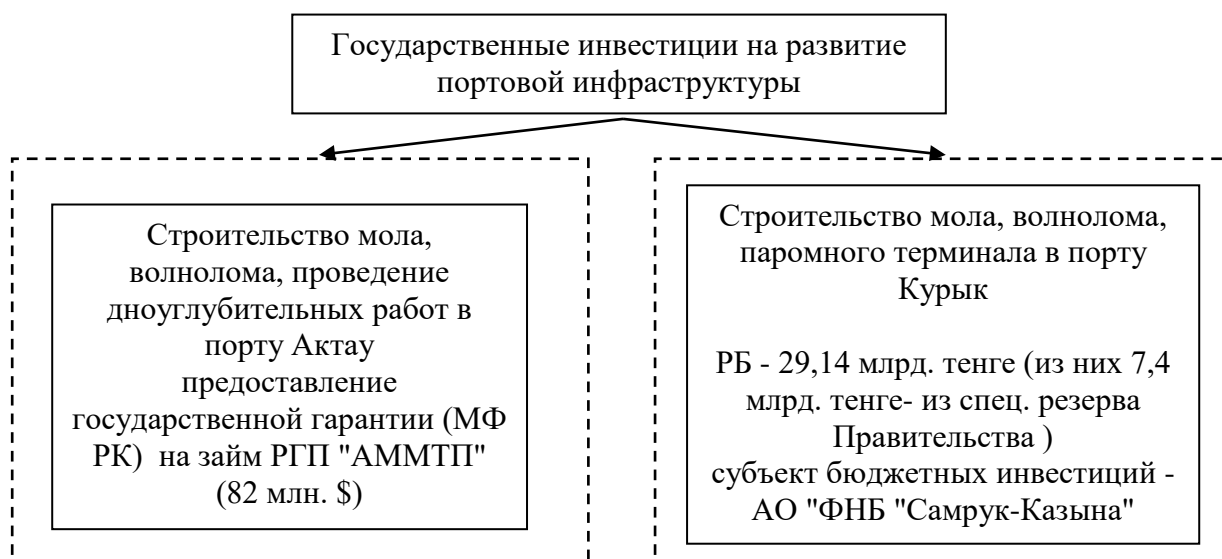


Рисунок 10 – Государственные инвестиции на развитие портовой инфраструктуры

Примечание – Составлено автором на основе источника [106; 107]

В результате проведенных мероприятий увеличилась пропускная способность зерновых терминалов на 2,1 млн. тонн, паромных терминалов на 4 млн. тонн и сухогрузных терминалов на 1,5 млн. тонн. Технические параметры инфраструктуры морских портов Актау и Курык консолидированы из паспорта морского порта. Расчетные показатели для анализа загруженности производственных мощностей морских терминалов (Приложение Е). Однако, наблюдается низкий коэффициент использования причалов на указанных терминалах, что показано в таблице 10.

Таблица 10 – Загруженность производственных мощностей морских портов РК по видам грузов

Терминалы /причалы	Вид переваливаемого груза	Пропускная способность (млн. тонн)			Объемы перевалки грузов (млн. тонн)						Коэффициент использования причалов (%)					
		2014	2015-2016	2017-2010	2014	2015	2016	2017	2018	2019-2020	2014	2015	2016	2017	2018	2019-2020
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
8 терминалов	Все виды грузов	16,3	19,3	23,3	10,3	5,9	5,8	5,9	6,4	5,5	63	31	30	25	27	24
2 нефтеналивных	Нефть	11,2	11,2	11,2	5,9	3,5	2,3	1,3	2,1	2,2	53	31	21	12	19	19

Продолжение таблицы 10

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
2 зерно вых	Зерно	0,6	2,1	2,1	0,7	0,5	0,8	1	1,8	1,2	116	83	38	48	86	58
2 паром ных	Паром ные	2	2	6	2	0,5	1,1	1,8	1,5	1,1	100	25	55	30	25	22
2 сухо грузных	Сухие грузы	2,5	2,5	4	1,7	1,4	1,6	1,8	1	0,8	68	56	40	45	25	19
Примечание – Составлено автором																

В соответствии с Бюджетным кодексом РК прямым результатом государственных инвестиций является «количественная характеристика объема выполняемых государственных функций», достижение которого обуславливает достижение конечного результата. При этом принципом эффективности является достижение прямого и конечного результата с использованием утвержденного объема бюджетных средств [111]. Согласно финансово-экономического обоснования проекта по строительству паромного терминала в порту Курык прямым результатом инвестиций является перевалка грузов в объеме 4 млн. тонн, что соответствует проектной мощности терминала. Объем перевалки грузов является ключевым фактором, влияющим на производственные показатели работы морских портов (терминалов). В свою очередь транспортировка грузов торговыми судами является вторичной услугой, которая может рассматриваться как предложение услуги перевозки при наличии спроса [112].

Увеличение пропускной способности терминалов не способствовало притоку дополнительных объемов грузов, соответственно можно утверждать о недостижении цели прямого результата государственных инвестиций на современном этапе.

В связи с изменением структуры отрасли, появлением дополнительной инфраструктуры и привлечения частного сектора в отрасль были проведены реформы организационной модели управления морскими портами и регулирования торгового флота, путем коммерциализации деятельности АМТП и дерегулирования услуг морских портов.

Теоретические исследования и анализ международного опыта показали, что для управления и контроля над инфраструктурой морского порта, которая обычно частично принадлежат государству, действует специальная организация, именуемая «администрацией порта». Термин «администрация порта» подразумевает определенную форму государственного управления морского порта.

Администрация порта – это хозяйствующий субъект, осуществляющий деятельность по управлению инфраструктурой морского порта, координации и контролю деятельности операторов терминалов, осуществляющих деятельность в морском порту в соответствии с законодательством [57, p. 250].

В свою очередь государство по отношению к администрации порта ставит стратегические цели с точки зрения развития национальной экономики, так как государство, как основной акционер или владелец, уполномочивает администрацию порта управлять морским портом.

С целью определения нормативно-правового регулирования деятельности морских портов проведен сравнительный анализ положений Закона РФ «О морских портах в Российской Федерации» и Закона РК «О торговом мореплавании» в части выстраивания организационной модели управления (Приложение Д) [15; 113]. Результаты анализа выявили, что определение «администрация порта» нормативно не закреплено в законодательстве РК. Однако обозначены права и ответственность «владельца морского порта» и «администрации порта» в случае применения скидок на обязательные услуги морского порта. Считаем, что данный правовой пробел создает основную проблему в выстраивании эффективной модели управления морскими портами, при которой создается институт портовой власти - администрация порта, выполняющая функции государственного регулирования.

Акционирование требует преобразования организаций государственного сектора в частные компании, акции которых в большинстве своем принадлежат государственному сектору. РГП «АММТП» было преобразовано в акционерное общество и осуществлена передача государственного пакета акций общества в оплату размещаемых акций АО «ФНБ «Самрук-Казына», который в свою очередь передал пакет акций общества в размере 100% КТЖ [108].

В рамках проекта «Расширение порта Актау в северном направлении» для реализации сегмента «Строительство сухогрузных терминалов и инфраструктуры» создано совместное предприятие ТОО «Актауский морской северный терминал» (АМСТ) с участием следующих потенциальных инвесторов: InterPortDevelopmentPTE.LTD, АО «KTZ Express» и АММТП с 10% долей участия в уставном капитале [105].

Для управления паромным терминалом в порту Курык создано ТОО «порт Курык», которое является дочерним предприятием КТЖ.

В результате проведенных реформ сформирована структура управления морскими портами РК, которая представлена на рисунке 11.

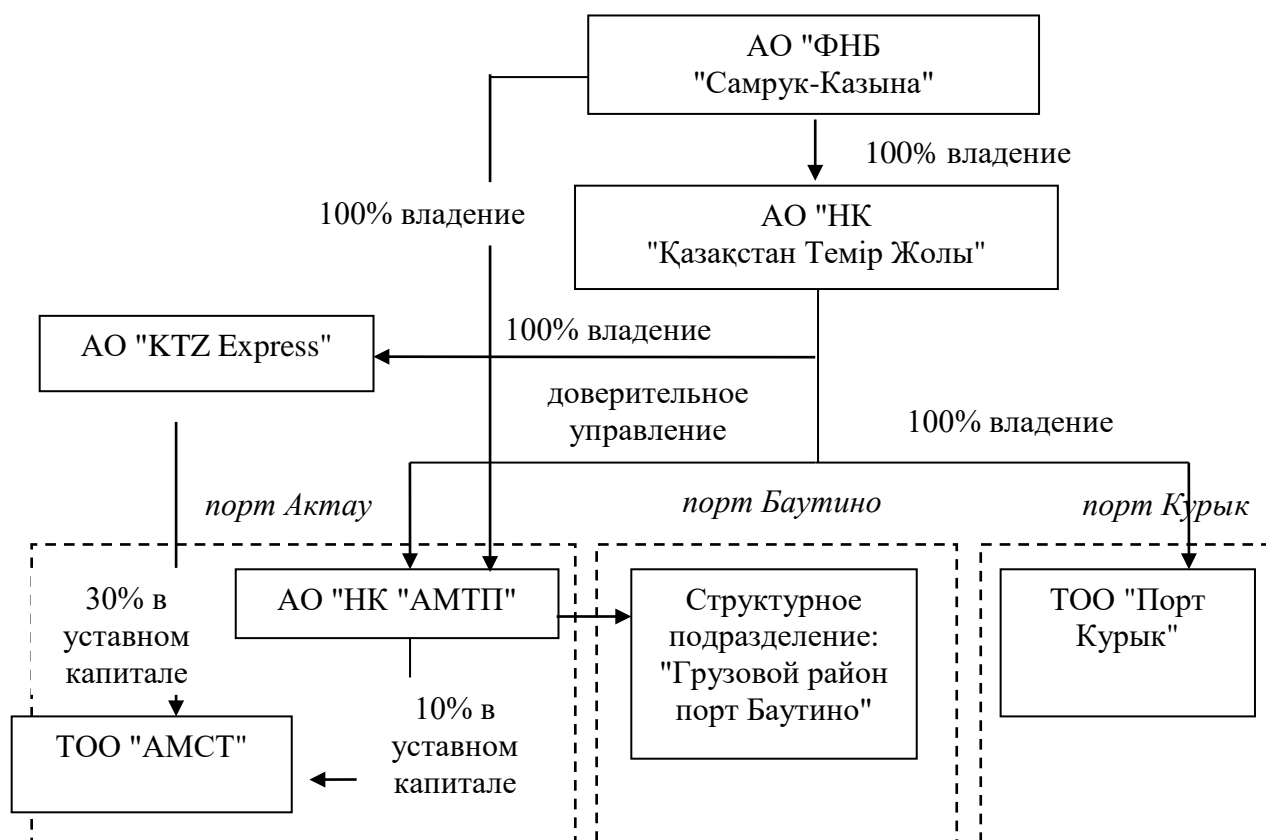


Рисунок 11 – Структура управления морскими портами РК (современное состояние)

Примечание – Составлено автором на основе источника [104; 105; 108; 109; 110]

В итоге все ключевые субъекты управления портовой отрасли РК напрямую или опосредованно находятся под управлением единого оператора – КТЖ.

Результаты анализа нормативно-правовых актов акционерных обществ, стратегии развития КТЖ и документов стратегического планирования АМТП показали, что в своей деятельности предприятие ориентируется на основные направления развития КТЖ. Аналогичная ситуация складывается и у ТОО «порт Курык», которое является дочерним предприятием КТЖ. В соответствии с Правилами разработки, согласования, утверждения, мониторинга исполнения, корректировки планов развития и бюджета дочерних организаций КТЖ, планы развития и бюджеты дочерних организаций утверждаются решением Совета директоров после утверждения плана развития КТЖ [114]. По нашему мнению сложившаяся структура управления морскими портами РК под управлением единого оператора не создает конкурентную среду, которая побуждает субъекты рынка разрабатывать глобальные стратегии развития конкурентоспособности.

Попытки государства по созданию эффективной транспортно-логистической системы под управлением единого оператора не привели к желаемому результату. При этом только объемы перевалки зерна имеют тенденцию к устойчивому росту, что можно наблюдать на рисунке 12.

Производственные показатели работы портов Актау и Курык консолидированы и агрегированы на основе данных, предоставленных КТ МИИР РК, которая ведет учет объемов перевалки грузов через порты РК по видам грузов и направлениям транспортировки. Исходные данные по объемам перевалки грузов в международном сообщении через порты РК (Приложение Г). Данные консолидированы в различных аналитических разрезах с детализацией субъектов, осуществляющих перевалку через морские терминалы. На сегодняшний день производственные мощности морских портов загружены практически на 25% (грузооборот сократился с 10-13 млн. тонн в 2010-2014 годах до 5-6 млн. тонн в 2015-2019 годах).

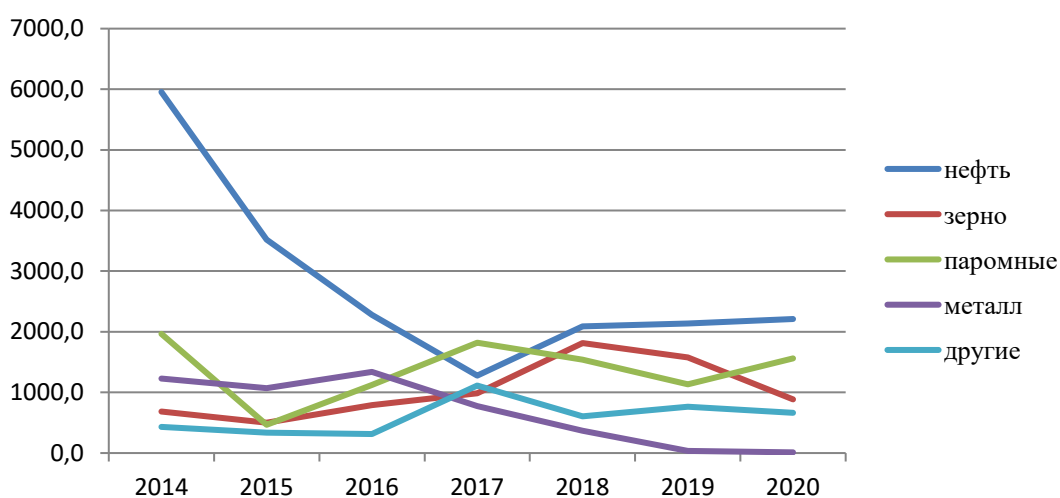


Рисунок 12 – Динамика перевалки грузов через порты Республики Казахстан

Примечание – Составлено автором

При этом, согласно данным Всемирного экономического форума, Казахстан по показателю эффективности морских портов в рейтинге занимает 92-е место (находятся на уровне ниже среднего), что говорит о низкой доступности и высокой стоимости услуг [2].

В связи с изменением состава хозяйствующих субъектов, осуществляющих услуги морских портов (АММТП, АМСТ, ТОО «порт Курык») государственное регулирование тарифов было поэтапно отменено. В 2014 году были дерегулированы погрузочно-разгрузочные услуги, в 2017 году услуги судозахода. Регулируемой услугой была определена только услуга судозахода для танкеров, осуществляющих транспортировку сырой нефти на экспорт [115].

Однако на сегодняшний день при снижении грузооборота с 10-13 млн. тонн в 2010-2014 годах до 5-6 млн. тонн в 2015-2019 годах, наблюдается увеличение стоимости судозахода для сухогрузов на 71% в порту Актау и на 36% в порту Баутино. С 2020 года субъекты управления, осуществляющие услуги судозахода, увеличили стоимость судозахода на 176 и 278% соответственно (таблицы 11, 12). Детализация расчетов (Приложение Ж).

Таблица 11 – Динамика стоимости услуг судозахода по типам судов в порту Актау

Типы судов	При установленных уполномоченным органом ставках сбора (тенге)		При применяемых субъектом ставках сбора (тенге)	Коэффициент роста, %	
	2016	2017-2020	2017-2020		
Сухогруз (GRT - 4 110)	862 049,7	1 194 897,5	2 041 795,4	138	171
Паром (GRT - 11 450)	529 614,7	656 058,6	790 305,5	123,8	120
Танкер (GRT - 5 143)	1 056382,9	1 473 754,2	1 473 754,2	139,5	0
Примечание – Составлено автором					

Таблица 12 – Динамика стоимости услуг судозахода по типам судов в порту Баутино

Типы судов	При установ ленных став ках сбора (тг)	При приме няемых став ках сбора (тг)	При приме няемых став ках сбора (тг)	При прим еняемых став ках сбора (тг)	Коэффициент роста	
	2016-2017	2018	2019	2020	2019	2020
Сухогруз (GRT- 3183)	342 284.7	389 564.8	467 374.6	1 301 025.5	136%	378%
Прочие суда (GRT- 1858)	195 955.3	222 258.3	266 609.4	495 857.5	136%	253%
Примечание – Составлено автором						

Дерегулирование услуг судозахода по типам судов поставило в неравные условия танкера и сухогрузы, осуществляющие международные перевозки через порт Актау и суда сервисного флота, осуществляющие внутренние (каботажные) перевозки в порту Баутино, где не произошло изменения структуры рынка [67, р. 87]. С технологической точки зрения, услуги судозахода с задействованием имеющейся инфраструктуры оказываются для всех типов судов одинаково.

На практике увеличение тарифов на услуги судозахода приводит к увеличению фрахтовых ставок на морские перевозки и соответственно удорожанию экономики транспортного коридора. При расчете ставок на перевозку грузов судовладелец учитывает затраты на оплату портовых сборов (Приложение Ж).

В качестве примера рассмотрим транспортировку металла в направлении Ирана через порт Актау. При оценке производственной стоимости транспортировки металла примем допущение, что данная оценка проводится при сложившемся уровне расходов судоходной компании, т.е. постоянные расходы и переменные расходы, кроме услуг судозахода в порту Актау являются постоянными в анализируемом периоде.

При регулировании услуг судозахода тарифы порта Актау в себестоимости перевозки металла составляли порядка 6% от рейсовой ставки,

при увеличении стоимости судозахода на 70% они составили 10%, при этом рост ежегодных расходов компании на одно судно составил порядка 27 млн. тенге. Детальные расчеты представлены в приложении 3.

В свою очередь структура государственного управления торговым флотом также претерпела изменения, вытекающие из международных обязательств РК, как «морского государства», выполняющего функции: в качестве «государства флага» и в качестве «государства порта».

С целью создания правового поля для повышения конкурентоспособности торгового флота был создан Международный судовой реестр РК [109]. Регулирование деятельности торгового флота осуществлялось через экономические методы государственного регулирования, путем предоставления налоговых льгот и преференций.

В морском порту, помимо обслуживания судов и осуществления операций с грузами, используемых в целях торгового мореплавания осуществляется государственный портовый контроль в соответствии с международно-правовыми обязательствами РК. В силу административно-властного характера данная функция не может осуществляться коммерческим субъектом [56, с. 126]. Для выполнения требований международных морских конвенций была создана МАП [116]. В связи с чем, из организационной структуры управления АМТП были выведены функциональные подразделения капитана порта и портнадзора.

Сложившаяся структура государственного управления торгового флота РК представлена на рисунке 13.

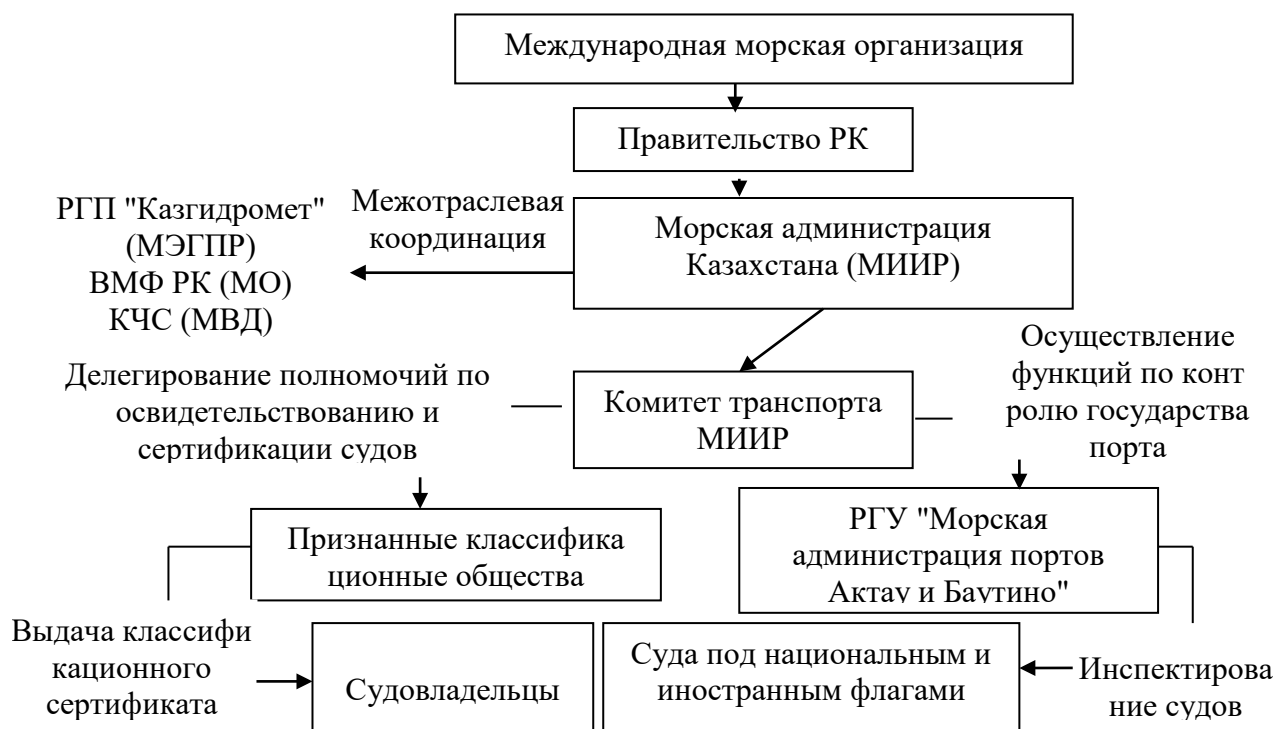


Рисунок 13 – Структура государственного управления торгового флота Республики Казахстан

Примечание – Составлено автором на основе источника [109, 116, 117, 118]

Основным юридическим органом, регулирующим деятельность торговых судов, является государство регистрации судна, то есть «государство флага», которое отвечает за регулирование всех аспектов коммерческой и эксплуатационной деятельности судна. Обязанность государства флага обеспечивать выполнение его судами установленных требований международных конвенций [117, р. 147].

Контроль государства порта – осмотр иностранных судов в национальных портах с целью подтверждения того, что состояние судна, его оборудование соответствует требованиям международных конвенций.

Закон РК «О торговом мореплавании» дает правовую основу для проведения освидетельствования и инспекций судов, расследований аварий, делегирования полномочий признанным организациям, наличия на борту судовых документов и перевозку опасных грузов [117, р. 148]. Санкции за нарушения по вопросам морской безопасности, безопасности мореплавания и предотвращения загрязнений предусмотрены Кодексом «Об административных правонарушениях».

Уполномоченным органом, осуществляющим руководство в сфере торгового мореплавания является Министерство индустрии и инфраструктурного развития РК. Уполномоченный орган выступает в качестве Морской администрации Республики Казахстан [15]. Комитет транспорта – это ведомство МИИР РК, которое осуществляет деятельность «государства флага» в соответствии с применимыми инструментами ИМО. Комитет транспорта, заключив письменные соглашения, делегировал деятельность по освидетельствованию и сертификации всех судов признанным организациям (6 членов МАКО для судов, совершающих международные рейсы и одно для судов, плавающих в казахстанских водах) [118].

МАП является территориальным подразделением Комитета транспорта в регионе расположения портов на Каспийском море, которая в свою очередь выполняет функции контроля «государства порта».

Существующая структура регулирования торгового флота РК является в принципе применимой в международной практике.

В рамках исследования автором пройдена стажировка в Литовской Республике и Республике Латвия, которые являются полноправными членами Парижского меморандума. Опыт государственного управления морскими портами и торговым флотом которых приведен в разделе 1.3 данной работы.

Вместе с тем, проведен сравнительный анализ осуществления КГП, результаты которого приведены в таблице 14.

Проверки иностранных судов в Казахстане рассматриваются как контроль государства порта, однако они в большей степени напоминают оформление разрешения на выход из порта и не выполняются в полном соответствии с критериями ИМО [117, р. 150]. Таким образом, следует четко различать указанный контроль и контроль государства порта, предусмотренный документами ИМО.

Таблица 13 – Сравнительная таблица функций контроля государства порта

Функции КГП	Казахстан	Латвия	Литва
Уполномоченные организации	Морская администрация портов Актау и Баутино	Морская администрация Латвии (инспекция безопасности на море)	Администрация безопасности на транспорте Литвы (отдел безопасности на море)
Правила и порядок осуществления КГП	Отсутствуют подробные правила, положения, инструкции и порядки осуществления КГП	Согласованные процедуры проверки судов под иностранным флагом регулируются Директивой 2009/16 / ЕС Европейского парламента и Совета от 23 апреля 2009 года о контроле со стороны государства порта	
Результаты инспектирования судов	Не имеется базы данных результатов проверок (документация по итогам проверок ведется на бумаге)	Результаты инспектирования судов вносятся в общую базу данных государств-членов Парижского меморандума	
Примечание – Составлено автором по результатам материалов стажировки			

Также основным недостатком по выполнению функции «государства флага» в Казахстане определено отсутствие механизма оценки наличия в признанных организациях достаточных ресурсов с точки зрения технического, управленческого и научного потенциалов для выполнения поставленных перед ними задач в соответствии с Кодексом о признанных организациях (резолюция ИМО MSC.349).

Далее рассмотрим, соответствие проведенных реформ макроэкономической политике РК. Основные цели и задачи в части развития морского транспорта представлены в таблице 14.

Таблица 14 – Основные программные документы по развитию морской транспортной системы Республики Казахстан

Уровни системы государственного планирования	Наименование документа	Основные цели (ориентиры) по развитию инфраструктуры	Задачи по реализации поставленных целей
1	2	3	4
Документы 1-го уровня	Стратегия «Казахстан-2050»	Развитие на принципах прибыльности, возврата от инвестиций и конкурентоспособности (развитие ГЧП)	Глобальная инфраструктурная интеграция и развитие транзитного потенциала
	Стратегический план 2025	Отказ от количественного роста, переход на модель качественного экономического роста, (поощрение конкуренции, лидирующая роль частного бизнеса с применением механизмов ГЧП)	Модернизация транспортно-логистической инфраструктуры

Продолжение таблицы 14

1	2	3	4
	Прогнозная схема 2030	Системный подход к развитию инфраструктуры, согласованность действий ЦГУ и МИО	Развитие и модернизация инфраструктуры морских портов
Документы 2-го уровня	Нұрлы-жол 2020-2025	Повышение экономической эффективности и конкурентоспособности субъектов транспортной инфраструктуры	Создание институциональных условий для развития субъектов транспорта
Документы 3-го уровня	Стратегический план Министерства индустрии и инфраструктурного развития на 2020-2024 годы	Дальнейшее развитие морского транспорта РК	Приобретение судов сервисного флота
Примечание – Составлено автором на основе источника [1, 2, 3, 119]			

В Стратегии «Казахстан-2050» одним из приоритетов развития определена экономическая политика, которая строится на «всеобъемлющем экономическом прагматизме на принципах прибыльности, возврата от инвестиций и конкурентоспособности». При этом обозначается необходимость нахождения новых ниш для экономического роста и развития ГЧП [1].

Прогнозной схемой территориально-пространственного развития предусмотрено дальнейшее развитие и модернизация инфраструктуры морских портов, однако выдвигается предположение о возможном сокращении спроса на транспортировку товаров в направлении Восток-Запад и соответственно простое инфраструктурных объектов [119]. Также одной из задач является развитие транспортной инфраструктуры на основе системного подхода к развитию инфраструктуры.

В Стратегии 2025 предусмотрена «новая модель экономического роста: высокопроизводительная экспортоориентированная конкурентная экономика», предполагающая качественные изменения за счет поощрения конкуренции и усиления роли частного бизнеса [3].

Вместе с тем, проведенный анализ программных документов 2-го и 3-го уровня выявил отсутствие ключевых целей РК в отношении институционального развития портового сектора, а также механизмов по достижению данных целей. Принятая в 2019 году Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 ставит новые задачи повышения конкурентоспособности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков, путем разработки и реализации комплекса мероприятий по развитию объектов транспортной инфраструктуры с применением механизмов ГЧП [2]. При этом, в качестве основных направлений «повышения экономической эффективности и конкурентоспособности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков» предусмотрено дальнейшее наращивание торгового флота (паромов, контейнеровозов) путем применения

механизма бюджетного кредитования [2]. Фактически государственная политика в области морского транспорта направлена как и прежде на количественный рост, без применения механизмов перехода на модель качественного экономического роста.

Коммерциализация деятельности порта, то есть внедрение коммерческих принципов и практики в стратегию управления государственной собственностью, подразумевает внедрение коммерческой, подобной бизнесу среды, в которой администрация порта несет ответственность за эффективность принятых решений. На практике субъектам управления морскими портами не хватает юридической корпоративной независимости для обеспечения эффективной деятельности.

Также выявлено наличие взаимоисключающих инициатив на этапе стратегического планирования. Основным аргументом передачи АМТП в доверительное управление КТЖ являлось реализация стратегии «свой груз – свой порт – свой флот» для выполнения стратегической задачи по полноценному использованию транзитно-транспортного потенциала Казахстана. При этом в стратегическом плане КТЖ стояла задача в полном обеспечении транзита грузов через порт Актау к 2025 году [120]. Однако в соответствии с дальнейшей стратегией КТЖ по формированию оптимальной бизнес модели проводится работа по сокращению количества юридических лиц и созданию целевой структуры активов [121]. В связи с чем АМТП включен в план приватизации, имея статус стратегического объекта [122]. Также необходимо учитывать тот факт, что в план приватизации включен единый хозяйствующий субъект с основной государственной инфраструктурой как в порту Актау, так и в порту Баутино [123].

При этом хотелось бы подчеркнуть, что при отчуждении АМТП (соответственно его структурного подразделения «Грузовой район порт Баутино») возникает возможность создания частной монополии вместо прежней государственной. Последствия приватизации без адекватной конкуренции весьма спорны [35, р. 180]. Существование частной монополии не обязательно сокращает государственные меры регулирования, поскольку для контроля за их деятельностью придется создавать новые регулирующие органы.

На основании изложенного, мы можем сделать выводы о том, что, что проведенные реформы по созданию новых субъектов рынка, коммерциализации морских портов и дерегулированию услуг являются необходимым, но недостаточным условием эффективного использования инфраструктуры морских портов и задействования торгового флота.

Принципом эффективности бюджетных инвестиций в морской отрасли является показатель прямого результата по достижению проектной мощности грузооборота морского порта. Объем перевалки грузов является ключевым фактором, влияющим на производственные показатели работы морских портов и соответственно торгового флота, при этом транспортировка грузов торговыми судами является вторичной услугой, которая может рассматриваться как предложение услуги перевозки при наличии спроса.

Вероятно многие проблемы морских портов РК не носят технического характера (инвестиции в современную портовую инфраструктуру в целом были внушительными), а наиболее важными являются микроэкономические основы развития субъектов рынка морских перевозок и конкурентной среды в которой они функционируют.

Ключевыми проблемами государственного управления морскими портами и торговым флотом определяем:

– в части нормативно-правового регулирования основной правовой пробел состоит в отсутствии определения и закрепления зоны ответственности института портовой власти - администрации порта, выполняющей функции государственного регулирования, что является препятствием в выстраивании модели управления морскими портами с разделением регуляторных функций. Вместе с тем, в действующем законодательстве обозначены права и ответственность «владельца морского порта» и «администрации порта» в случае применения скидок на обязательные услуги морского порта;

– в части стратегии развития отрасли это - отсутствие ключевых целей РК в отношении институционального развития портового сектора, применения механизмов перехода на модель качественного экономического роста, а также включение стратегического объекта АМТП, с имеющейся государственной собственностью в портах Актау и Баутино в план приватизации;

– дерегулирование услуг судозахода привело к повышению стоимости: в течение 3 летнего периода услуги на судозаход в порту Актау для сухогрузов повысились на 176%, для паромов на 32%, в порту Баутино - для сухогрузов на 278%, для сервисного флота на 153%, что в конечном итоге привело к увеличению рейсовой ставки в структуре себестоимости транспортировки груза;

– в части развития конкурентоспособности морских портов, то сложившаяся структура управления морскими портами РК под управлением единого оператора КТЖ не создает конкурентную среду: КТЖ - доверительный управляющий АМТП с объектами инфраструктуры в порту Актау и Баутино, КТЖ имеет 40% доли участия в уставном капитале АМСТ, ТОО «порт Курык» - дочернее предприятие КТЖ. Субъектам управления морскими портами не хватает юридической корпоративной независимости для разработки глобальных стратегий конкурентоспособности.

Сложившаяся ситуация показывает, что принятые меры по дерегулированию и усилия по введению конкуренции являются недостаточным условием для изменения конкурентной среды для субъектов рынка и возможно требуются более активные институциональные изменения.

Подводя итог, можно констатировать, что усилия государства должны быть направлены не на поддержку отдельных хозяйствующих субъектов, а на развитие организационно-экономических отношений между ними, путем развития конкуренции и внедрения механизмов ГЧП. При этом отмечаем, что основной единицей конкуренции является отрасль. Следовательно необходимо определить структуру рынка морских перевозок.

2.2 Определение структуры рынка морских перевозок

Структура организационно-правовых форм и количество субъектов рынка морских перевозок подвержена постоянным изменениям, что свидетельствует о динамичности рынка, регулируемого конкуренцией на услуги морских портов и торгового флота [124]. Следовательно, конкурентная стратегия должна основываться на всестороннем понимании структуры отрасли и процесса ее изменения.

Основной единицей конкуренции – является отрасль, то есть группа конкурентов, производящих товары или услуги и непосредственно соперничающих между собой [48, с. 70]. Структура отрасли важна для международной конкуренции по ряду причин: структура отрасли устанавливает требования к конкуренции, изменение структуры отрасли создает возможности для субъектов рынка морских перевозок определить конкурентные преимущества для поиска и занятия новых ниш.

Повышение важности Каспийского моря как международной транспортной артерии, а также прогнозируемая тенденция роста объемов грузооборота побудило прибрежные государства активно наращивать пропускную способность морских портов и увеличивать количество торгового флота в целях закрепления своих позиций на региональном рынке международных перевозок [125, 126].

В настоящее время действуют следующие основные сообщения через Каспийское море это:

- иранское направление - прямое водное сообщение в Иран, смешанное сообщение - в страны Персидского залива, через порт Бендер-Аббас на юге Ирана;

- российское направление – прямое водное сообщение с портами России: Каспийского (Махачкала, Астрахань и Оля) и Азовского бассейнов. Есть возможность дальнейшей транспортировки в европейские страны Черноморского бассейна через канал Волго-Дон;

- прямое водное сообщение по каналу Волго-Дон и смешанное железнодорожно-морское сообщение: Актау (Курык) - Алят - Батуми в страны Кавказа и Черноморско-Средиземноморского бассейна;

- прямое водное сообщение по каналу Волго-Балт. в страны Балтийского бассейна.

Основными видами перевозимых на Каспии грузов являются нефть, металл, контейнера, лесоматериалы и бумага, зерновые культуры, колесная техника и др.

Наиболее важными портами Каспийского моря, задействованными в международных перевозках являются: на казахстанском побережье - Актау и Курык, иранском Ноушахр, Анзали, Амирабад, Нека, азербайджанском - Алят, российском - Махачкала, Астрахань и Оля, туркменском побережье - Туркменбаши [127].

Глобальные изменения технологий обработки грузов и рост международной торговли привели к многочисленным программам расширения/модернизации портов, как правило, требующим значительных

капитальных затрат и неизменно приводящим к переизбытку региональных мощностей [6, р. 44].

Прикаспийские страны также предприняли множество инициатив по модернизации портовой инфраструктуры для увеличения их пропускной способности в рамках государственных программ развития. В частности в течение последних лет проведены работы по созданию дополнительных мощностей в портах Астрахань, Туркменбаши, Анзали, Амирабад, Алят, Актау и Курык. К 2020 году суммарные мощности портовых инфраструктур на Каспии будут способны переваливать порядка 150 млн. тонн [128].

Прогнозные показатели пропускной способности морских портов на Каспийском море составлены на основании анализа открытых источников и представлены на рисунке 14.

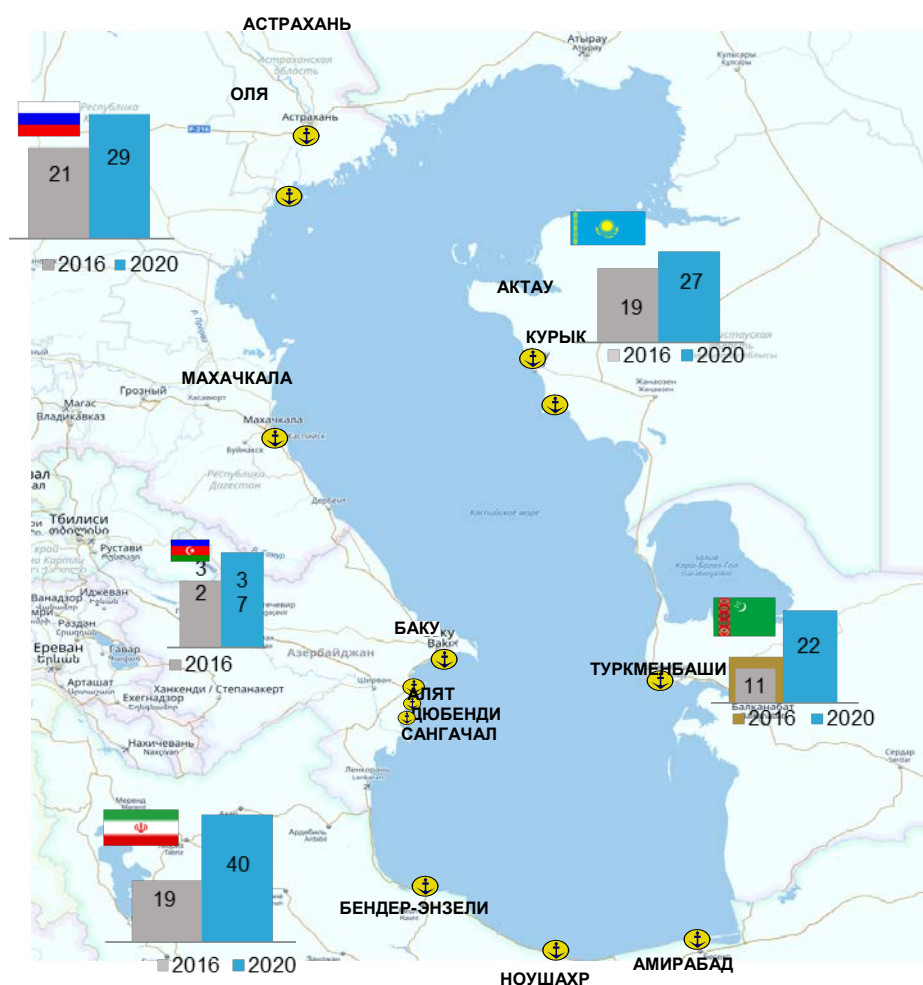


Рисунок 14 – Динамика развития портовых мощностей прикаспийских стран

Примечание – Составлено автором

Мощности прикаспийских портов на сегодняшний день значительно превышают грузооборот. Вместе с тем, многие исследователи рассматривают избыточные мощности как необходимость, так как только загрузка портов достигает 70%, начинается перегрузка, что является неприемлемым среди

конкурирующих портов, где суда должны обслуживаться как можно быстрее в течение определенного периода времени [6, p. 45].

Также можно отметить специализацию портов по направлению грузоперевозок: порты Казахстана, России и Туркменистана работают преимущественно с экспортом, в портах Ирана доминирует импорт, в портах Азербайджана - транзит. Вместе с тем, анализ стратегических документов прикаспийских стран по развитию морских портов выявил тенденцию ориентации собственных (экспортных) грузов на национальные порты и амбициозные планы по переориентации транзитных грузов с альтернативных маршрутов [86; 87; 88; 125].

Грузооборот российских портов в значительной мере ориентирован на Иран, в рамках транспортного коридора «Север-Юг». Также особо хотелось подчеркнуть, что в России и Иране применяется модель управления морскими портами - порт-арендодатель, что дает возможность операторам терминалов принимать более оперативные решения по вопросам операционной деятельности. Все проекты по модернизации порта Оля предусматривается реализовать на принципах ГЧП, когда государство инвестирует в строительство основной инфраструктуры акватории, а частные инвесторы в технологическую зону [86].

Азербайджан является одним из основных стратегических звеньев инициативы ЕС ТРАСЕКА, с задействованием порта Алят и развитых железных и автомобильных дорог через Грузию и Турцию до Черного моря и далее в страны Европы [87]. В 2017 году начала свое функционирование Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут», объединяющая и представляющая интересы ряда стран и компаний в рамках коридора ТРАСЕКА, который пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и страны Европы [2].

Порт Туркменбаши в сфере транзитных перевозок рассматривается одним из конкурентов порта Актау и Курык, представляющий в рамках коридора ТРАСЕКА, альтернативный маршрут транспортировки (в обход территории Казахстана). Однако экспертами оценивается низкая конкурентная позиция порта Туркменбаши за транзитный китайский груз в силу политических мотивов и осторожное отношение потенциальных инвесторов [127]. Также порт Туркменбаши в большей степени ориентирован на экспорт и импорт туркменских грузов.

Вместе с тем, подчеркиваем, что любой порт состоит из множества терминалов, то есть секции порта, состоящей из одного или нескольких причалов, предназначенных для определенного типа обработки грузов. Изменения в области технологий транспортировки грузов обладают высокой степенью влияния на отрасль морских перевозок, что сказывается на модернизации инфраструктуры морских портов-терминалов, а также строительстве специализированных судов.

Глобальная тенденция контейнеризации грузов также оказала влияние на развитие прикаспийских портов. Доля контейнерных перевозок в торговле

товарами, доставляемыми морем, постоянно растет под действием двух факторов: перемещение в данный сегмент грузов, которые ранее перевозились навалом/наливом, а также быстрый рост торговли товарами, которые традиционно перевозились в контейнерах [129]. Вместе с тем, контейнерные перевозки являются самым технологичным способом перевозки грузов. Транспортировка контейнеров может осуществляться как на паромах, так и на сухогрузных судах. При этом перевозка на сухогрузах более эффективнее как по максимальной грузоподъемности (на сухогрузах - 100 TEU, на паромах - 60 TEU), так и по стоимости фрахта, исчисляемого для сухогрузов по весу контейнера, а для парома - по занимаемым погонным метрам[6, р. 48].

В настоящее время в Каспийском бассейне возможность перевалки паромных грузов, включая контейнера существует в портах Оля, Махачкала, Анзали, Алят, Туркменбаши, Актау и Курык. Устойчивое паромное сообщение наблюдается на линиях Алят-Курык-Алят и Алят-Туркменбаши-Алят. Однако сообщение по этим направлениям, как и в целом на Каспии не является регулярным.

Необходимость строительства новых паромных мощностей также обусловлена создаваемой инфраструктурой в смежных отраслях и прикаспийских государствах. Созданы паромные терминалы в порту Алят и железнодорожный туннель «Мармарай» через Босфорский пролив, обеспечивающие прямой мультимодальный выход по Каспийскому морю на европейский рынок.

Характеристики и параметры любого порта определяются его геополитическим положением, географическими характеристиками, ролью в логистической системе по обработке определенного вида груза и что несомненно важно моделью его управления [130].

Анализ стратегий развития прикаспийских государств и сложившейся практики транспортировки грузов через прикаспийские порты показывает, что экспортные грузы ориентированы на собственные порты, существует определенный уровень конкуренции за транзитный груз, при этом для казахстанских портов представляют некоторую «угрозу» только российские порты и порт Туркменбаши. Большую угрозу представляет переориентация транзитного грузопотока в обход Каспийского моря ввиду развития международных транзитных коридоров в соседних государствах (железные дороги, автомобильные дороги, трубопровод) [2].

Как описывалось выше, основную экспортную базу казахстанских грузов через морские составляют - нефть, зерно, металл. При этом экспортные объемы нефти транспортируются в направлении портов Азербайджана и России. Экспортно-импортные паромные перевозки осуществляются только в направлении Азербайджана. Экспорт зерна и металла осуществляется в направлении Ирана, и в обратном направлении импорт строительных материалов, ТНП и других грузов (Приложение Г).

Структура объемов транспортировки грузов через порты РК по странам назначения представлена на рисунке 15, что наглядно показывает

динамичность рынка морских перевозок, которая подвержена постоянным изменениям.

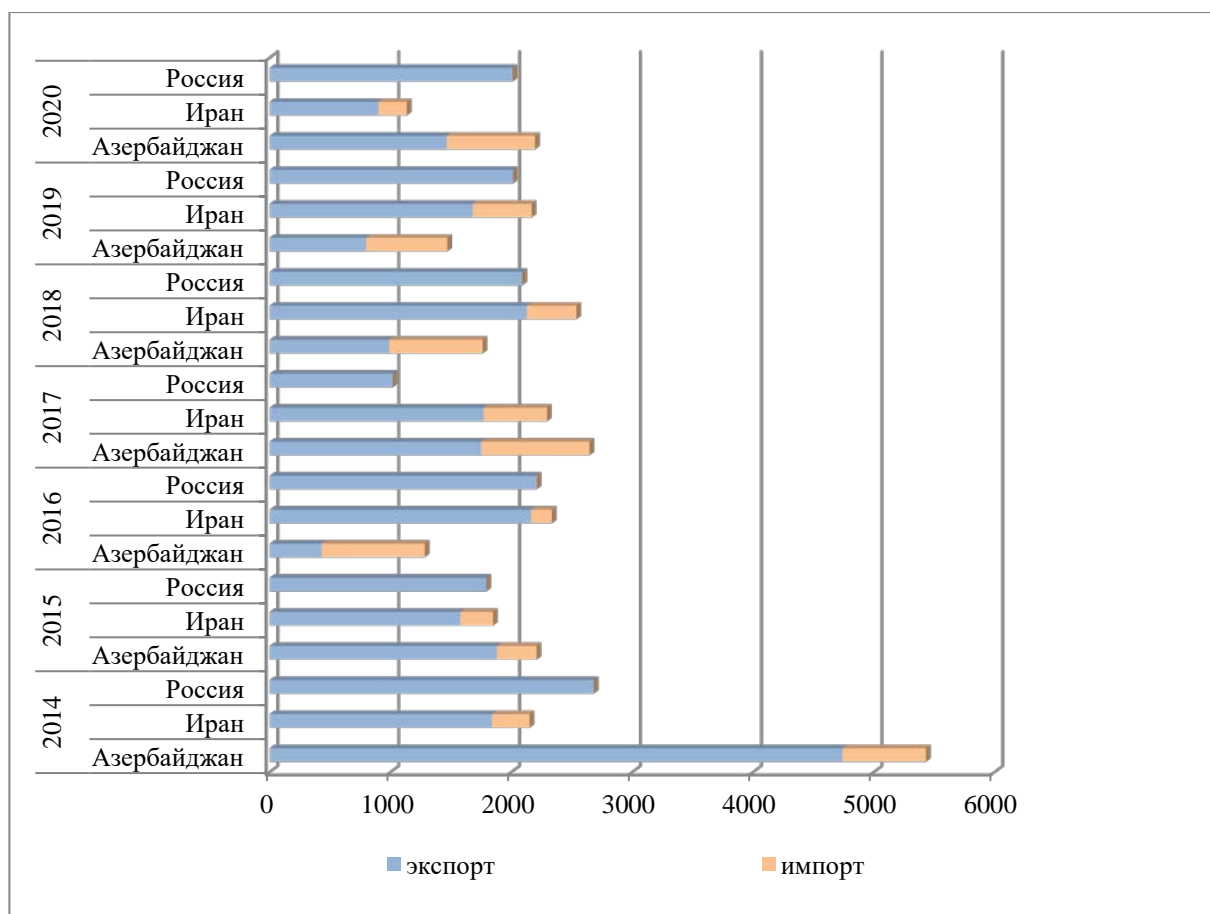


Рисунок 15 – Структура объемов транспортировки грузов через порты РК по странам назначения

Примечание – Составлено автором (детализация исходных данных приведена в приложении Г)

В соответствии с Конвенцией о правовом статусе Каспийского моря любая деятельность морского транспорта осуществляется только судами под флагами прикаспийских стран [92]. В связи со сложившейся номенклатурой перевозимых грузов через Каспийское море, морской транспорт представлен следующими основными специализированными торговыми судами: танкерами, сухогрузами и паромами.

Лидером по объему перевозок нефтеналивных грузов является Азербайджанское государственное Каспийское морское пароходство «Каспар», которое обеспечивает значительный объем перевозок сырья и нефтепродуктов в пределах Каспийского моря [131].

Общее число российских танкеров на Каспии составляет 27 единиц, большая часть суммарного дедвейта нефтеналивного флота России в регионе приходится на судоходную компанию ООО «Палмали» - 100 тыс. тонн

(суммарный дедвейт танкерного флота пароходства «Каспар» – около 444 тыс. т, компании КМТФ – 78 тыс. т) [132].

Компания «Палмали» работало на всех основных маршрутах каспийских нефтеперевозок (кроме азербайджанского направления). Однако в связи со сложившейся конъюнктурой рынка по снижению объемов транспортировки нефти через Каспийское море, компания намерена реализовать нефтеналивной флот через торги [133].

Количественные показатели структуры торгового флота прикаспийских государств по типам судов отображены на рисунках 16, 17, 18.



Рисунок 16 – Структура торгового флота прикаспийских государств (нефтеналивные суда-танкера)

Примечание – Составлено автором на основе источника [134]

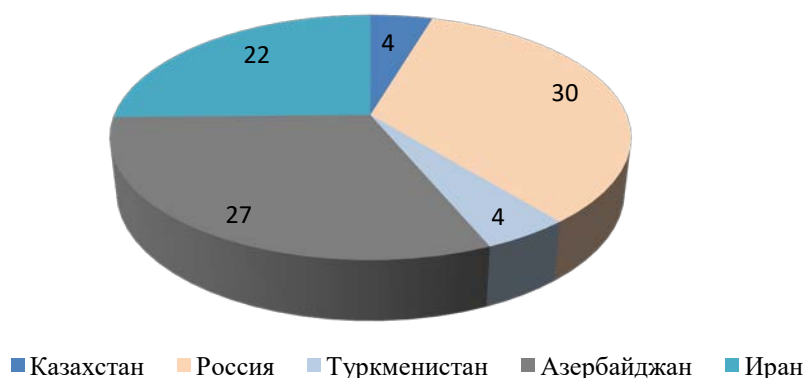


Рисунок 17 – Структура торгового флота прикаспийских государств (сухогрузные суда-сухогрузы)

Примечание – Составлено автором на основе источника [134]



Рисунок 18 – Структура торгового флота прикаспийских государств (паромы)

Примечание – Составлено автором на основе источника [134]

На нефтеналивной флот всех российских судоходных компаний приходится 33% нефтеналивных грузов, на Азербайджан – 47% и на Казахстан – 20% [134]. Главным условием конкуренции на рынке нефтеперевозок на Каспии являются не столько объемы транзитной нефти, сколько необходимость сохранения качества перевозимых нефтепродуктов.

На рынке перевозок сухих грузов по грузообороту лидирующее положение занимает Россия. В основном сухогрузные перевозки совершает флот Логистической Инвестиционной Группы «Сафинат». Под управлением группы «Сафинат» находится флот в количестве 22 судов общей грузоподъемностью более 100 тыс. тонн [135].

В связи с изменением конъюнктуры рынка около 23 из имеющихся сухогрузов Азербайджана осуществляют грузоперевозки в Черном, Средиземном и отчасти Мраморном морях. У этих сухогрузов и судов типа «Ро-Ро» нет постоянных маршрутов, и они в основном фрахтуются для перевозки разовых грузов в порты Европы, Ближнего Востока и Северной Африки. На Каспии же в основном задействованы паромы, общая их численность составляет 15 единиц [51].

Преобладающие объемы транспортировки паромных грузов осуществляет «Каспар», туркменские паромы задействованы на участке Алят-Туркменбаши-Алят. В таблице 15 показана динамика судозаходов в порты РК судов под флагами прикаспийских государств. Показатели количества судозаходов консолидированы на основании отчетов МАП. Показатели количества судозаходов дифференцированы по видам судов, осуществляющих международные перевозки грузов, исходные данные (Приложение И).

Основной объем транспортировки сухих грузов в направлении Ирана осуществляют судоходные компании Ирана, в связи с применением антисанкционных мероприятий. Особо следует отметить сбор за пользование грузовладельцами иностранных перевозчиков. В соответствии с решением правительства Ирана при осуществлении перевозки импортируемых товаров неиранским грузоперевозчиком взимается дополнительный сбор в размере 10% от стоимости перевозки [136].

Таблица 15 – Динамика судозаходов в порты РК в разрезе типов судов под национальными флагами

Национальность судов	Типы судов	Количество судозаходов, год						
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Порт Актау								
Республика Казахстан	Танкера	204	230	224	100	205	192	202
	Сухогрузы	20	29	42	19	27	74	58
Российская Федерация	Танкера	200	98	100	40	5	7	36
	Сухогрузы	187	135	150	105	277	233	172
Азербайджанская Республика	Танкера	250	102	19	33	26	40	33
	Сухогрузы	17	10	16	4	21	5	3
	Паромы	370	190	546	284	78	2	4
Исламская Республика Иран	Сухогрузы	420	450	460	393	365	334	231
Порт Курык								
Республика Казахстан	Сухогрузы	-	-	-	8	34	70	3
Российская Федерация	Сухогрузы	-	-	-	13	37	15	2
Азербайджанская Республика	Паромы	-	-	-	302	458	495	540
Примечание – Составлено автором								

В большинстве портов Каспийского бассейна национальный флот пользуется преференциями как в части величины портовых сборов, так и в операционной составляющей (передача национальных грузов судоходным компаниям под собственным флагом, внеочередная обработка судов под национальным флагом и др.). Также отдельные порты предоставляют скидки на портовые сборы, размер которых зависит от различных параметров. Результаты анализа существующих преференций и операционных преимуществ для судов на Каспийском море отображены в таблице 16.

Таблица 16 – Существующие преференции в портах прикаспийских стран для судов под национальным флагом

Наименование порта	Преференции на портовые сборы	Операционные преимущества
Азербайджан (Алят)	Дифференциация ставок портовых сборов для судов под национальным и иностранными флагами	Государственная политика загрузки судов под национальным флагом в вопросах распределения транспортировки грузов
Иран (Амирабад)	Преференции на портовые сборы для судов определенной категории под национальным флагом	Приоритет постановки и обработки судов под национальным флагом, а также судов перевозящих грузы для Государственной Торговой Корпорации Ирана
Туркменистан (Туркменбаши)	Отсутствие портовых сборов для судов под национальным флагом	Первоочередная приоритетность постановки и обработки судов под национальным флагом
Примечание – Составлено автором на основе источника [126, с. 187; 136]		

Вместе с тем отмечаем, что основные постулаты международно-правового регулирования для развития конкуренции в сфере торгового мореплавания заложены в Конвенции о правовом статусе Каспийского моря и Соглашении между правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта. Казахстан, как одна из сторон вышеуказанных соглашений, предоставляет равные условия доступа для судов под флагами прикаспийских стран без дифференциации портовых сборов для национального перевозчика [126, с. 187].

Сложившиеся механизмы государственного регулирования торгового флота на Каспийском море отличаются от общемировых механизмов регулирования рынка морских перевозок, которые действуют на рыночных условиях [137]. Каспийский рынок больше напоминает рынки внутренних перевозок, которые в большинстве стран являются закрытыми и защищенными от проникновения иностранных участников, путем установления более высоких ставок сборов для иностранных перевозчиков. Полагаем, что данный фактор также связан с ограниченным присутствием на рынке морских перевозок торгового флота третьих стран. В связи с чем, предлагается в рамках регулярных встреч Министров транспорта прикаспийских государств проработать вопросы предоставления равных условий доступа к инфраструктуре портов, без дифференциации портовых сборов в зависимости от флага судна, при этом рассмотреть вопросы дифференциации портовых сборов по принципам соответствия экологическим требованиям, внедрения инновационных решений и т.д. [126, с. 188]. Однако многолетняя практика показала, что интеграционные процессы на морском транспорте сдерживает то, что по характеру своей деятельности морской транспорт является международным, а по капиталу и составу участников судоходные компании национальные [126, с. 188]. Данная работа требует тесного сотрудничества, координации и последовательности в выработке единой политики [138].

Для судоходных компаний важными факторами при выборе порта для перевозки являются показатели качества инфраструктуры для обслуживания судов, время ожидания для захода в порт и время погрузки/разгрузки. Для грузоотправителей важными факторами являются тарифы за перевалку груза, регулярность морских перевозок.

Учитывая обобщенные требования клиентов и их поведение можно предположить, что администрация порта может повышать или снижать тарифы, не влияя на уровень спроса. Исключение могут составлять регионы с жесткой конкуренцией между портами с аналогичной инфраструктурой и внутренними соединениями. В этом случае возможно, что незначительное изменение портовых тарифов может привести к изменениям в структуре перевозок, что делает портовые тарифы стратегической переменной для конкуренции [139].

С целью выявления степени зависимости количества судозаходов от стоимости в портах Актау и Курык проведен корреляционный анализ (Приложение К). Результаты анализа показали, что даже при повышении стоимости судозахода на 70% степень зависимости одного показателя от

другого очень низкая (коэффициент корреляции – 0,19), что дает основание предположить о низком уровне межпортовой конкуренции.

На основании выводов о потенциале межпортовой конкуренции на рынке морских перевозок на Каспийском море, в рамках исследования считаем целесообразным рассматривать деятельность казахстанских портов, путем изучения структуры отрасли, схемы взаимоотношений между субъектами рынка, модели управления портами и возможность развития конкурентных отношений между субъектами методами государственного регулирования рынка морских перевозок.

Исследование эффективности деятельности порта базируется на базовом прогнозировании грузопотоков, экономическом влиянии грузопотоков на деятельность порта и развитие деятельности терминалов. Так как порты и торговый флот являются элементами транспортной системы, то основным условием функционирования является наличие спроса и предложения на транспортировку грузов, где транспортировка является лишь вторичной функцией [47, с. 146].

Однако недостаток информации в программных документах о перспективах и планах по развитию морских портов и торгового флота на фоне изменения конъюнктуры рынка за последние пять лет (сокращение грузовой базы, ввод в эксплуатацию конкурирующих терминалов/портов) является ограничивающим фактором при проработке прогнозов движения грузов через порты Казахстана, объемам транспортировки, анализе потенциала роста по типам и категориям грузов и анализе эффективности модели управления порта в сравнении с сопоставимыми портами на Каспийском море.

Грузовую базу для казахстанских портов на Каспии можно классифицировать как:

1) груз, транспортируемый на экспорт. Основной экспортный грузопоток составляют: нефть, металл, зерно и в небольших объемах цветные металлы, кокс, нефтепродукты и др.;

2) импортный груз, номенклатура которого включает: продукты питания, строительные материалы, химическая продукция, контейнеры, негабаритное оборудование, колесная техника, товары народного потребления, в основном для потребления в Мангистауской области;

3) транзитный груз, прогнозируемые объемы которого включают:
– контейнерные грузы, металлопродукция и товары народного потребления китайских производителей и т.д. [140].

Как представлено в таблице 17, основной грузооборот составляет экспортный груз, который колеблется в районе 80% от общего объема перевалки грузов через морские терминалы.

Таблица 17 – Динамика объемов перевалки по типам грузов в разрезе направлений транспортировки

Виды грузов	Направления транспортировки грузов (тыс. тонн)			Всего
	экспорт	импорт	транзит	

2014 год	9255,6	1 004,9	5,9	10 266,4
Нефть	5954,2	-	-	5 954,2
Зерно	686	-	-	686
Паромные	1 317,7	646,8	1	1 965,5
Металл	1 127,3	1,4	-	1 128,7
Другие	170,4	356,7	4,9	532
2015 год	5 248,1	598,9	49,7	5 896,4
Нефть	3521,3	-	-	3 521,3
Зерно	500,8	-	-	500,8
Паромные	131,4	287,3	47,6	466,3
Металл	1 049,7	20,6	-	1 070,5
Другие	44,9	291	2,1	337,8
2016 год	4 793,9	1 031,5	18	5 843,4
Нефть	2 278	-	-	2 278
Зерно	788	-	-	788
Паромные	311	796	18	1 125
Металл	1 346,5	-	-	1346,5
Другие	70,2	235,5	-	305,7
2017 год	4 533,3	1 422,5	15,4	5 971,2
Нефть	1 277,3	-	-	1 277,3
Зерно	985,1	-	-	985,1
Паромные	1 091,5	728,1	-	1 819,6
Металл	776,1	-	-	776,1
Другие	403,5	694,5	15,4	1 113,4
2018 год	5 203,7	1 183,1	35,1	6 421,9
Нефть	2 089,4	-	-	2 089,4
Зерно	1 814,1	-	-	1 814,1
Паромные	879,2	662,2	-	1 541,4
Металл	347,1	22,3	-	369,4
Другие	73,9	498,6	35,1	607,6
2019 год	4 488,1	1 160,9	6	5 655
Нефть	2 136,2	-	-	2 136,2
Зерно	1 576,1	-	-	1576,1
Паромные	512,4	622,4	-	1 134,8
Металл	36,7	-	-	36,7
Другие	226,7	538,5	6	771,2
2020 год				
Нефть	2 213,2	-	-	2 213,2
Зерно	887,2	-	-	887,2
Паромные	600,2	959,9	-	1 560,1
Другие	371,1	306,3	-	677,4
Примечание – Составлено автором (детализация исходных данных приведена в Приложении Г)				

В силу специфики рыночных отношений крупные компании и грузообразующие комплексы являются основными субъектами рынка, обеспечивающими экспортную грузовую базу в направлении порта Актау.

Перевозка нефти составляет отдельный рынок морских перевозок, так как требует специального оборудования для налива нефти в портах и перевозится исключительно танкерами, при соблюдении жестких конвенционных требований к техническим параметрам [141].

Ожидается, что до 2030 года основная часть сырой нефти из Казахстана будет транспортироваться по системе нефтепроводов «Атырау-Самара», «Каспийский Трубопроводный Консорциум» и «Казахстанско-Китайский Трубопровод» [142]. Договоры о «своп-операциях» с Ираном заморожены с 2010 года в связи с началом действий международных санкций. По мере увеличения пропускной способности нефтепровода КТК, объемы поставок через порт Актау сократились. Предпосылки для сохранения грузопотока сырой нефти через порт Актау не прогнозируются, однако проведенный анализ и интервью с представителями отрасли указывает на возможное выделение квоты в размере до 1,5 млн. тонн, так как Казтрансойл является оператором нефтеналивного оборудования в порту Актау. В свою очередь транспортировка нефти осуществляется в том числе национальным перевозчиком КМТФ, динамика перевозки которой показана в таблице 18.

Таблица 18 – Динамика транспортировки нефти из порта Актау национальным перевозчиком КМТФ

Порты назначения	Ед. изм.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
		год	год	год	год	год	год	год	год	год	год	год	год	год
Махачкала	тыс. тонн	4012	3815	3878	3833	3483	2779	2677	1115	1611	662	1875	543	533
Нека	тыс. тонн	1058	1782	575	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Баку	тыс. тонн	168	1521	1622	2043	2457	2335	1919	915	33	234	0	0	0
Примечание – Составлено автором на основе источника [143]														

Крупнейший экспортный поток металлов в объеме порядка 15-20% направляется через сухогрузные терминалы порта Актау в Иран [144]. Основная часть экспортного зерна до 2013 года транспортировалась в страны Каспийского бассейна и Турцию. Однако в связи со снижением качества зерна, производимого в Казахстане, Азербайджан и Турция стали наращивать импорт российского зерна. Основным рынком потребления казахстанского зерна экспортируемого через порт Актау является Иран. В среднем 68,9% экспортируемого объема зерна в Иран приходится на порт Актау, остальная часть перевозится по железной дороге [145].

Для транспортировки металла и зерна используются сухогрузные суда. Основной объем данных грузов в направлении Ирана транспортируется торговым флотом Ирана, на долю казахстанского флота приходится порядка 10% объемов [2].

Сведения по составу флота, зарегистрированного в судовых реестрах Республики Казахстан получены на основе отчетов МАП, которые предоставляются на ежемесячной основе в Комитет транспорта МИИР [146].

По состоянию на конец 2019 года в судовых реестрах Республики Казахстан зарегистрировано 318 судов, их них: в государственном судовом морском реестре - 205 судов, в бербоут-чартерном реестре – 101 судно, зафрахтованные казахстанскими юридическими лицами и получившие временное право плавания под Государственным флагом Республики Казахстан, в международном судовом реестре – 12 судов под казахстанским флагом.

Структура торгового флота Казахстана представлена на рисунке 19, где сервисные суда регистрируются в государственном и бербоут-чартерном реестре и осуществляют каботажные перевозки.



Рисунок 19 – Структура торгового флота Казахстана

Примечание – Составлено автором по источнику [146, с. 1]

Казахстанский торговый флот, задействованный в международных перевозках, является одним из «молодых» флотов на Каспии и отвечает современным требованиям по соблюдению мер безопасности при перевозке грузов между портами на Каспийском море [147]. Танкерный флот состоит из 8 танкеров, грузоподъемностью 12 тыс. тонн каждый. Сухогрузный флот (сухогрузы) состоит из 4-х судов, с общей грузоподъемностью 24 тыс. тонн. На сегодняшний 8 танкерами владеет КМТФ на праве собственности, а 4 сухогрузных судна эксплуатируются на условиях бербоут-чартера.

Сервисный флот (буксиры, баржи, суда для подводно-технических и водолазных работ, кабелеукладочные суда, суда-спасатели, суда для инженерно-геологических изысканий, суда-нефтеборщики, суда снабжения и т.п.) обеспечивает поддержку морских операций в КСКМ.

Особенностью морских портов Казахстана является их специализация: порты Актау и Курык обслуживают суда международного плавания, а порт Баутино – суда каботажного плавания, в основном сервисный флот, что можно

наблюдать на рисунке 20. Показатели количества судозаходов дифференцированы по видам судов, осуществляющих международные перевозки грузов, исходные данные (Приложение И). Анализ проводился по каждому году периода 2014-2020 гг. Резких изменений в долях не наблюдалось в связи с чем указан средний показатель.

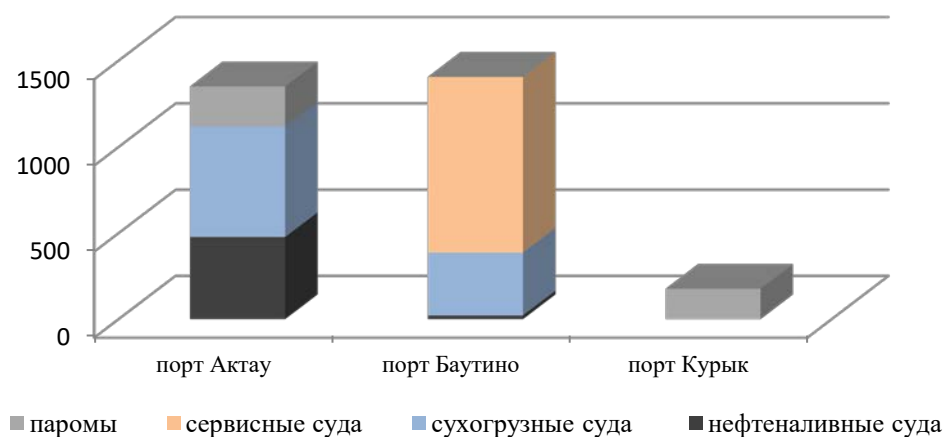


Рисунок 20 – Средний показатель судозаходов в порты Казахстана по типам судов

Примечание – Составлено автором по источнику [146, с. 3-4]

Для дальнейшего исследования структуры отрасли проанализируем портовую инфраструктуру Казахстана, задействованную в международных морских перевозках.

Как отмечалось ранее, современный порт состоит из множества терминалов. В Законе РК «О торговом мореплавании» морской терминал определен как «специализированный участок в морском порту, включающий совокупность технических средств, инженерных сооружений, подъемно-транспортного и иного оборудования, обеспечивающих условия для погрузки (разгрузки) грузов, их хранения, обработки транспортных средств, смежных с морским видом транспорта ...» [15].

Специализированные терминалы на практике обслуживают одного или нескольких клиентов и не оказывают услуг конкурентам. Как правило, владеют такими объектами крупные грузовладельцы, к ним можно отнести нефтеналивные и зерновые терминалы в порту Актау. Общедоступные терминалы оказывают услуги по принципу «кто пришел первый – того и обслужили» (first come – first served) [148]. Такие терминалы обычно управляются операторами, не связанными с грузовладельцами.

На территории порта Актау действует семь терминалов, на территории порта Курык - один терминал, технические параметры которых представлены в таблице 19.

Анализ распределения собственности на терминалах морских портов Актау и Курык проведен на основе рассмотренной технической документации,

правоустанавливающих документов АМТП и ТОО «порт Курык», паспортов морского порта и официальных сайтов субъектов рынка.

Таблица 19 – Технические параметры терминалов в морских портах РК

Наименование терминала	Пропускная способность (млн. тонн)	Владельцы терминалов	№ причала	Длина (м.)	Глубина (м.)	Назначение	Виды грузов
Порт Актау							
Сухогрузный терминал	2,5	АМТП	1	150	4.6	Генеральный груз/ контейнеры	Металл и другие грузы
			2	150	4.6	Генеральный груз/ контейнеры	
			3	100	4.6	Генеральный груз/ контейнеры	
Нефтеналивной терминал	5,6	АМТП/ Казтрансойл	4	192	6.8	Нефтяные грузы	Нефть
			5	192	6.8	Нефтяные грузы	
Зерновой терминал	0,6	АМТП/ Акбидай	6	150	4,6	Зерновые грузы	Зерно
Паромный терминал	2	АМТП/ КТС	8	140	5,1	Паромные грузы	Паромные
Нефтеналивной терминал	5,6	АМТП/ Казтрансойл	9	150	5,1	Нефтяные грузы	Нефть
			10	150	6,8	Нефтяные грузы	
Сухогрузный терминал	1,5	АМСТ	21	119	6,0	Генеральный груз/ контейнеры	Металл и другие
			22	147	6,0	Генеральный груз/ контейнеры	
Зерновой терминал	1,5	АМСТ	23	148	6,0	Зерновые грузы	Зерно
Порт Баутино							
Сухогрузный терминал	0,15	АМТП	14	125	4,6	Генеральный груз	Другие
Порт Курык							
Паромный терминал	4	ТОО «порт Курык»	1	175	6,0	Паромные грузы	Паромн
Примечание – Составлено автором на основе источника [105, 110]							

Владельцем основной инфраструктуры (гидротехнические сооружения) в акватории порта Актау является АМТП, в порту Курык - ТОО «порт Курык». Владельцами внутрипортовой инфраструктуры (терминалов) являются АМТП и АМСТ, подъездные железнодорожные пути к порту Актау, ж/д участок, подходящий к паромному причалу и земельные участки под ним находятся в

собственности КТС [65, с. 58]. Распределение судов в порту Актау между терминалами АМТП и АМСТ осуществляется в зависимости от местонахождения груза на конкретном причале, с которого будет отправлен на этом судне, а также от договора между грузополучателем и терминалами, где грузополучатель желает получить груз.

На основе проведенного исследования получена следующая концептуальная схема структуры морских перевозок через порты Актау и Курык, которая отображена на рисунке 21.

Одними из основных факторов, оказывающих влияние на динамику перевалки и направления транспортировки экспортных грузов через порты Казахстана являются развитие торговых отношений со странами-партнерами. Однако государственное регулирование тарифов на судоходство оказывает влияние на стоимость фрахта судоходной компании и в целом экономику морских перевозок.

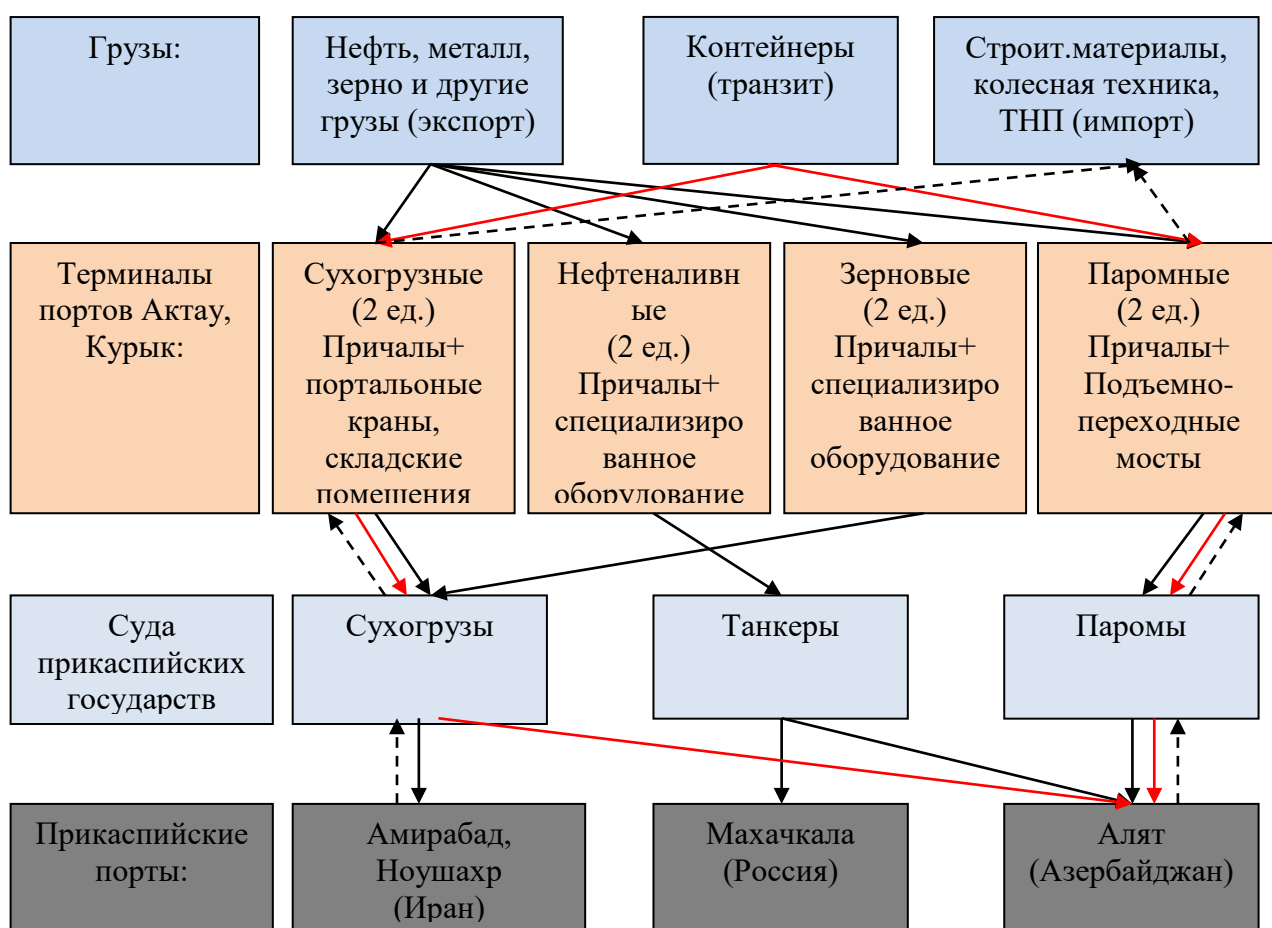


Рисунок 21 – Структура международных морских перевозок через порты Актау и Курык (задействованная инфраструктура)

Примечание – Составлено автором

Согласно маркетинговым исследованиям КТЖ основной транзитный грузопоток будет состоять из товаров, транспортируемых в контейнерах с Юго-Восточной Азии, в том числе из Китая. В 2018 году объем контейнерных

перевозок через Казахстан составил 411,5 тыс. контейнеров, по направлению «Китай – Европа – Китай» перевезено 235,5 тыс. контейнеров [2].

Вместе с тем, для определения ключевых проблем государственного управления морскими портами проведем более детальный анализ схемы организационно-экономических взаимоотношений между субъектами отрасли, распределения собственности и в конечном счете определения существующей модели управления портами РК.

Интересная ситуация складывается на нефтеналивных, зерновом и паромном причале порта Актау. Причалы на данных терминалах принадлежат АМТП, а технологическое оборудование (суперструктура) – частным операторам: трубопроводы для нефтеналивных операций – Казтрансойл, силосы и оборудование на зерновом терминале – Акбидай, железнодорожные пути на паромном терминале – КТС. При этом АМТП взимает причальный сбор за объем переваленного груза через свои терминалы, то есть заключает договора под отдельные отгрузки, однако не имеет инструментов влияния на грузооборот [149].

Вместе с тем, в Законе РК «О торговом мореплавании» оператор морского терминала определяется как «лицо, владеющее на праве собственности или иных законных основаниях терминалом в морском порту» [15], то есть предполагается, что один субъект управляет единым объектом инфраструктуры. Также в нормативно-правовых актах РК в области торгового мореплавания устанавливается определенная зона ответственности отдельного субъекта – оператора морского терминала (Приложение Д).

Сложившаяся концептуальная схема организации международных перевозок между субъектами отрасли морских перевозок через порты Актау и Курык представлена на рисунке 22.

Современный рынок морских перевозок через порты РК развился в три отдельных, но тесно связанных между собой сегмента:

- экспортные перевозки нефти, зерна и металла;
- экспортно-импортные перевозки паромных грузов;
- импортные перевозки строительных материалов, колесной техники, ТНП, контейнеров и других грузов.

Хотя эти сегменты относятся к одной и той же отрасли, каждый из них выполняет разные задачи и имеет совершенно разный характер. При этом рынок международных перевозок также сегментирован: на перевозку нефтеналивных грузов, сухих и паромных грузов, и в каждом сегменте задействована специфичная инфраструктура (морские терминалы) как морского порта, так и торгового флота.

Поскольку судоходство связано с международной торговлей, оно неизбежно действует в рамках сложной системы соглашений между государствами сторон, договоренностей с грузоотправителями и несомненно государственной политикой по управлению субъектами и объектами рынка.

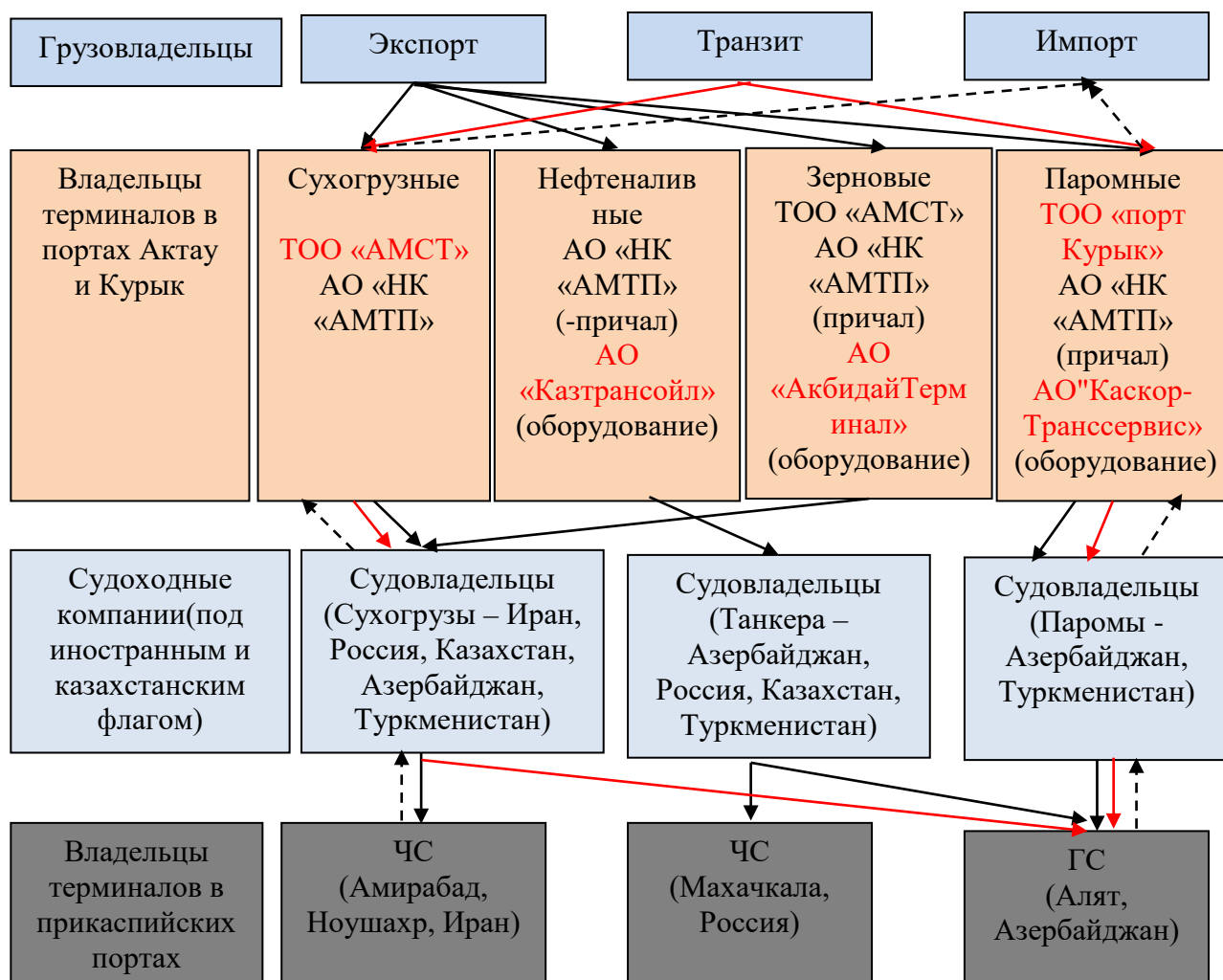


Рисунок 22 – Концептуальная схема организации международных перевозок между субъектами отрасли морских перевозок

Примечание – Составлено автором

В соответствии с Земельным кодексом РК земельные участки в порту Актау принадлежат Акимату Мангистауской области (Акимат) и находятся во временном долгосрочном пользовании у АМТП [150], в свою очередь земельный участок, предоставленный АМСТ сроком на 49 лет, ограничен в обороте, без права передачи третьим сторонам. В порту Курык земельные участки принадлежат КТЖ [151].

Фактически Администрация порта в портах Актау и Баутино представлена в лице АМТП, в порту Курык – ТОО «порт Курык», которые находятся под управлением единого оператора – КТЖ.

С точки зрения формы собственности на активы, то можно определить, что инфраструктура, принадлежащая АМТП является государственной собственностью, а иная представляет собой частную собственность.

В обобщенном виде взаимодействие государственного и частного сектора при перевалке грузов в порту Актау можно представить в таблице 20.

Таблица 20 – Соотношение государственного и частного сектора на терминалах порта Актау

Терминалы	Активы		Примечание
	инфраструктура (причалы)	суперструктура (перегрузочное оборудование)	
Нефтеналивные терминалы	ГС	ЧС	Совместное сотрудничество ГС и ЧС
Зерновые терминалы	ГС/ЧС	ЧС	Причалами владеют АМТП и АМСТ
Паромные терминалы	ГС	ЧС	Совместное сотрудничество ГС и ЧС
Сухогрузный терминал	ГС/ЧС	ГС/ЧС	Имеются два владельца (АМТП, АМСТ) как инфраструктуры, так и перегрузочного оборудования
Примечание – Составлено автором на основе источника [69, с. 109-110]			

АМТП фактически, выполняет функции администрации порта и одновременно занимается оказанием погрузочно-разгрузочных услуг на сухогрузных терминалах (модель порт-инструмент). При перевалке грузов через нефтеналивной, паромный и зерновой терминалы наблюдаются элементы модели порт-арендодатель [65, с. 64]. В сложившихся организационно-экономических отношениях возникает проблема с разделением функциональных обязанностей между администрацией порта и операторами терминалов.

Многообразие собственников инфраструктуры в порту Актау приводит к некоторым проблемам: у каждого владельца актива свои планы по дальнейшему развитию и видение собственной роли в транспортном процессе. В связи с чем возникают трудности по согласованию общей стратегии развития порта.

Вместе с тем, АМТП также выполняет функции администрации порта и в порту Баутино, где также имеет терминал для перевалки грузов.

В порту Баутино имеются базы филиала «НСОС», ТОО «Тениз Сервис», ТОО «Энка Иншаат», ТОО «Каспий Сервис Групп», ТОО «Каспиан Энерджи Сервисез» необходимые для снабжения и прочей поддержки морских операций по поиску, разведке, обустройству и эксплуатации морских месторождений нефти и газа в КСКМ. В порту осуществляют каботажные перевозки суда сервисного флота, схема организации каботажных перевозок представлена на рисунке 23.

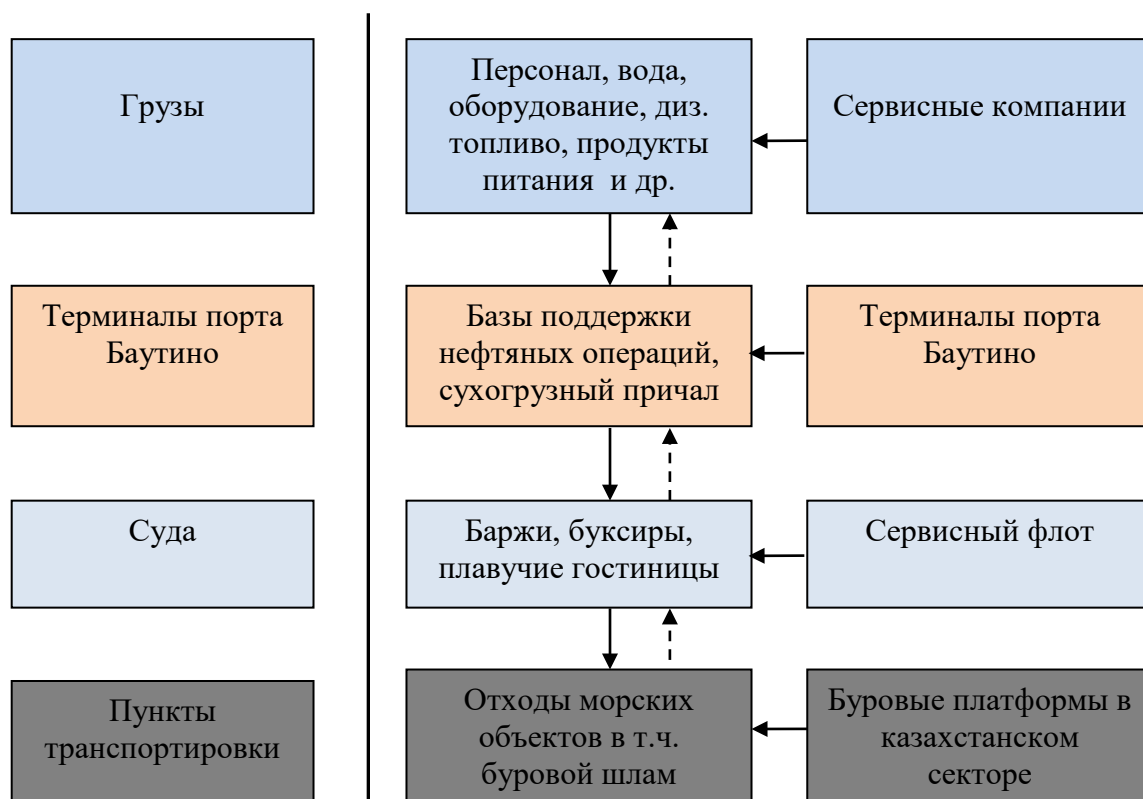


Рисунок 23 – Концептуальная схема организации каботажных перевозок в порту Баутино

Примечание – Составлено автором

В целях определения позиции порта Баутино в структуре портовой отрасли и для использования полученных результатов при выработке предложений по совершенствованию государственного управления морской транспортной системы проведен SWOT-анализ, результаты которого представлены в таблице 21.

SWOT-анализ включает в себя анализ влияния внешней среды - совокупность политических, экономических, технологических и других условий, в которых функционирует порт Баутино и которые могут влиять на достижение целей государственного управления; анализ внутренней среды, при котором рассматриваются сильные и слабые стороны в осуществлении управленческих функций. Также учитываются существующие и потенциальные угрозы и риски.

SWOT-анализ основан на программных документах отрасли, данных Ассоциации судовладельцев и предпринимателей морской индустрии, данных Комитета транспорта МИИР РК, интервью с представителями портовой отрасли.

Таблица 21 – SWOT анализ развития порта Баутино

Сильные стороны (strength)	Слабые стороны (weakness)
<ul style="list-style-type: none"> - наличие базовой инфраструктуры для нефтегазового сектора, сервисного обслуживания всех морских операций в КСКМ; - наличие пункта пропуска через государственную границу - естественная бухта (закрытие порта по метеоусловиям ограничено) - функционирует Система управления движением судов - наличие терминала для перевалки сухих грузов - «близость клиентов» и знание местных условий 	<ul style="list-style-type: none"> - малая глубина акватории у причалов - отсутствие ж/д линии в Тупкараганском районе - сильная зависимость от судоходных компаний, обслуживающих нефтегазовые месторождения является структурным подразделением АММТП
Возможности (opportunities)	Угрозы (threats)
<ul style="list-style-type: none"> - строительство железнодорожной ветки «Мангышлак – Баутино» - реализации «якорных» проектов в г. Форт-Шевченко в рамках регионального развития - развитие флота поддержки морских операций - наличие в регионе карьеров по добыче камня-ракушечника - разработка нефтегазовых проектов КСКМ - в связи со снижением уровня Каспийского моря возникает необходимость перехода на новые типы судов с меньшей осадкой - реализация проектов развития транспортной инфраструктуры в рамках ГП «Нурлыжол» на 2020-2025 годы - развитие приграничной торговли 	<ul style="list-style-type: none"> - строительство морского порта Прорва - ужесточение требований по экологической безопасности транспорта - возможное сокращение объемов нефтегазовых проектов КСКМ в долгосрочной перспективе - глобальная тенденция перехода на «зеленые» технологии
Примечание – Составлено автором на основе источника [2; 142; 152, 153]	

К сильным сторонам порта Баутино отнесены следующие факторы:

- наличие базовой инфраструктуры для нефтегазового сектора, сервисного обслуживания всех морских операций в КСКМ [2];

- наличие пункта пропуска через государственную границу (в поселке Баутино расположены службы пограничного, таможенного, санитарного контроля и портового контроля), что позволяет судам заграничного следования производить оформление пограничных, таможенных, портовых и других формальностей одновременно [152];

- естественная защищенность акватории порта от волнения на море, что позволяет производить обработку судов в штормовую погоду (работа порта возможна в течение всего года);

- в целях обеспечения безопасности мореплавания функционирует Система управления движением судов, которая позволяет вести контроль за движением судов в радиусе до 25 морских миль и обеспечивает в год до 5000 судозаходов в порт;

– наличие терминала для перевалки и хранения грузов весом до 25 тонн: контейнеры, металлолом, щебень, судовое снабжение, продовольствие, оборудование и др., стоянка судов в межнавигационный период (октябрь-март);

– субъекты управления порта Баутино строят свою конкурентоспособность на «близости с клиентом», что указывает на знание условий местного рынка;

– развитие приграничной торговли открывает возможности по транспортировке камня-ракушечника в российские порты Астрахань и Оля

К слабым сторонам отнесены следующие факторы:

– малая глубина акватории у причалов;

– отсутствие ж/д линии в Тупкараганском районе определяется как один из сдерживающих факторов развития порта Баутино [153];

– с 2011 года порт Баутино специализировался в основном на перевалке грузов, связанных с разработкой месторождения Кашаган, в связи с чем при сокращении объемов работ сервисного флота сокращается количество судозаходов;

– в 2016 году «Грузовой район «Баутино» являлся филиалом АММТП, однако с июня 2016 вошел в оргструктуру АММТП, как структурное подразделение.

Вместе с тем выявлены следующие возможности для развития порта:

– реализация проекта строительства железнодорожной линии Мангышлак-Баутино обеспечит обслуживание морских нефтегазовых операций на шельфе Каспийского моря, а строящихся баз поддержки морской нефтедобычи – необходимыми материалами. Данный фактор окажет положительное влияние на объемы перевалки через порт Баутино;

– в целях реализации «якорных» проектов в г. Форт-Шевченко прорабатываются вопросы реализации проектов по организации вылова и переработки рыбы, добычи камня-ракушечника и щебня [153].

– для оказания сервисных услуг в КСКМ планируется приобретение порядка 14 судов сервисного флота [2];

– наличие в регионе карьеров по добыче камня-ракушечника, который являлся одним из видов грузов, переваливаемых через порт Баутино [153];

– стабильная разработка нефтегазовых проектов КСКМ в среднесрочной перспективе [142];

– в связи со снижением уровня Каспийского моря возникает необходимость перехода на новые типы судов с меньшей осадкой [2];

– реализация проектов строительства новых железнодорожных линий в Казахстане позволит сократить продолжительность перевозок в направлении Восток – Запад, что привлечет большую долю грузопотоков в направлении портов на Каспийском море [2].

Как потенциальные угрозы выявлены следующие факторы:

– в рамках реализуемого на форсированное развитие нефтегазовой инфраструктуры в поселке Прорва Атырауской области осуществляется строительство нового морского порта Прорва, к которому будет подведена подъездная автодорога. Порт планируется использовать для обслуживания

нефтегазовых месторождений в казахстанском секторе Каспийского моря, а также доставки строительных материалов и крупногабаритных модулей к месту строительства завода третьего поколения компании «Тенгизшевройл» [154];

– переход международного сообщества на новые экологические требования в судоходстве [2];

– рынок услуг сервисного флота формируется, исходя из условий, задач и этапов освоения месторождений КСКМ. В зависимости от этапа разработки морских нефтегазовых проектов используются специализированные виды судов, обеспечивающие исследования, разведку, снабжение, промышленную добычу и другое;

– рынку задается новый стандарт безопасности и качества судоходства, что особенно важно при эксплуатации судов в экологически уязвимом регионе Каспийского моря [2].

Результаты анализа дают возможность предположить, что существующие технологически «слабые» стороны, такие как малая глубина и у причалов и отсутствие железнодорожной линии вполне решаются открывающимися возможностями проводимой государственной политикой в сфере транспорта по строительству железнодорожной линии Мангышлак-Баутино и использованию новых типов судов с меньшей осадкой. Сложившаяся практика перевалки грузов, связанных с разработкой месторождения Кашаган и обслуживания судов сервисного флота, а также возможное сокращение объемов нефтегазовых проектов КСКМ в долгосрочной перспективе, строительство порта Прорва требуют решения вопросов диверсификации грузопотоков. Одним из возможностей является отгрузка камня-ракушечника в Астрахань и Махачкалу в рамках приграничного сотрудничества, привлечение негабаритных грузов и в перспективе развитие рыбопромыслового флота. В связи с чем, мы полагаем, что при выстроенной конкурентной стратегии возможна диверсификация грузов и создание логистических схем по привлечению дополнительных объемов грузов на терминал порта Баутино.

Динамика локальных рынков существенно отличается от международных рынков и влияет на общее конкурентное поведение субъектов бизнеса, которые строят свою конкурентоспособность на «близости с клиентом» и доверии [155]. Возможно данный фактор является необходимым условием в условиях локального рынка, как в случае с портом Баутино.

Результаты анализа показали, что при выстроенной конкурентной стратегии и создании логистических схем по привлечению дополнительных объемов грузов возможна диверсификация деятельности порта Баутино. Вместе с тем, данные меры требуют создания юридически самостоятельного хозяйствующего субъекта, в форме администрации порта.

Поскольку судоходство связано с международной торговлей, оно неизбежно действует в рамках сложной системы соглашений между государствами сторон, договоренностей с грузоотправителями и несомненно государственной политикой по управлению субъектами и объектами рынка.

Государственная политика всех прикаспийских государств направлена на развитие собственных портов и торгового флота, соответственно экспортная и

импортная грузовая база ориентирована на собственных субъектов рынка – операторов терминалов. Учитывая обобщенные требования судоходных компаний и их поведение можно предположить, что администрация порта может повышать или снижать тарифы, не влияя на уровень спроса. Исключение могут составлять регионы с жесткой конкуренцией между портами с аналогичной инфраструктурой и внутренними соединениями. Однако результатами наших исследований определено, что жесткой конкуренции между прикаспийскими портами не существует.

В связи с чем, предлагается проработать вопрос создания равных условий конкуренции для судоходных компаний прикаспийских государств, гармонизаций условий конкуренции, дифференциации тарифов на «судоход» не по принадлежности судов определенному флагу, а по принципам соответствия судов экологическим требованиям в соответствии с целями устойчивого развития торгового флота на Каспийском море.

Рынок морских перевозок в Казахстане представлен двумя отдельными, но тесно связанными между собой сегментами: международных и каботажных (внутренних) перевозок. Для осуществления международных перевозок суда регистрируются в международном судовом реестре, для каботажных в государственном реестре морских судов. Хотя эти сегменты относятся к одной и той же отрасли, каждый из них выполняет разные задачи и имеет совершенно разный характер. Динамика внутренних рынков существенно отличается от международных рынков и влияет на общее конкурентное поведение субъектов бизнеса. В связи с чем, считаем нецелесообразным решение о включении «Грузового района порта Баутино» в организационную структуру АММТП, так как порт Актау и порт Баутино осуществляют деятельность на разных рынках - локальном и международном.

При этом рынок международных перевозок также сегментирован: на перевозку нефтеналивных грузов, сухих и паромных грузов, и в каждом сегменте задействована специфичная инфраструктура как морского порта (специализированные терминалы), так и торгового флота.

В силу технологических особенностей развития инфраструктуры морских портов РК, а также наличием как экономических, так и административных барьеров входа в отрасль сложилась следующая организационная структура морских перевозок:

- в порту Баутино осуществляют каботажные перевозки суда сервисного флота, обслуживающие морские нефтяные операции;
- в порту Актау осуществляют международные перевозки нефтеналивные танкеры и сухогрузные суда под казахстанским и иностранным (прикаспийских государств) флагами, паромы под иностранным флагом;
- в порту Курык осуществляют международные перевозки паромы под иностранным флагом.

По итогам проведенного исследования структуры рынка морских перевозок определяем, что:

- одним из основных факторов, оказывающих влияние на динамику перевалки и направления транспортировки экспортных объемов нефти, зерна и

паромных грузов через порты Казахстана является развитие торговых отношений со странами-партнерами, соответственно субъект рынка, оказывающий услуги судозахода (АМТП, ТОО «Порт Курык»), может повышать или снижать тарифы не влияя на уровень спроса, что дает основание предположить о низком уровне межпортовой конкуренции;

- выполнение регулирующих функций «администрации порта» и коммерческих функций операторов терминалов единими субъектами рынка – АМТП в порту Актау и ТОО «порт Курык» в порту Курык. В сложившихся организационно-экономических отношениях возникает проблема с разделением функциональных обязанностей между администрацией порта по достижению социальных целей обеспечения равного доступа судов к инфраструктуре морских портов и коммерческих целей операторов терминалов по получению прибыли от перевалки грузов;

- отсутствие в ЗРК «О торговом мореплавании» нормативного определения «инфраструктура морского порта» и существующее определение «оператора морского терминала» предполагает, что один субъект управляет единым объектом инфраструктуры, для которого устанавливается определенная зона ответственности (Приложение Д). Однако на нефтеналивных, зерновом и паромном терминале порта Актау функции единого оператора разделены между двумя субъектами рынка;

- АМТП, как владелец причалов на нефтеналивном, зерновом и паромном терминалах, не имея инструментов влияния на грузооборот, и как владелец инфраструктуры по обслуживанию судов, компенсирует получение дохода при снижении перевалки грузов повышением стоимости судозахода;

- низкая степень зависимости количества судозаходов от стоимости (коэффициент корреляции – 0,19) позволяет субъектам рынка, оказывающим услуги судозахода, пользоваться рыночной властью по повышению стоимости судозахода, что в конечном счете оказывает влияние на стоимость фрахта судоходной компании и в целом экономику морских перевозок;

- при выстроенной конкурентной стратегии и создании логистических схем по привлечению дополнительных объемов грузов возможна диверсификация деятельности порта Баутино. Вместе с тем, данные меры требуют создания юридически самостоятельного хозяйствующего субъекта, в форме Администрации порта;

На современном этапе роль портовых терминалов в логистических системах делает их ключевыми игроками портовой индустрии, играющими центральную роль в усиливающейся конкуренции [46, р. 189].

Для решения исследовательского вопроса об эффективном использовании государственного имущества в морских портах будет логичным провести анализ конкурентной среды при оказании услуг морских портов.

2.3 Оценка конкурентной среды при оказании услуг морских портов

В узком смысле конкуренция в сфере портовых услуг - соперничество между морскими портами за потребителей портовых услуг. В более широком смысле конкуренция в сфере портовых услуг - это соперничество между

морскими портами за грузопотоки. Конкуренция между портами может существовать лишь в одном географическом пространстве и имеет точечный характер [7, с. 132].

Размер порта и тип услуги являются двумя ключевыми элементами при определении наличия конкуренции [46, р. 191].

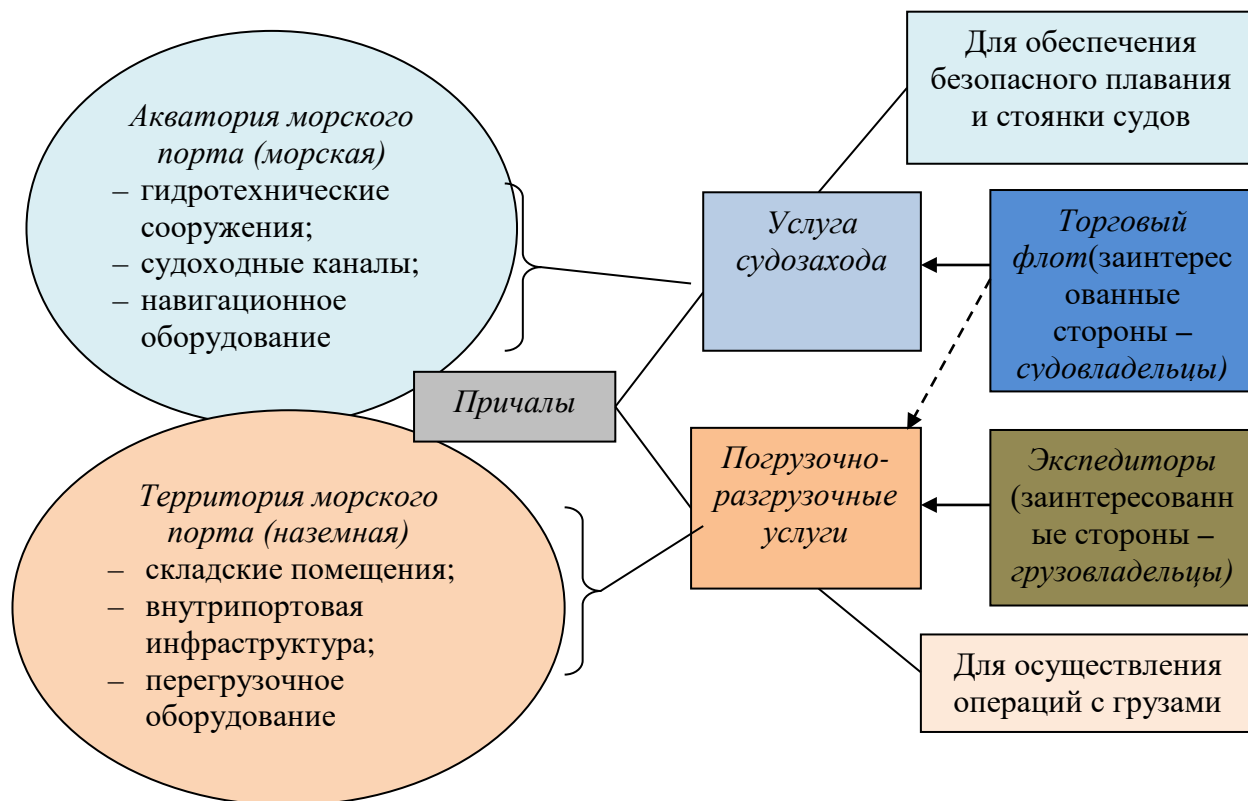


Рисунок 24 – Ключевые элементы оказания услуг морских портов

Примечание – Составлено автором

С экономической точки зрения, обслуживание судов (судоход) и погрузочно-разгрузочные услуги являются определяющими услугами, поскольку эффективность работы морских портов зависит в основном от этих двух услуг. Услуги предоставляются с задействованием имеющейся в порту инфраструктуры, при этом причалы используются для оказания обоих типов услуг, что наглядно представлено на рисунке 24.

Анализ каждой из них требует различных подходов в целом с учетом их конкретных характеристик.

Общепринято, что одним из инструментов развития конкуренции является регулирование естественно-монопольных услуг, к которым можно отнести услуги судохода. Размер портового сбора при оказании данной услуги непосредственно влияет на ставку фрахта судоходной компании и в целом на экономику морских перевозок [126, с. 185].

Для обеспечения безопасного плавания и стоянки судов используется инфраструктура акватории морского порта и причалы, используемые в качестве места для стоянки судов [156]. В Законе «О торговом мореплавании» данный

вид услуг определен как обязательный вид услуг морского порта по обслуживанию судов [15].

Обязательной услугой морского порта определена услуга «за вход судна в морской порт для производства грузовых операций и/или иных целей с последующим выходом из порта (судозаход)», которая в свою очередь включает 8 видов услуг: навигационные, за проход каналом, корабельные, якорные, причальные, швартовые, в сфере природоохранных мероприятий, карантинные [157].

Обязательные услуги морского порта (судозаход) до 2016 года оказывались только одним субъектом рынка – АМТП, который соответственно входил в перечень субъектов естественной монополии [115].

К сферам естественных монополий в Республике Казахстан относятся регулируемые услуги: «портов, при отсутствии конкуренции на рынке портовых услуг» [158].

Однако с вводом в эксплуатацию терминалов АМСТ и паромного терминала в порту Курык произошло изменение структуры отрасли, и соответственно возникла необходимость пересмотра государственного регулирования услуг морских портов.

Один из способов реорганизации отрасли, то есть дерегулирование, предполагает выделение естественно-монопольных видов деятельности и секторов с реальной конкуренцией [159]. В результате услуги судозахода были дерегулированы по типам судов, то есть регулируемой услугой была определена только услуга судозахода для танкеров [115].

В акватории порта Актау и Баутино услуги по обеспечению безопасного плавания и стоянки судов оказываются АМТП, в порту Курык – ТОО «порт Курык».

При осуществлении погрузочно-разгрузочных работ (ПРР) данные услуги оказываются как АМТП, так и частными компаниями-операторами, которые осуществляют перевалку грузов собственными силами, используя на договорной основе причалы АМТП для перевалки зерна на зерновом терминале (погрузку зерна из зерновых силосов на суда); перевалку нефти с трубопроводного транспорта на морские нефтеналивные суда (налив нефти и нефтепродуктов, бункеровка танкеров топливом, маслами и пресной водой); по перевалке паромных грузов через паромный терминал (погрузку и выгрузку вагонов и цистерн на паромы) [65, с. 60]. АМТП взимает причальный сбор за объем переваленного груза через свои причалы, то есть заключает договора под отдельные отгрузки, однако не имеет инструментов влияния на грузооборот. Швартовые и причальные операции осуществляются владельцами причалов - АМТП и АМСТ.

В связи с чем, мы ставим задачу по определению наличия конкуренции при оказании услуг судозахода. В основе исследования лежит структурно-логический подход, который заключается в выделении рынка услуг судозахода в пределах которого для конкретного субъекта складываются отношения конкуренции и монополии [160].

Услуги судозахода являются технологически связанными с погрузочно-разгрузочными услугами, то есть суда осуществляют заход в морской порт, где находится груз, необходимый для транспортировки. Следовательно географическими границами рынка услуг судозахода определены отдельно акватория порта Актау, акватория порта Баутино и акватория порта Курык, что обусловлено сложившейся организационно-транспортной схемой приобретения услуг судозахода. Однако в рамках данного исследования мы рассмотрим рынок услуг судозахода в портах Актау и Баутино, в связи с присутствием на рынке определенного количества субъектов.

В законе РК «О естественных монополиях» дано определение естественной монополии – «состояние рынка услуг, при котором создание конкурентных условий для удовлетворения спроса на определенный вид услуг невозможно или экономически нецелесообразно в силу технологических особенностей производства и предоставления данного вида услуг» [158].

Для решения исследовательского вопроса по определению экономической целесообразности предоставления каждой отдельной услуги в составе судозахода с учетом технологических особенностей проанализируем на предмет создания конкурентных условий.

Возможность взаимозаменяемости услуги

При оказании каждой отдельной услуги в составе судозахода используется соответствующая инфраструктура акватории: гидротехнические сооружения (мол и волнолом) при оказании корабельных услуг, судоходный канал с навигационным оборудованием – канальных услуг, дноуглубление - якорных услуг. Строительство гидротехнических сооружений, дноуглубительные работы и установка навигационного оборудования является капиталоемким с длительным сроком окупаемости и соблюдением жестких стандартов как в плане строительства, так и соблюдения экологических требований. В силу чего, создание инфраструктуры для оказания корабельных, канальных, якорных и навигационных услуг экономически нецелесообразно для других субъектов рынка в силу технологических особенностей производства [161].

Необходимая инфраструктура (причальные стенки и швартовые тумбы) для оказания причальных и швартовых услуг имеется у определенного количества субъектов и потребитель услуг имеет возможность выбора причала для швартовки [161, с. 87].

Определение состава хозяйствующих субъектов, действующих на рынке услуг судозахода

В порту Актау имеется 12 причальных стенок, владельцами которых являются АМТП и АМСТ, в порту Баутино – 7 причальных стенок - владельцы - АМТП и владельцы базы поддержки морских операций. В соответствии с нормативными актами, регламентирующими правила плавания судов, владелец причала осуществляет технические операции по предоставлению стоянки судов у причалов - причальные и швартовые услуги [162].

По итогам проведенного анализа на рисунке 25 представлена схема взаимосвязи имеющейся инфраструктуры и состава собственников, где

наглядно представлено, что услуги в сфере природоохранных мероприятий, корабельные, навигационные, за проход каналом, якорные и карантинные оказывает только АМТП.

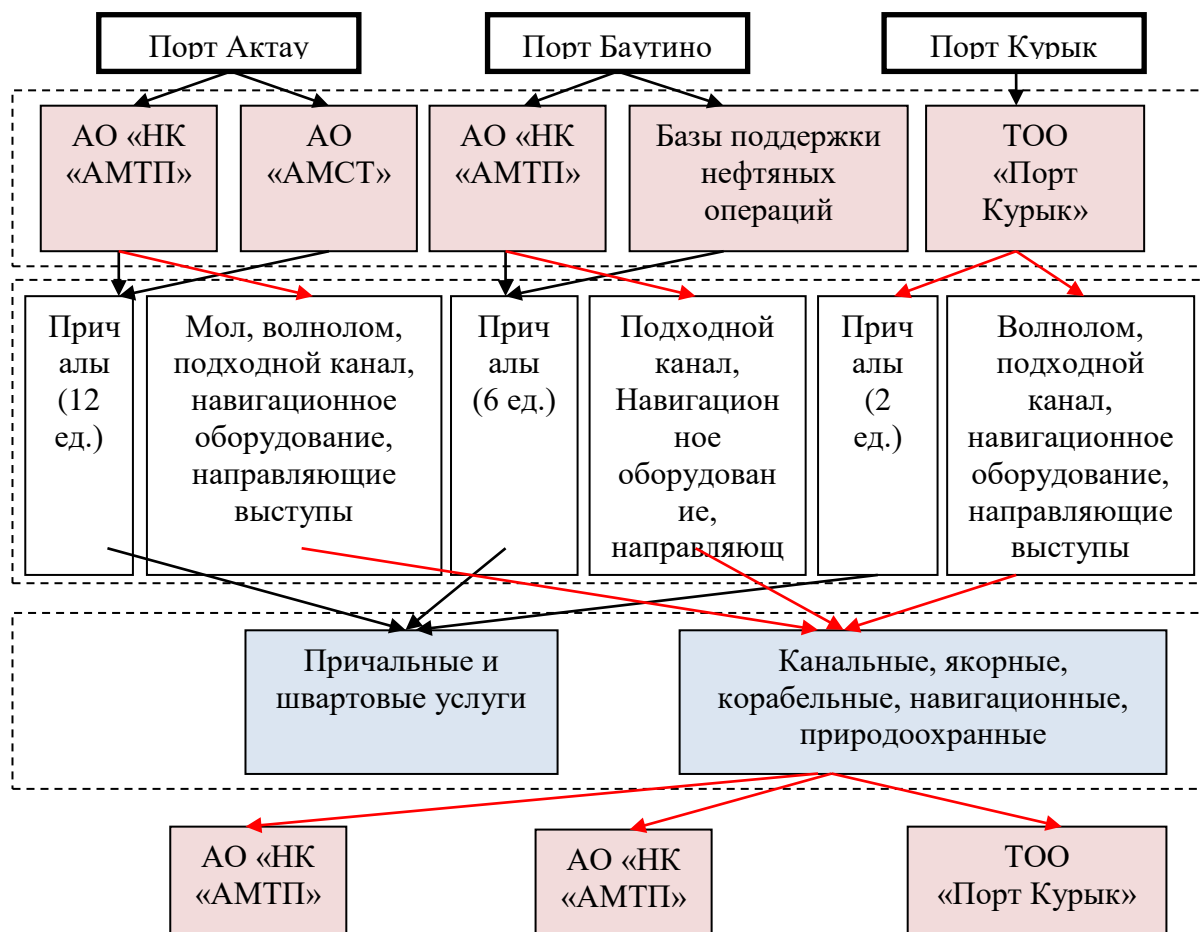


Рисунок 25 – Схема взаимосвязи имеющейся инфраструктуры и собственников при оказании услуг судозахода

Примечание – Составлено автором на основе источника [161, с. 90]

Для проведения следующего этапа анализа используются данные в период 2014-2016 годы (период изменения структуры отрасли), так как в 2016 году «Грузовой район «Баутино» вошел в оргструктуру АМТП, как структурное подразделение. В связи с чем, как количественные так и финансовые показатели АМТП были агрегированы.

Определение доли хозяйствующего субъекта на рынке судозахода

Паромы обслуживаются только в порту Актау, а суда сервисного флота - только в порту Баутино. Сухогрузы и танкера заходят и в порт Актау и в порт Баутино, что вытекает из данных таблицы 22. Из представленных данных следует, что дерегулирование услуг судозахода по типам судов в принципе ошибочно. Ведь танкера и сухогрузы получают все 8 услуг в составе судозахода и в порту Актау и в порту Баутино. Другой вопрос - это назначение каждого терминала (причал/перегрузочное оборудование), то есть как описывалось выше «первостепенная» услуга.

Таблица 22 – Динамика судозаходов в портах Актау и Баутино

Показатели	Судозаходы (количество судов)			Всего
	2014	2015	2016	
Нефтеналивные суда				1493
Порт Актау	654	434	343	
Порт Баутино	21	23	18	
Сухогрузные суда				3022
Порт Актау	635	619	672	
Порт Баутино	207	434	455	
Паромные суда				1128
Порт Актау	387	200	541	
Порт Баутино	0	0	0	
Прочие суда				3059
Порт Актау	0	0	0	
Порт Баутино	736	1113	1210	
Всего	2640	2823	3239	8702
Порт Актау	1682	1253	1556	4491
Порт Баутино	958	1570	1683	4211

Примечание – Составлено по источнику [161, с. 92]

На рисунке 26 представлена схема обслуживания судов на терминалах, где осуществляются погрузочно-разгрузочные услуги.

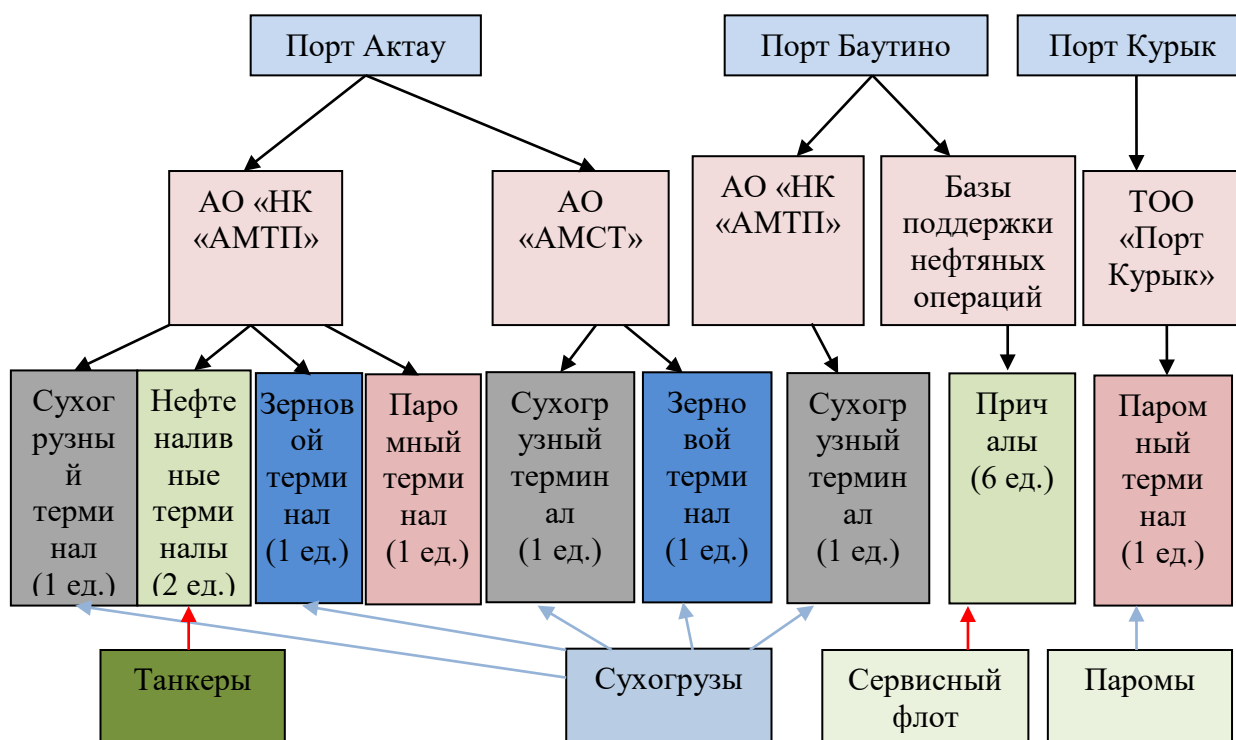


Рисунок 26 – Схема обслуживания торгового флота на терминалах портов РК

Примечание – Составлено автором

При установлении доли АМТП по оказанию услуг судозахода проведем следующее сопоставление. В порту Актау АМТП имеет 9 причалов используемых для перевалки грузов, в порту Баутино – один причал. В силу сложившейся конъюнктуры рынка через причал порта Баутино перевалка грузов практически не осуществляется.

Динамика перевалки грузов через терминалы порта Актау свидетельствует о снижении объемов перевалки сухих грузов в 2016 году на 285 тыс. тонн в сравнении с 2014 годом.

Вместе с тем, наблюдается увеличение количества судозаходов, что свидетельствует об обслуживании определенного количества судов на терминалах АМСТ, соответственно причальные и швартовые услуги оказывает АМСТ. Вместе с тем, остальные 6 видов услуг также оказывает АМТП, как собственник соответствующей инфраструктуры [161, с. 87-89].

При снижении дохода от перевалки грузов АМТП в 2016 году практически на 40% по сравнению с 2014 годом, доход от судозахода снизился только на 7%, что свидетельствует о сокращении причальных и швартовых услуг, предоставляемых АМТП. Однако увеличение количества судозаходов в порт Баутино практически на 75% позволяет АМТП сохранять уровень дохода при оказании остальных 6-ти услуг судозахода при монопольном установлении тарифов [161, с. 93], как представлено на рисунке 27.

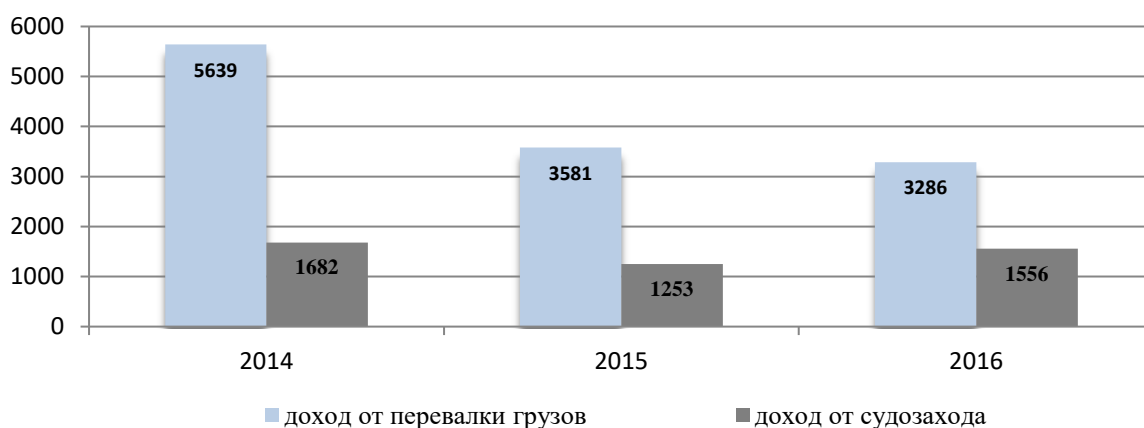


Рисунок 27 – Показатели реализации услуг АМТП (млн. тенге)

Примечание – Составлено по источнику [161, с. 93]

Определение барьеров входа на рынок

Услуги судозахода предназначены для обеспечения безопасного плавания и стоянки судна в любом морском порту и предоставляются с использованием портовых сооружений, то есть «инженерно-технических сооружений (берегозащитные сооружения, волноломы, дамбы, молы, пирсы, причалы, а также подходные каналы, подводные сооружения, созданные в результате проведения дноуглубительных работ), расположенных на территории и (или) акватории морского порта, взаимодействующих с водной средой и предназначенных для обеспечения безопасности мореплавания и стоянки судов» [156].

К экономическим барьерам, препятствующим вступлению на рынок корабельных, за проход каналом, якорных, навигационных, природоохранных и карантинных услуг судозахода относится прежде всего необходимость осуществления значительных капитальных вложений (десятки миллиардов тенге) при длительных сроках окупаемости (более 20 лет), а также ограниченная доступность финансовых ресурсов.

К административным барьерам относится прежде всего нормативное отнесение морских портов к стратегическим объектам, соответственно обременение или отчуждение возможно только по решению Правительства Республики Казахстан [123]. Вместе с тем, необходимость выполнения требований международно-правового регулирования при оказании услуг судозахода, приводит к соблюдению положений международных конвенций:

- корабельных и якорных услуг - МПСС;
- навигационных и за проход каналом – СОЛАС;
- в сфере природоохранных мероприятий – МАРПОЛ.

Результаты исследования подтвердили, что в составе судозахода шесть услуг оказываются монопольно: во-первых силу технологических особенностей производства необходимая инфраструктура имеется только одного субъекта рынка – АМТП, во-вторых для входа на рынок других субъектов существуют как экономические, так и административные барьеры [161, с. 93].

Вместе с тем, для оказания причальных и швартовых услуг необходимая инфраструктура (причалы) имеется у некоторого количества субъектов рынка как в порту Актау, так и в порту Баутино, что предполагает наличие потенциальной конкуренции.

Нормативное определение услуги судозахода указывает на очевидность географических границ рынка, то есть отдельно акватории каждого морского порта в связи со сложившейся организационно-транспортной схемой приобретения услуги судозахода. То есть нельзя оценивать наличие конкурентной среды при сравнении разных портов.

В контексте данного исследования при производстве погрузочно-разгрузочных услуг мы будем рассматривать две группы факторов: базовая инфраструктура (причалы) и перегрузочное оборудование (суперструктура).

В качестве центрального объекта анализа определяем терминалы порта Актау, где представлена совместная деятельность нескольких субъектов рынка. Также на основе проведенного ранее анализа структуры отрасли морских портов мы определяем, что: АМТП – как владелец государственного имущества, представляет государственный сектор (ГС), а владельцы перегрузочного оборудования (суперструктуры) – частный сектор (ЧС).

На сегодняшний день в порту Актау услуги по перевалке грузов осуществляются через морские терминалы: нефтеналивной, паромный, зерновой и сухогрузный. На всех терминалах представлена совместная деятельность государственного и частного секторов. Фактически происходит непрерывный технологический процесс осуществления операций с определенным видом груза.

Вместе с тем, при перевалке грузов через нефтеналивные, зерновой и паромный терминалы для субъекта, владельца базовой инфраструктуры, данная услуга определяется как «погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые силами и средствами Клиента» [163].

В данном исследовании использована Модель анализа пяти конкурентных сил М. Портера. Каждая сила в модели представляет собой отдельный уровень конкурентоспособности услуги [164]. Основной задачей исследования является определение перспективного взаимодействия ГС и ЧС для дальнейшего изменения модели управления портом. Конкурентный анализ помогает понять зависимости, существующие в портовой отрасли, а также динамику их изменений. Будут исследованы следующие вопросы: есть ли угрозы появления новых игроков предоставляющих услуги по перевалке грузов? насколько поставщики могут оказывать влияние на грузооборот? возможности покупателей по изменению маршрутов транспортировки? существует ли реальная конкуренция при оказании услуг по перевалке?

На основе полученных результатов рассмотрена возможность внедрения механизмов сотрудничества государственного и частного сектора, определены формы ГЧП в зависимости от начальных условий, существующих в порту Актау.

Авторами проведен анализ перевалки грузов в динамике с 2014 по 2020 годы через каждый из 4-х видов терминалов. Производственные показатели (объемы перевалки грузов) портов Актау и Курык консолидированы и агрегированы на основе данных, предоставленных КТ МИИР РК, который ведет учет объемов перевалки через порты РК по видам грузов и направлениям транспортировки. Исходные данные по объемам перевалки грузов в международном сообщении через порты РК (Приложении Г). Данные консолидированы в различных аналитических разрезах с детализацией субъектов, осуществляющих перевалку через морские терминалы.

Угроза появления новых игроков. На сегодняшний день государственная политика в области транспорта направлена на «содействие привлечению «Большого транзита» и реализации экспортной политики посредством развития эффективной транзитной, экспортной и логистической инфраструктуры» [2]. Основные правовые, организационные и международные основы государственного управления в отрасли морских портов закреплены в Законах РК «О торговом мореплавании» и «О транспорте». При этом ограничений нормативного характера по оказанию услуг по перевалке грузов в морских портах не предусмотрено. Также, в связи с изменением состава хозяйствующих субъектов (АМТП, АМСТ, ТОО «порт Курык») тарифы на услуги по перевалке грузов не регулируются государством и устанавливаются субъектами самостоятельно. Вместе с тем, появление «новых игроков» и дерегулирование не способствовали притоку дополнительных объемов грузов.

Далее рассмотрим темпы роста рынка основных видов грузов, переваливаемых через терминалы порта Актау.

Ожидается, что до 2030 года основная часть сырой нефти из Казахстана будет транспортироваться по системе нефтепроводов «Каспийский

Трубопроводный Консорциум» (КТК), «Атырау-Самара», и «Казахстанско-Китайский Трубопровод» [141, с. 150]. Однако крупные ресурсодержатели в нефтепроводах вытесняют компании с нефтью низкого качества, то есть высоким содержанием серы. Соответственно наблюдается определенная ниша на рынке которую занимает перевалка нефти через порт Актау, что подтверждается среднесрочными планами оператора нефтеналивного оборудования – Казтрансойл [165]. Вместе с тем, условия перевозки нефти регулируются жесткими конвенционными требованиями как международного, так и национального законодательства.

Основным рынком потребления казахстанского зерна, экспортируемого через порт Актау является Иран. В среднем 70% экспортируемого объема зерна в Иран приходится на порт Актау, остальная часть перевозится по железной дороге. Положительная динамика урожая за последние годы позволяют прогнозировать стабильный объем перевалки зерна через порт Актау. Однако в среднесрочной перспективе прогнозируется рост экспорта зерна в Китай до 1 млн. тонн, в связи с чем возможна диверсификация определенных объемов, транспортируемых в направлении Ирана. Вместе с тем, основным фактором, гарантирующим стабильные отгрузки зерна в направлении Ирана является заинтересованность в загрузке зерновых терминалов в порту Актау и Амирабад крупным игроком рынка – Продкорпорация, которая является единственным акционером зернового терминала Акбидай, а также на равных долях с иранской стороной является собственником зернового терминала в порту Амирабад [166]. В настоящее время в Каспийском бассейне возможность перевалки паромных грузов, включая контейнера существует в портах Махачкала, Анзали, Амирабад, Алят, Туркменбаши, Актау и Курык. Устойчивое паромное сообщение наблюдается на линиях Алят-Курык/Туркменбаши-Алят, стабильности которому придало завершение строительства железной дороги Баку - Тбилиси - Карс в рамках проекта «Один пояс - один путь» [167]. Основной перевозимый груз – железнодорожные вагоны, а также автопоезда, трейлеры и легковые автомобили.

Основным видом груза, переваливаемого через сухогрузные терминалы порта Актау являлся металл. Крупнейший экспортный поток металлов в объеме порядка 15-20% направлялся через сухогрузные терминалы порта Актау в Иран [144]. Однако по итогам работы за 2018-2020 годы наблюдается переориентация металла на Китай, что стимулирует диверсификацию номенклатуры обрабатываемых грузов.

Росту контейнерных перевозок морским транспортом способствовали два фактора: перемещение в данный сегмент грузов, которые ранее перевозились навалом/наливом, а также рост торговли товарами, которые традиционно перевозились в контейнерах. На маршруте Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) осуществляется наращивание фидерных перевозок контейнеров через порт Актау [168].

В 2016 году Казахстан, Азербайджан, Турция и Грузия подписали меморандум по развитию ТМТМ [169]. С 2017 года на ТМТМ вступили в силу льготные тарифы для стран-участниц, которые позволили снизить стоимость

транспортировки контейнеров и паромных грузов, что должно стимулировать уровень спроса.

Вероятность появления в порту Актау “нового игрока”, который построит терминалы, низкая по причине высоких барьеров входа в отрасль: существует проблема ограниченности имеющихся площадей для осуществления деятельности и необходимость вложения инвестиций, которые характеризуются длительным сроком окупаемости, при наличии риска нестабильности грузовой базы.

Рыночная власть покупателей. Покупателями (потребителями) по перевалке грузов будут грузовладельцы, транспортирующие грузы через терминалы порта Актау.

Нефтеналивные терминалы. Крупные нефтедобывающие компании, поставляющие сырье на экспорт основные клиенты порта Актау. Покупатели услуг весьма чувствительны к стоимости транспортировки. Ярким примером тому служит следующая ситуация. В связи с унификацией тарифов в рамках ЕАЭС с 1 января 2013 года на перевозку грузов в экспортном, импортном и внутригосударственном сообщениях железных дорог государств-участников ЕЭП установлен унифицированный тариф при перевозке казахстанских грузов по территории России в направлении российских портов [170]. Соответственно исключены особые тарифные условия для перевозок нефтяных грузов на экспорт через порт Актау, что свою очередь повлекло рост тарифа практически на 30%.

Вследствии чего, ТОО «Тенгизшевройл» переориентировал транспортировку нефти на альтернативный маршрут – российский порт Тамань, также перестали отгружать тенгизскую нефть и АО «СНПС-Актобемунай», что повлекло резкое снижение объемов перевалки, что мы можем наблюдать на рисунке 28. В свою очередь потенциальными грузоотправителями остаются: АО «Каражанбасмунай», «NelsonPetroleumBuzachi», «CNPC International Buzachi Ink», ТОО «Emir Oil» [165].



Рисунок 28 – Динамика перевалки нефти через терминалы АМТП

Примечание – Составлено автором (детализация исходных данных приведена в Приложениях Г, Е)

Зерновые терминалы

На первом зерновом терминале государство владеет причалом, а силосами и оборудованием для погрузки зерна владеет частный оператор - АкБидай. При этом основным покупателем является крупная зерновая компания – АО «НК «Продкорпорация», которая заинтересована поддерживать полную загрузку терминала.

Второй зерновой терминал находится в собственности другого частного оператора – АМСТ, который может конкурировать с железнодорожным транспортом, перевозящем объемы, превышающие мощности первого терминала. Потенциальными грузоотправителями являются: ТОО «CaspianLogisticSolutions LTD», ТОО «МТА Каспиан Карго Сервисез», ТОО «Емир Транс Групп».

В принципе оттока покупателей услуг зерновых терминалов не ожидается за счет экономической эффективности транспортировки зерна в Иран морским транспортом.

Сухогрузные терминалы. Основным видом груза, переваливаемого через сухогрузные терминалы порта Актау традиционно являлся металл, грузовладелец – АО «АрселорМиттал Темиртау». Однако с 2017 года с введением экономических санкций против Ирана грузовладелец пересмотрел экспортную политику, соответственно резко сократив транспортировку металла через порт Актау, что негативно сказалось на загрузке сухогрузных терминалов и наглядно представлено на рисунке 29.

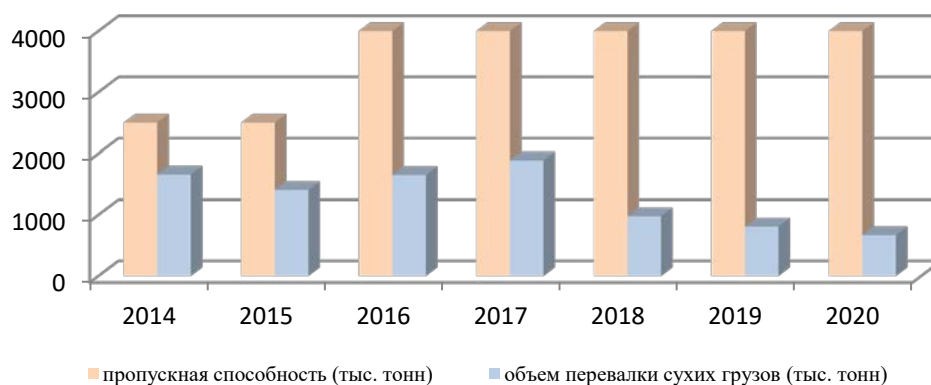


Рисунок 29 – Динамика перевалки сухих грузов через порт Актау (тыс. тонн)

Примечание – Составлено автором (детализация исходных данных приведена в Приложениях Г, Е)

В связи с потерей крупного грузоотправителя проводится работа по диверсификации номенклатуры обрабатываемых грузов, в частности идет переориентация на перевалку контейнеров.

Паромный терминал. В связи с активизацией проектов «Новый Шелковый Путь» и развитием транспортной инфраструктуры в странах Каспийского бассейна, ожидается рост паромных грузоперевозок через

Каспийское море. В целом принятые меры по привлечению покупателей предполагают равномерное распределение продаж.

В силу специфики рыночных отношений крупные компании и грузообразующие комплексы являются основными субъектами рынка, обеспечивающими экспортную грузовую базу в направлении порта Актау. Также ключевые покупатели (грузовладельцы) весьма чувствительны к стоимости транспортировки и изменение потребностей покупателя может существенно изменить его поведение при определении критериев выбора. Соответственно сила влияния покупателей значительна, то есть потеря даже одного из клиентов оказывает существенное влияние на объемы перевалки на нефтеналивном и зерновом терминалах.

Рыночная власть поставщиков

Под поставщиками услуг по перевалке грузов в морском порту Актау, по нашему мнению, следует понимать владельцев технологического/перегрузочного оборудования на терминалах.

Анализ распределения собственности на терминалах порта Актау показал, что технологическое/перегрузочное оборудование на терминалах/причалах АМТП принадлежит частным операторам: трубопроводы для нефтеналивных операций – Казтрансойл, силосы и оборудование на зерновом терминале – Акбидай, железнодорожные пути на паромном терминале – КТС. При этом владельцы перегрузочного оборудования оказывают услуги практически монопольно, так как являются индивидуальными поставщиками единого технологического процесса перевалки грузов. На сухогрузном терминале владельцем перегрузочного оборудования является АМТП.

В свою очередь «новыми» сухогрузным и зерновым терминалом, как единым технологическим комплексом владеет АМСТ.

На сухогрузных терминалах наблюдается два поставщика – АМТП и АМСТ. При этом перегрузочное оборудование (суперструктура) сухогрузного терминала ГС значительно уступает по техническим характеристикам современному оборудованию ЧС, что в свою очередь оказывает существенное влияние на скорость погрузки.

На зерновых терминалах наблюдается также два поставщика – Акбидай и АМСТ. При этом имеются определенные отличительные характеристики перегрузочного оборудования: наличие больших зерновых силосов объемом единовременного хранения 10 тыс. тонн АМСТ не позволяет принимать малые объемы зерна, в свою очередь Акбидай, обладая силосами с объемом хранения 1 тыс. тонн осуществляет прием малых партий груза, также наличие силосов по 5 тыс. тонн позволяет рационально использовать производственные мощности.

В свою очередь на нефтеналивном и паромном терминале присутствует по одному поставщику – Казтрансойл и КТС, сила влияния которых оценивается как высокая.

Перегрузочное оборудование (суперструктура) в портовой отрасли характеризуется высокими капитальными затратами в момент приобретения и постоянными издержками на дальнейшее обслуживание. В целом отчасти из-за

высоких затрат на демонтаж/замену технологического/перегрузочного оборудования и отчасти из-за физических ограничений установки дополнительной суперструктуры число возможных операторов (поставщиков), которые могут предоставлять услуги по перевалке грузов ограничено. В связи с чем, мы определяем концентрацию поставщиков крайне низкой и издержки смены поставщиков в отрасли крайне высокими, что говорит о высокой силе влияния поставщиков.

Угроза появления заменителей. В данном исследовании под заменителем будем понимать услуги перевозки альтернативным видом транспорта, то есть практически любой груз можно перевозить различными способами, своего рода модель монополистической конкуренции. По мнению авторов как пример можно рассмотреть перевалку нефти через нефтеналивные терминалы порта Актау.

В последнее время основным конкурентом по морской транспортировке нефти стал трубопроводный транспорт. На первый взгляд два совершенно разных метода транспортировки, но в то же время очень сопоставимы между собой своей функцией, задачей и ценой [171]. Соответственно при увеличении объемов транспортировки одним способом, пропорционально сокращаются объемы транспортировки альтернативным способом. Исторически при разработке стратегии развития нефтеналивных терминалов в порту Актау нефтепроводы не рассматривались как «заменители». Но по мере увеличения пропускной способности нефтепроводов значительно сокращаются объемы перевалки через порт Актау. Следовательно можно отметить угрозу «заменителя» для нефтеналивных терминалов, который занимает значительную долю рынка. При этом конкурентных нефтяных терминалов в других портах Казахстана не имеется.

В свою очередь транспортировка зерна железнодорожным транспортом в направлении Ирана более дорогостоящая ввиду наличия разницы в ширине ж/д колеи, что создает дополнительные расходы. Следовательно ввиду экономической целесообразности транспортировки зерна морским транспортом угроза со стороны альтернативных методов транспортировки (железнодорожным транспортом) потенциально отсутствует.

На сегодняшний день можно говорить о конкурентной среде между сухогрузным и паромным терминалами за перевалку контейнеров, в связи с диверсификацией способов транспортировки. До сих пор контейнеры вывозились только паромными, а сухогрузы использовались в основном для поставок зерна и металла. Однако с 2019 года открыта контейнерная линия из порта Актау в порт Баку, использующая сухогрузные суда. При фидерных перевозках *одно такое судно обеспечивает погрузку грузов двух полносоставных контейнерных поездов.*

Внутриотраслевая конкуренция

В порту Актау имеется 2 нефтеналивных терминала, при этом конкурентных терминалов в других портах не имеется. По мере увеличения пропускной способности нефтепровода КТК, объемы поставок через порт

Актау сократились. Большая часть объемов нефти была перенаправлена в магистральные нефтепроводы.

Ввиду схожей номенклатуры переваливаемых грузов и оказываемых услуг существует высокая конкуренция между сухогрузными и зерновыми терминалами АМТП и АМСТ, где наблюдается отток грузов из терминалов АМТП на терминалы АМСТ. Динамика перевалки через терминалы АМТП и АМСТ представлена на рисунках 30 и 31. Возможно ключевую роль сыграла разница технического состояния оборудования, что отразилось на скорости погрузки.

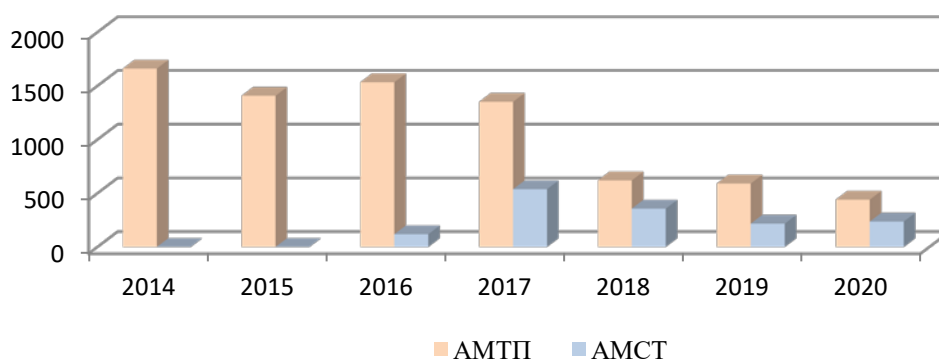


Рисунок 30 – Динамика перевалки сухих грузов через терминалы АМСТ и АМТП (тыс. тонн)

Примечание – Составлено автором (детализация исходных данных приведена в Приложении Г)

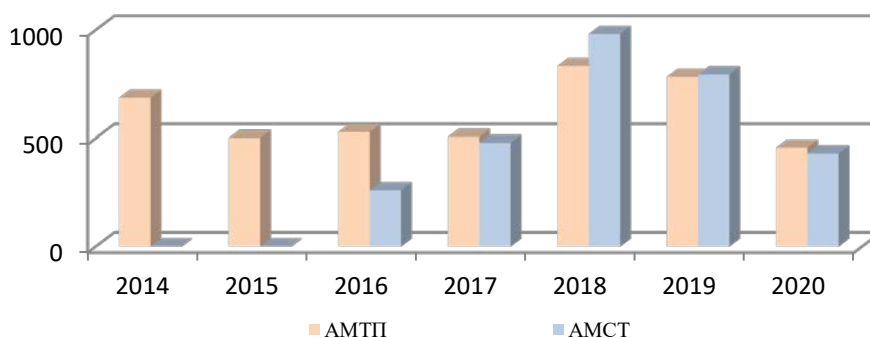


Рисунок 31 – Динамика перевалки зерна через терминалы АМСТ и АМТП (тыс. тонн)

Примечание – Составлено автором (детализация исходных данных приведена в Приложении Г)

Паромный терминал порта Курык составляет конкуренцию паромному терминалу порта Актау. На сегодняшний день наблюдается резкий отток паромных грузов в порт Курык (рисунок 32). Одним из факторов можно рассматривать сокращение продолжительности пути на 5-6 часов из-за географического расположения порта Курык. Вместе с тем, авторы

предполагают, что перенаправление объемов паромных грузов на альтернативный терминал порта Курык связан со сложившейся структурой управления морскими портами РК.

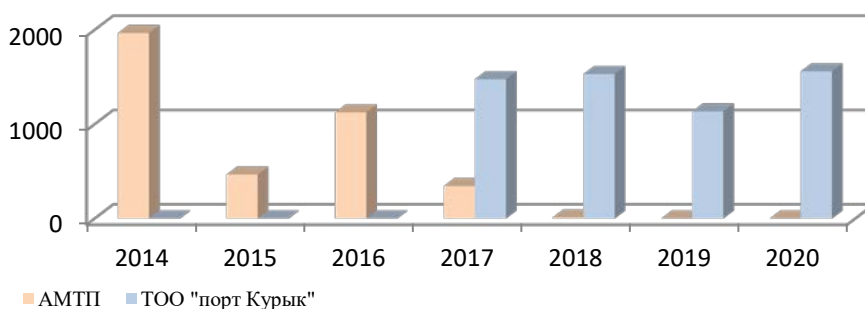


Рисунок 32 – Динамика перевалки паромных грузов через терминалы АМТП и ТОО «порт Курык»

Примечание – Составлено автором (детализация исходных данных приведена в Приложении Г)

Необходимо подчеркнуть следующий момент. Для управления паромным терминалом в порту Курык создано ТОО «порт Курык», которое является дочерним предприятием КТЖ, который в настоящее время выполняет функции оператора магистральной железнодорожной сети. Такая форма участия частного сектора в портовой отрасли как доверительное управление (или контракт на управление) присуще мировой практике присутствует и в порту Актау. Государственное имущество АМТП передано в доверительное управление КТЖ [108], которое также опосредованно является соучредителем АМСТ, так как он является 100% акционером АО «KTZ Express», который владеет – 30% долей АМСТ [105].

В итоге получается все ключевые конкурирующие портовые структуры Казахстана (АМТП, АМСТ и порт Курык) напрямую или опосредованно находятся под управлением КТЖ, который принимает решения по распределению грузопотоков. По мнению авторов сложившаяся структура управления морскими портами РК под управлением единого оператора не создает конкурентную среду, которая побуждает субъекты рынка разрабатывать глобальные стратегии развития конкурентоспособности для привлечения грузопотоков.

Обзор состояния внутриотраслевой конкуренции выявил небольшое количество основных игроков на рынке, вместе с тем наблюдается определенный спад рынка. При этом, тарифы на услуги по перевалке грузов не регулируются государством и устанавливаются субъектами самостоятельно.

Результаты проведенного исследования анализа конкурентных сил консолидированы и представлены в таблице 23.

Таблица 23 – Обобщенные показатели влияния конкурентных сил на терминалы порта Актау

Параметр оценки	Нефтеналивные терминалы	Зерновой терминал	Паромный терминал	Сухогрузный терминал
1	2	3	4	5
<i>Угроза появления новых игроков</i>				
Сильные игроки с высоким уровнем знания и лояльности	один крупный игрок – Казтран сойл держит 100% рынка	два сильных игрока – Прод корпорация и АМСТ	два сильных игрока - КТС и ТОО «порт Курык»	два сильных игрока - АМТП и АМСТ
Уровень инвестиций и затрат для входа в отрасль	Высокий (длительный срок окупаемости)	Высокий (длительный срок окупаемости)	Высокий (длительный срок окупаемости)	Высокий (длительный срок окупаемости)
Политика правительства	государство регламентирует отрасль и устанавливает ограничения в части технических требований	государство вмешивается в деятельность отрасли, но на низком уровне	нет ограничивающих актов со стороны государства	нет ограничивающих актов со стороны государства
Готовность существующих игроков к снижению цен	нет готовности к снижению цен	возможно снижение цен АМСТ	возможно снижение цен ТОО «порт Курык»	при любой попытке ввода более дешевого предложения АМСТ снижает цены
Темп роста рынка	Замедление роста рынка	высокий и растущий	замедляющийся, но растущий	замедляющийся, но растущий
<i>Услуги - заменители</i>				
Наличие альтернативных транспортных маршрутов	существуют и занимают высокую долю на рынке	не существуют	существуют, но занимают низкую долю на рынке	существуют, но занимают низкую долю на рынке
<i>Уровень внутриотраслевой конкуренции</i>				
Количество игроков	монопольное оказание услуг	ограниченное количество игроков (АМТП и АМСТ)	ограниченное количество игроков (АМТП и ТОО «порт Курык»)	ограниченное количество игроков (АМТП и АМСТ)
Ограничение в повышении цен	Существует возможность к повышению цен	Существует возможность к повышению цен	Существует возможность к повышению цен только в рамках покрытия роста затрат	Существует возможность к повышению цен только в рамках покрытия роста затрат
<i>Рыночная власть покупателей</i>				
Доля покупателей с большим объемом продаж	Более 80% продаж приходится на нескольких клиентов	Незначительная часть клиентов держит около 50% продаж	Объем продаж равномерно распределен между всеми клиентами	Объем продаж равномерно распределен между всеми клиентами

Продолжение таблицы 23

1	2	3	4	5
Склонность к переключению на товары-субституты	услуги частично уникальны, есть отличительные характеристики, важные для клиентов	услуги частично уникальны, есть отличительные характеристики, важные для клиентов	услуги не уникальны, существуют аналоги	услуги не уникальны, существуют аналоги
Чувствительность к цене	покупатель будет переключаться только при значимой разнице в цене	покупатель будет переключаться только при значимой разнице в цене	покупатель всегда будет переключаться с более низкой ценой	покупатель всегда будет переключаться с более низкой ценой
<i>Рыночная власть поставщиков</i>				
Количество поставщиков	монополия	Низкая концентрация поставщиков	Низкая концентрация поставщиков	Низкая концентрация поставщиков
Издержки переключения	высокие издержки к переключению на других поставщиков	высокие издержки к переключению на других поставщиков	высокие издержки к переключению на других поставщиков	низкие издержки к переключению на других поставщиков
Примечание – Составлено автором				

Принимая во внимание вышеизложенное, становится очевидным, что специфика работы порта Актау вносит свои коррективы в расстановку сил, определяющих отраслевую конкуренцию.

По итогам проведенного анализа влияния конкурентных сил на терминалы порта Актау при осуществлении услуг по перевалке грузов основные факторы консолидированы и представлены на рисунке 33.

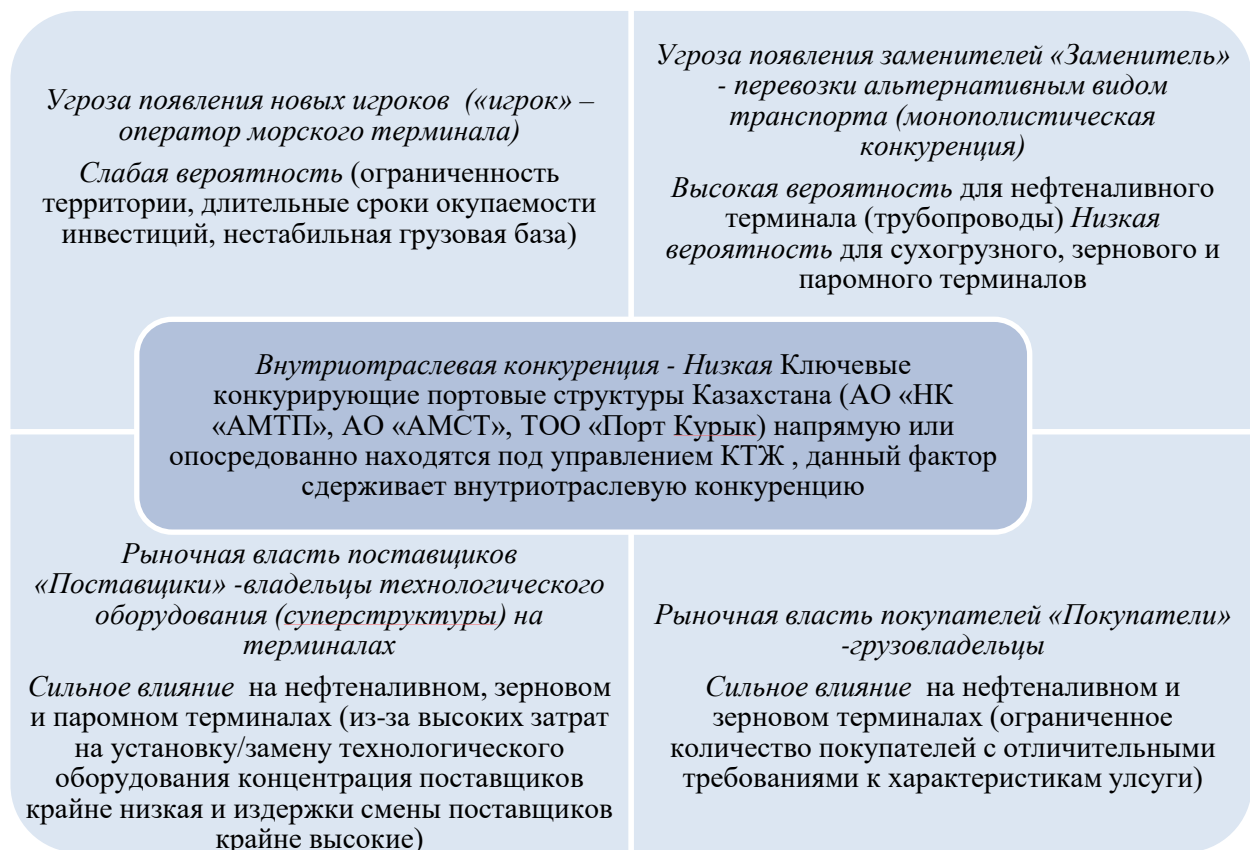


Рисунок 33 – Анализ влияния конкурентных сил при осуществлении погрузочно-разгрузочных услуг

Примечание – Составлено автором

Анализ конкурентных сил показал высокую зависимость государственного владельца инфраструктуры (причалов) – АМТП и высокую степень привязанности грузовладельцев (покупателей) услуг к частным владельцам перегрузочного оборудования (поставщикам) на нефтеналивном, зерновом и паромном терминалах, так как они являются основными поставщиками единого технологического процесса перевалки грузов. В силу специфики рыночных отношений крупные компании и грузообразующие комплексы являются основными субъектами рынка, обеспечивающими экспортную грузовую базу в направлении порта Актау, при этом потеря даже одного из клиентов оказывает существенное влияние на объемы перевалки на специализированных терминалах. В целом концентрация поставщиков в отрасли крайне низкая и издержки смены поставщиков крайне высокие, что отчасти связано с высокими затратами на демонтаж/замену перегрузочного оборудования и физических ограничений установки дополнительного перегрузочного оборудования.

Вместе с тем, наблюдается слабое влияние сил «горизонтальной» конкуренции: слабая вероятность появления “нового игрока” по причине высоких барьеров входа в отрасль для всех видов терминалов, ограниченное количество игроков на рынке, внутриотраслевая конкуренция сдерживается управлением всеми терминалами единым оператором КТЖ. При этом в

соответствии с конъюнктурой рынка существуют определенные преимущества для получения прибыли операторами нефтеналивных терминалов (монопольное оказание услуг с возможностью повышения цен, сохранение качества нефти при перевозке морским транспортом, что важно для клиентов), зерновых терминалов (подтвержденная грузовая база, в том числе спрос на экспортные перевозки) и паромных терминалов (перспективная грузовая база в рамках ТМТМ).

На основании результатов анализа можно утверждать, что существует сильная связь между грузоотправителями и владельцами перегрузочного оборудования на терминалах, что подтверждает предположение, что у операторов терминалов существует заинтересованность в привлечении дополнительных объемов грузов с целью загрузки терминалов и получения прибыли.

Однако сложившийся механизм сотрудничества государственного и частного секторов на нефтеналивном, паромном и зерновом терминале АМТП не решает проблемы увеличения грузооборота и не является стратегически выгодным для государства. Государственный сектор в лице АМТП заключает договора под отдельные отгрузки и не имеет инструментов влияния на грузооборот, то есть реального партнерства по разделению рисков и достижению общей цели увеличения грузооборота не отмечается.

В пределах границ порта осуществляются различные виды деятельности, поэтому важно учитывать разнообразные характеристики каждой конкретной услуги, поскольку некоторые обладают естественно-монопольными свойствами, в то время как другие могут быть произведены в условиях конкуренции.

– границами конкурентного рынка при оказании услуг судозахода являются пределы отдельно взятого порта, соответственно они оказываются монопольно, при оказании погрузочно-разгрузочных услуг являются пределы отдельных портов отдельные терминалы (межтерминальная конкуренция);

– на макро-уровне (международном) испытывают конкуренцию: нефтеналивные терминалы и танкера (8 единиц) с альтернативным видом транспорта – трубопроводным; паромные терминалы порта Актау и порта Курык за транзит контейнерных грузов;

– на мезо-уровне: зерновые терминалы, сухогрузные терминалы и сухогрузы (4 единицы) за экспорт зерна и металла между терминалами порта Актау;

– анализ конкурентных сил показал высокую зависимость государственного владельца инфраструктуры (причалов) и высокую степень привязанности покупателей услуг к частным владельцам суперструктуры на нефтеналивном, зерновом и паромном терминалах, так как они являются основными поставщиками единого технологического процесса перевалки грузов; в соответствии с конъюнктурой рынка существуют определенные преимущества для получения прибыли операторами нефтеналивных терминалов (монопольное оказание услуг, с возможностью повышения цен, сохранение качества нефти при перевозке морским транспортом, что важно для

клиентов), зерновых терминалов (подтвержденная грузовая база, в том числе спрос на экспортные перевозки) и паромных терминалов (перспективная грузовая база в рамках Транскаспийского международного транспортного маршрута). При этом наблюдается слабая вероятность появления “нового игрока” по причине высоких барьеров входа в отрасль для всех видов терминалов, внутриотраслевая конкуренция сдерживается управлением всеми терминалами единым оператором КТЖ.

На основе проведенного анализа полагаем, что:

– 6 видов услуг в составе судозахода осуществляются монопольно и соответственно должны регулироваться государством. Данная мера позволит потребителям услуг судозахода выбирать причалы для обслуживания в каждом отдельном порту в зависимости от ставки сбора и в тоже время государство будет регулировать необоснованный рост тарифов, при таких условиях соблюдается баланс интересов и потребителей и производителей услуг;

– при оказании услуг по перевалке грузов только текущие частные операторы способны влиять на грузооборот при изменении операционной модели управления.

Обоснование необходимости изменений в отношениях между государственным и частным секторами в морских портах вытекает из результатов деятельности хозяйствующих субъектов по оказанию услуг по перевалке грузов. Результаты анализа выявили, что существующий вид сотрудничества между государственным и частным секторами в порту Актау не выгоден для государства и не решает острых проблем в порту по увеличению грузооборота (АМТП взимает причальный сбор за объем переваленного груза через свои терминалы, то есть заключает договора только под отдельные отгрузки).

На современном этапе роль портовых терминалов в логистических системах делает их ключевыми игроками портовой отрасли, играющими центральную роль в усиливающейся конкуренции. По утверждению многих исследователей конкуренция между портами как отдельными организациями снижается, поскольку исследование конкуренции переносится в исследование конкурентоспособности логистических цепочек [172]. На практике, именно на терминалах устанавливаются взаимоотношения между заинтересованными сторонами: грузоотправителями и судоходными компаниями. При этом деятельность операторов морских терминалов формирует тарифы на перевалку грузов, которые являются ключевыми переменными для конкуренции. Операторы терминалов должны не только реагировать на изменения структуры отрасли, но и выбрать конкурентную позицию в пределах отрасли. Именно на морских терминалах устанавливаются взаимоотношения между заинтересованными сторонами: судовладельцами и грузоотправителями. При этом деятельность операторов морских терминалов формирует тарифы на перевалку грузов, которые являются ключевыми переменными для конкуренции. Операторы терминалов являются основным элементом в цепочке портовых операций, поскольку количество судов, заходящих в порт, напрямую зависит от эффективности их работы.

Для дальнейшего создания конкурентной среды функционирования субъектов морских перевозок существуют определенные ограничения как в плане институциональных так и организационных-правовых вопросов, решение которых предлагается в следующем разделе.

3 ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

3.1 Внедрение модели управления порт-арендодатель

В рамках первого раздела были уточнены преимущества и недостатки моделей управления морскими портами, связанные с использованием ГЧП и определено, что наиболее признанной моделью управления портов Европы является модель порт-арендодатель. Во втором разделе определены проблемы существующей модели управления и возможные реформы в форме приватизации порта АМТП. Реформы в управлении портами связывают с изменением отношений собственности и привлечением частного сектора в отрасль.

На основании представленных ранее теоретических исследований, проведенного анализа структуры государственного управления морскими портами РК, а также структуры отрасли, автором проводится сравнительный анализ альтернативных моделей управления с целью подтверждения применимости модели управления порт-арендодатель в условиях Казахстана. Данные приведены в таблице 24.

Таблица 24 – Сравнение альтернативных моделей управления морскими портами РК

Критерии	Индикаторы	Альтернативы		
		текущая модель управления	полная приватизация (продажа всех активов)	модель порт-арендодатель (передача в аренду активов)
1	2	3	4	5
Достижение стратегических целей государства	Вероятность Увеличение грузооборота	Низкая (не стимулирует привлечение грузов)	Высокая (применение маркетинговых подходов в ведении бизнеса)	Высокая (необходимость соблюдения ЧС договорных обязательств)
Создание конкурентной среды	Количество «игроков»	Ограниченное количество	Ограниченное количество (деятельность частных компаний часто приобретает монопольный характер)	Количество расширяется (расширение числа компаний в оказании портовых услуг)
Дальнейшее развитие инфраструктуры	Вероятность инвестирования в инфраструктуру	Низкая (ограниченность бюджетных средств)	Низкая (частный сектор не готов инвестировать в дорогостоящие активы)	Средняя (инвестирование осуществляется из 2-х источников)
Осуществление государственного регулирования деятельности	Снижение количества аварий, выполнение экологических, между народных требований	Проблема с разделением функциональных обязанностей	Необходимо дополнительное регулирование частной монополии	Регуляторные функции выполняет институт государственной власти – Администрация порта

Продолжение таблицы 24

1	2	3	4	5
Учет интересов стейкхолдеров	Отношение грузоотправителей и судовладельцев	Отрицательное (субъекты бизнеса хотят видеть результат от реализации государственных программ)	Отрицательное (предшествующий опыт приватизации не оправдал ожидания)	Положительное (создает более прозрачные отношения между субъектами бизнеса)
Развитость нормативно-правовой базы	Период времени для реализации	Нет времени	Средний срок реализации (механизм разработан, необходимо определить справедливую стоимость активов)	Долгий срок (требуется внесение изменений в законодательные акты)
Примечание – Составлено автором				

Так как портовая отрасль имеет свою специфику основными критериями при выборе альтернатив определены: достижение стратегических целей государства, создание конкурентной среды, развитие инфраструктуры с учетом финансового аспекта, осуществление государственного регулирования и что несомненно важно учет интересов стейкхолдеров (в рамках исследования судовладельцы и грузоотправители) и развитость нормативно-правовой базы. Для каждого из критериев определен индикатор, определяющий показатели достижения результата.

Рассматриваются 3 альтернативы с точки зрения стратегического управления:

– альтернатива №1: текущая структура собственности (текущая модель управления).

В настоящее время в портовой отрасли Казахстана складывается смешанная модель управления, тяготеющая к модели порт-инструмент. Владельцами основной инфраструктуры и суперструктуры портов являются как государственный, так и частный сектор, при этом государственный сектор оказывает как регулятивные функции, так и коммерческие.

– альтернатива №2: продажа всех активов порта (приватизация).

Государство не участвует в реализации политики управления портовой отраслью. В таких портах даже земля находится в частной собственности. Основным акционером в качестве наиболее эффективного механизма привлечения частного сектора в отрасль рассматривается приватизация АМТП. Однако приватизация в портовой отрасли обладает определенной спецификой и по мнению многих экспертов данная модель считается наиболее рискованной формой реформ в сфере портов.

– альтернатива №3 передача части активов порта в долгосрочную аренду (модель порт-арендодатель).

Государство в лице Администрации порта выступает как владелец территории и инфраструктуры, сдавая ее в аренду, а погрузочно-разгрузочные услуги осуществляют частные операторы. Модель позволяет заменить продажу доли в уставном капитале порта долгосрочной арендой активов частной стороной с возможностью модернизации/строительства терминалов.

Вероятность увеличения грузооборота существует как в случае приватизации портов и в случае применения модели порт-арендодатель, так как у операторов терминалов существует заинтересованность в привлечении дополнительных объемов грузов с целью загрузки терминалов и получения прибыли. При текущей модели управления сложившиеся механизмы оказания погрузочно-разгрузочных услуг не стимулируют владельцев перегрузочного оборудования наращивать грузооборот.

При текущей модели управления создание конкурентной среды сдерживается управлением ключевых портовых структур единым оператором - КТЖ. В случае приватизации возникает опасность создания частной монополии вместо прежней государственной. Одним из основных преимуществ модели порт-арендодатель является создание конкурентной среды путем привлечения множества операторов терминалов.

В случае дальнейшего развития портовой инфраструктуры с необходимостью инвестирования в капиталоемкие проекты возникает риск нежелания частного владельца всего портового комплекса развивать инфраструктуру акватории в целях обеспечения безопасности мореплавания, в текущей модели наблюдается ограниченность бюджетных средств. При модели порт-арендодатель существует возможность финансирования из двух источников: из государственного бюджета/средств Администрации порта и частных инвестиций.

Интенсивность движения судов в портах увеличивает риск столкновения и аварийных случаев, которые оказывают негативное влияние на деятельность всех субъектов порта, а также окружающую среду. Соответственно вопросы осуществления безопасной деятельности субъектов в порту должны строго контролироваться. Ориентированный на прибыль частный владелец порта не слишком заботится о безопасности, а только оценивает скорость обработки судов для получения максимальной прибыли. При существующей модели управления, когда регуляторные и коммерческие функции выполняет один субъект рынка происходит конфликт интересов. При модели порт-арендодатель функции контроля безопасности движения судов и осуществления услуг судозахода выполняются Администрацией порта.

Одним из основных критериев при выборе модели управления порта является учет интересов стейкхолдеров (в рамках исследования судовладельцы и грузоотправители). Многообразие собственников инфраструктуры в порту приводит к некоторым проблемам: у каждого владельца актива свои планы по дальнейшему развитию и видение собственной роли в транспортном процессе. При существующей модели управления отсутствует сегментация рынка морских перевозок, то есть ущемляются интересы судовладельцев, осуществляющих каботажные перевозки. Для грузоотправителей также

существуют проблемы в части заключения договоров на перевалку грузов как с владельцем инфраструктуры и так и с владельцем перегрузочного оборудования (пример: в порту Актау). При модели порт-арендодатель предполагается, что услуги судозахода осуществляет Администрация порта, в связи с чем тарифы регулируются государством. При передаче управления терминалов операторам для грузоотправителя будет возможность сотрудничества с одним субъектом.

Как подчеркивалось в главе 2.1 реформы в управлении морскими портами проводились без соответствующих институциональных изменений по развитию нормативной базы с четким определением сферы полномочий и ответственности государственного и частного сектора.

Вместе с тем, на сегодняшний день государственная политика в вопросах приватизации нацелена на принятие взвешенных решений с четким определением ее целей и объектов, «передаче функций государственных органов в конкурентную среду и расширению использования инструментов ГЧП» [3].

При этом хотелось бы подчеркнуть, что последствия приватизации морских портов без адекватной конкуренции могут иметь нежелательные последствия. На сегодняшнем этапе развития морских портов и соответственно торгового флота наиболее оптимальным видится применение модели порт-арендодатель в управлении портами РК.

Внедрение модели порт-арендодатель предполагает следующие преимущества в управлении:

- организационно-правовые: четкое разделение функций между администрацией порта (регуляторные) и операторами морских терминалов по перевалке грузов (коммерческие);

- экономические: создание конкуренции между терминалами путем привлечения нескольких операторов к управлению, рыночное регулирование тарифов на перевалку грузов, распределение рисков между государственным и частным сектором, привлечение инвестиций, а также создание бизнес-отношений между операторами терминалов, грузоотправителями и судоходными компаниями;

- технологические: выстраивание единого технологического процесса перевалки грузов с использованием современных технологий, использование новаций и т.д.

Необходимо подчеркнуть, что в рамках модели порт-арендодатель предполагается применение механизмов ГЧП с привлечением частных инвестиций в развитие терминалов на которых оказываются погрузочно/разгрузочные услуги. Основными преимуществами инвестирования частного сектора в порты являются разделение рисков, объединение опыта и увеличение грузооборота.

Вместе с тем, процесс изменений и преобразований в управлении морскими портами (путем введения характеристик частного сектора), сопровождается необходимостью решения сложных организационно-экономических и правовых проблем. Процедура перехода состоит в

формировании последовательности мер, ориентированных на постепенное сконцентрированное движение в выбранном направлении, выбор системы параметров управления (Приложение Л). Предлагаемые поэтапные меры представлены на рисунке 34.



Рисунок 34 – Концептуальная схема перехода к модели порт-арендодатель

Примечание – Составлено автором

В первую очередь необходима подготовка стратегии реформирования модели управления портами, основанная на глубоком анализе конкурентоспособности, сильных/слабых сторон портовой отрасли РК и ее роли в национальной экономике. Стратегия реформирования должна разрабатываться на уровне центральных государственных органов с привлечением всех заинтересованных сторон.

Предлагается определить Комитет транспорта МИИР центральным ведомством, ответственным за процесс изменения модели управления морскими портами. При этом необходимо попытаться объединить социальные цели (безопасность судоходства, равный доступ к услугам, низкие тарифы) с частными интересами операторов терминалов в получении прибыли.

Также необходимой мерой является пересмотр функции и полномочий регулирующих государственных органов, соответственно определение новых регуляторных норм, правил, методик регулирования тарифов, обеспечивающих надлежащую координацию и надзор за деятельностью портов в соответствии с государственными интересами.

Следующим этапом является адаптация нормативно-правовой базы, отражающей стратегию реформирования и пересмотр регуляторной политики, функций и полномочий заинтересованных сторон. Закономерно принятие изменений и дополнений в соответствующие нормативные правовые акты, в первую очередь Закон «О торговом мореплавании». Внедрение новой модели управления требует учреждение института портовой власти - Администрацию морского порта, выполняющей регулируемую функцию.

Этап организации ГЧП предполагает выбор формы участия частного сектора в деятельности морского порта, и что самое важное проведение процедур прозрачных, открытых и конкурентных конкурсных торгов.

В основе государственного управления нами предлагается заложить трехступенчатую организацию портовой деятельности (рисунок 35):

- центральный государственный орган вырабатывает государственную политику и определяет роль администрации порта, управляющей портом;
- администрация порта, использует принадлежащую государству землю, управляет, поддерживает и развивает портовую инфраструктуру, контролирует частных операторов терминалов;
- частные операторы терминалов выполняют погрузочно-разгрузочные работы.

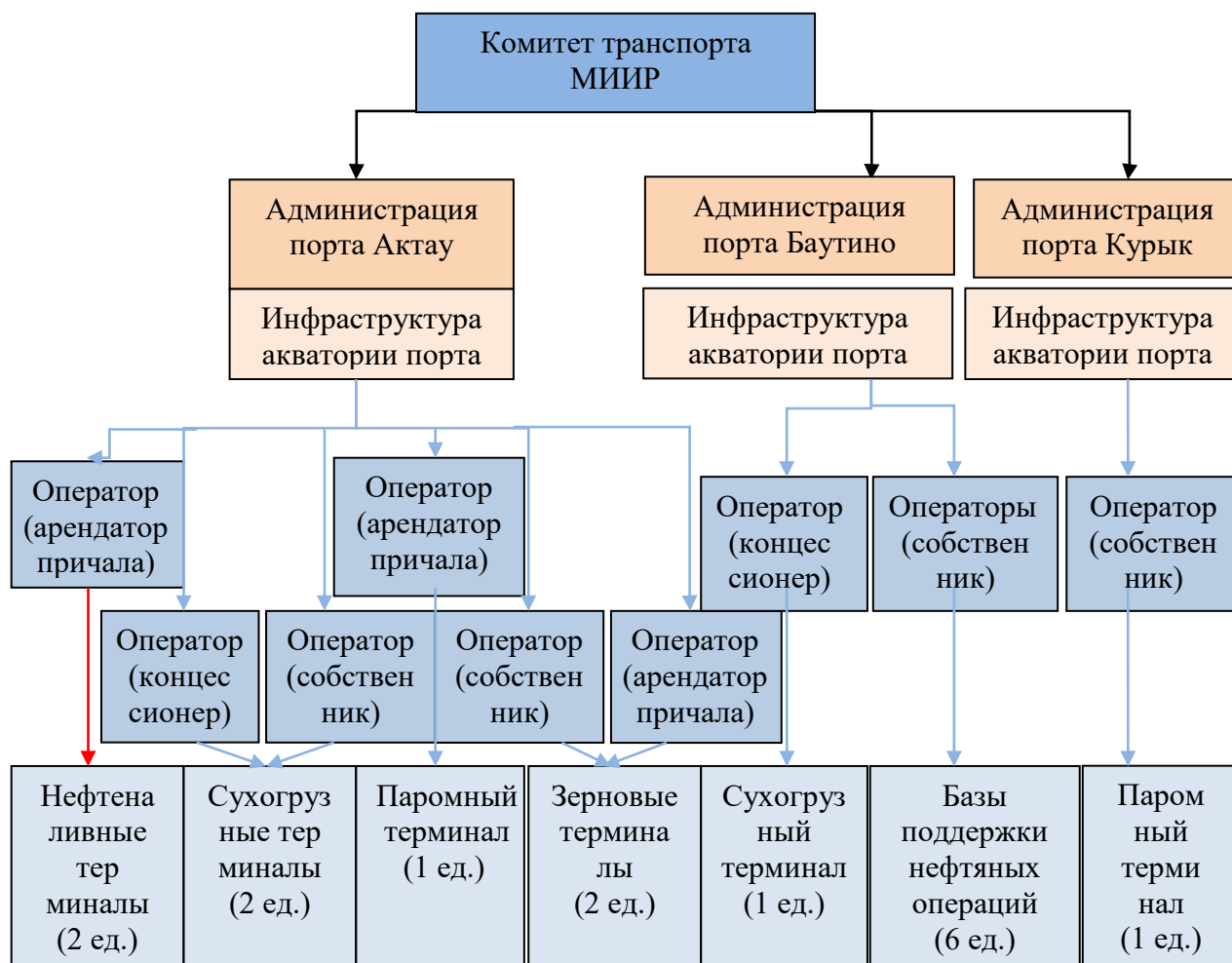


Рисунок 35 – Концептуальная схема организации портовой деятельности

Примечание – Составлено автором

Орган государственного управления (Комитет транспорта МИИР РК) по отношению к администрации порта ставит стратегические цели с точки зрения развития национальной экономики, так как государство, как основной акционер или владелец, уполномочивает администрацию порта управлять морским портом. При этом орган государственного управления может вмешиваться в работу портов более косвенными способами, например: путем планирования и координации развития портов, финансирования инвестиций или определения нормативной базы портов.

Определение четких целей деятельности и функции Администрации порта, вытекает из необходимости установления ключевых показателей эффективности (КПЭ) деятельности, которые будет контролировать и оценивать орган управления.

При определении цели деятельности Администрации порта – решение важных экономических и политических задач страны с точки зрения интеграции в международные транспортные коридоры, то возможно установление качественных критериев оценки деятельности, не ориентированных на получение прибыли – уровень безопасности в акватории порта (число аварий), эффективность внутрипортовой логистики (время оборота железнодорожных составов и грузовых автомобилей), корпоративное управление (оценка реализации стратегических инициатив).

В случае рассмотрения деятельности Администрации порта, как субъекта экономической деятельности, целью которой является обеспечение рентабельности сделанных капитальных вложений, и получения при этом максимальной прибыли, то необходимо установление количественных критериев оценки деятельности - показатели, характеризующие грузооборот по терминалам, операционную эффективность (среднее время оборота судна, среднее время ожидания на рейде).

Правовой статус порта означает правовой статус администрации, управляющей портом. Соответственно необходимо формирование администрации, управляющей портом, с определением прав и обязанностей, целей деятельности и прав собственности на имущество в порту, обладающей финансовой и административной самостоятельностью.

Как мы определили в подразделе 2.1 основные факторы, определяющие необходимость государственного управления инфраструктурой морских портов, определяют регулятивные функции администрации порта, включающие функции контроля, мониторинга и разработки планов развития. Осуществление данных функций обеспечивает поддержание системы охраны и безопасности судов и портовых сооружений, погрузочно-разгрузочных работ, а также соблюдения национального и международного законодательства не только в области судоходства, но и в области охраны окружающей среды.

Вместе с тем, традиционные управленческие функции, такие как управление имуществом, регулирование, повышение операционной эффективности и управление взаимоотношениями с заинтересованными сторонами трансформируются под воздействием процессов глобализации и

дополняется функциями контроля за законным исполнением концессионных соглашений и договоров аренды [57, р. 250].

Администрация порта – это хозяйствующий субъект, осуществляющий деятельность по управлению инфраструктурой морского порта, координации и контроля деятельности операторов, осуществляющих деятельность в морском порту в соответствии с законодательством [57, р. 249].

Администрация порта выступает в качестве регулирующей структуры и владельца земельных участков, объектов инфраструктуры акватории порта (подходной канал, гидротехнические сооружения (мол, волнолом), навигационное оборудование и т.д.) и наземной инфраструктуры (причалные стенки, причалы, складские площадки и т.д.).

Администрация порта, как владелец инфраструктуры акватории порта оказывает услуги судозахода, предназначенные для безопасности судоходства, которая технологически связана с основной услугой – погрузочно-разгрузочной. Соответственно Администрация порта взимает портовые сборы за судозаход с судовладельцев, включая – навигационные, за проход каналом, корабельные, якорные, в сфере природоохранных мероприятий, карантинные. Как показали результаты анализа данные услуги в каждом порту осуществляются монопольно в силу технологических особенностей производства и оказываются для всех типов судов одинаково, в связи с чем логично, что услуги судозахода должны регулироваться государством.

С целью определения зависимости между объемом перевалки грузов в морских портах Актау, Курык и количеством судозаходов проведен регрессионный анализ, устанавливающий количественно форму зависимости двух величин, между которыми существует корреляционная связь. При определении зависимости между объемом перевалки груза и количеством судозаходов примем допущение, что в анализируемом периоде при расчете учитывается только объемы «других» грузов, перевозимых в экспортном направлении. Данное допущение связано со схемой транспортировки грузов на сухогрузах, которые при одном судозаходе осуществляют как экспортные (зерно, металл, другие), так и импортные операции с «другими» грузами.

Результаты анализа подтвердили высокую связь между объемом перевалки груза и количеством судозаходов (коэффициент корреляции – 0,72). Результаты линейной регрессии показали выполнение следующего условия: для любого значения объема перевалки груза при ее изменении на единицу среднее значение судозахода изменяется на одно и то же число (Приложение К). При увеличении объема перевалки грузов количество судозахода увеличивается на 0,9%:

$$\text{Количество}_{\text{судозахода}} = 0,9 * \text{Объем}_{\text{перевалкагруза}} + 133,8$$

При регулировании тарифов на судозаход наблюдается рост объемов перевалки грузов, при этом линейно увеличивается количество судозаходов. Данная мера позволит Администрации порта получать доход не за счет увеличения стоимости, а за счет увеличения количества судозаходов, что в

свою очередь сдерживает увеличение стоимости фрахта судов за транспортировку 1 тонны груза, что в свою очередь приведет к сохранению транспортной составляющей в конечной цене экспортируемых товаров.

Данная мера позволит потребителям услуг – торговым судам выбирать причалы для осуществления грузовых операций в каждом отдельном порту в зависимости от ставки сбора за перевалку и в тоже время государство будет регулировать необоснованный рост тарифов [65, с. 64]. При таких условиях соблюдается интерес судовладельцев, осуществляющих как международные так и каботажные перевозки. Вместе с тем, Администрация порта как владелец земельных участков в порту и наземной инфраструктуры получает доход от аренды земельных участков и причалов, а также концессионные сборы.

Теоретические исследования подтвердили, что существует достаточно высокий уровень неопределенности в прогнозе тех сил и факторов, которые будут оказывать воздействие на каждый отдельный порт в будущем [112, с. 47]. Создание отдельных администраций портов Актау, Баутино и Курык способствует развитию межпортовой конкуренции, которая учитывает индивидуальные особенности каждого порта.

В конечном счете Администрации портов должны соответствующим образом разрабатывать глобальные стратегии для участия частного сектора в финансировании инфраструктуры и распределения рисков между государственным и частными секторами. В данном случае ограничение использования бюджетных средств обусловлено главным образом не отсутствием у государства финансовых возможностей, а стремлением развивать межпортовую конкуренцию на национальном рынке с перспективой усиления конкурентоспособности на международном.

Современные условия международных морских перевозок грузов повышают требования к качеству, цене и эффективности погрузочно-разгрузочных услуг на терминалах. Операторы терминалов являются основным элементом в цепочке портовых операций, поскольку количество судов, заходящих в порт, напрямую зависит от эффективности их работы. В результате создается определенные взаимоотношения между операторами терминалов, грузоотправителями и судоходными компаниями, которые в своей деятельности учитывают конъюнктуру рынка.

Погрузочно-разгрузочные услуги осуществляются частными операторами терминалов на коммерческой основе, которые в основном арендуют на долгосрочной основе землю порта, объекты наземной инфраструктуры (терминалы, причалы, складские площадки, погрузочно-разгрузочное оборудование, складские площадки и т.д.), но также могут владеть данными активами.

Тарифы на погрузочно-разгрузочные услуги жестко не регулируются и определяются на конкурентной основе.

После введения частного участия в морских портах возникает необходимость в регулировании новых частных операторов, однако конкуренция внутри порта и между портами может использоваться в качестве замены для регулирования операторов терминалов.

Введение конкуренции в основном направлено на то, чтобы тарифы на погрузочно-разгрузочные услуги определялись рыночными механизмами и не регулировались государством. Однако процесс либерализации не всегда гарантирует регулирование тарифов рыночными механизмами, и поэтому в некоторых случаях по-прежнему существует необходимость в государственном регулировании. Такой сценарий возможен в портах РК, где конкуренция возможна только между несколькими операторами, поскольку размер рынка допускает лишь ограниченное число операторов.

Вместе с тем, при передаче погрузочно-разгрузочных услуг частным операторам, необходимо определенное регулирование конкуренции между хозяйствующими субъектами и осуществление экологического контроля над воздействием погрузочно-разгрузочных работ на окружающую среду, в противном случае возможен рост тарифов и снижение качества предоставляемых услуг.

Представленная структура управления морскими портами предполагает четкое разделение регуляторных и коммерческих функций в организации работы портов.

Для реализации указанного этапа реформирования структуры управления предлагается внесение изменений и дополнений в Закон РК «О торговом мореплавании», которые представлены в таблице 25.

Таблица 25 – Предложения по внесению изменений и дополнений в ЗТМ

Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Обоснование
2	3	4
Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе		
Отсутствует	39-2) портовые гидротехнические сооружения - инженерно-технические сооружения (берегозащитные сооружения, волноломы, молы, пирсы, причалы, а также подходы каналы), расположенные на территории морского порта, взаимодействующие с водной средой и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания и стоянки судов	Нормативное определение «портовых гидротехнических сооружений» служит основой отправной точкой для разделения активов инфраструктуры морского порта при оказании услуг судозахода для обеспечения безопасности мореплавания и стоянки судов
Отсутствует	39-3) причал - портовое гидротехническое сооружение, предназначенное для стоянки и обслуживания судов, обслуживания пассажиров, в том числе посадки их на суда и высадки их с судов, осуществления операций с грузами	Нормативное определение «причала» необходимо для отнесения данного сооружения к объектам инфраструктуры морского порта, передаваемых в аренду или концессию и внесения изменений в подзаконные акты

Продолжение таблицы 25

1	2	3
<p>56) морской терминал – специализированный участок в морском порту, включающий совокупность технических средств, инженерных сооружений, подъемно-транспортного и иного оборудования, обеспечивающих условия для погрузки (разгрузки) грузов, их хранения, обработки транспортных средств, смежных с морским видом транспорта, а также посадки, высадки и иного обслуживания пассажиров</p>	<p>56) морской терминал - специализированный участок в морском порту, включающий совокупность технических средств, инженерных сооружений, подъемно-транспортного и иного оборудования, <i>технологически связанных между собой</i>, обеспечивающих условия для погрузки (разгрузки) грузов, их хранения, обработки транспортных средств, смежных с морским видом транспорта, а также посадки, высадки и иного обслуживания пассажиров</p>	<p>Определение технологической взаимосвязанности объектов инфраструктуры морского терминала позволит урегулировать вопросы разделения активов морских портов при оказании услуг по перевалке грузов, а также дает правовую основу по предоставлению причалов в аренду владельцам перегрузочного оборудования без проведения конкурсных процедур</p>
<p>Статья 4. Государственное управление в сфере торгового мореплавания</p>		
<p>Отсутствует</p>	<p>Пункт 3. дополнить: К компетенции уполномоченного органа относятся: 55-44) утверждение положения об администрации морского порта 55-45) утверждение перечня услуг в морских портах, оказываемых администрацией морских портов</p>	<p>Законодательное определение статуса администрации морского порта позволит разграничить регулятивные функции в управлении морскими портами с определением прав и обязанностей, целей деятельности и прав собственности на имущество в порту</p>
<p>Глава 6. Морской порт</p>		
<p>Отсутствует</p>	<p>Статья 32-1. Администрация морских портов 1. Администрация морских портов создается в организационно-правовой форме республиканского государственного предприятия и действует в соответствии с положением об администрации морского порта.</p>	<p>Учреждение института портовой власти - Администрации морского порта, выполняющей регулируемую функцию, Позволит создать правовую базу для внедрения модели управления порт-арендодатель, регламентировать вопросы определения зоны ответственности государственного сектора</p>

Продолжение таблицы 25

1	2	3
Отсутствует	Статья 32-1. 2. Администрация морского порта оказывает услуги в морском порту в соответствии с утвержденным перечнем услуг морского порта	Администрация порта, как владелец инфраструктуры акватории порта оказывает услуги судозахода, предназначенные для безопасности судоходства, которая технологически связана с основной услугой - погрузочно-разгрузочной. Услуги судозахода в каждом порту осуществляются монополично в силу технологических особенностей производства
Перечень регулируемых услуг (утв. приказом Министра национальной экономики РК от 18 апреля 2019 года, № 26)		
10. В сфере портов: – услуги за заход судна в морской порт для перевалки нефти и нефтепродуктов по трубопроводам в/из танкера/танкеров с последующим выходом из порта (судозаход)	10. В сфере портов: – услуги за заход судна в морской порт для производства грузовых операций и/или иных целей с последующим выходом из порта (судозаход), за исключением швартовых и причальных услуг	Внесение изменения в части конкретизации услуг судозахода, которые подлежат регулированию
Примечание – Составлено автором		

Полагаем, что рекомендуемая иерархическая структура между органом государственного управления, Администрацией морского порта, операторами терминалов и судовладельцами определяет четкое разделение регуляторных и коммерческих функций в организации работы портов. Представленное распределение функций между государственным и частным сектором дает широкие возможности для субъектов рынка морских перевозок расширить границы конкуренции.

Вслед за решением организационно-правовых вопросов по разделению регуляторных и коммерческих функций между Администрацией порта и операторами терминалов необходимо решение организационных задач с применением механизма ГЧП по дальнейшему созданию конкурентной среды.

3.2 Разработка рекомендаций по развитию государственно-частного партнерства на морских терминалах

На современном этапе ГЧП признано в качестве инновационного институционального механизма для повышения эффективности частного сектора в сфере государственных услуг [173].

Важными компонентами успешного ГЧП являются: четкая стратегия, нормативно-правовая база, обеспечивающая эффективное осуществление соглашений и их соблюдение, институциональный механизм, позволяющий регулировать этот процесс и тщательно проработанные соглашения, предусматривающие четкое распределение функций, ролей и рисков участников [174].

При выборе наилучшей формы для внедрения частного сектора в организации портовых услуг среди различных возможностей можно отметить формы участия, представленные таблице 26.

Таблица 26 – Формы участия частного сектора в портовой отрасли

Формы участия частного сектора	Активы морского порта		Примечание
	инфраструктура (причалы)	суперструктура (перегрузочное оборудование)	
Приватизация	ЧС	ЧС	Все активы и обязательства принадлежат ЧС
Передача частному сектору части порта	ЧС	ЧС	ЧС строит, эксплуатирует и владеет активами порта
Создание совместных предприятий	ГС/ЧС	ГС/ЧС	Создание совместного предприятия на вновь построенных терминалах
Концессия	ГС	ГС	ЧС осуществляет инвестиции и эксплуатирует инфраструктуру порта определенный срок времени, а затем возвращает ГС
Аренда	ГС	ГС/ЧС	Сдача в аренду портовых активов для использования ЧС в течение фиксированного периода времени
Договор управления	ГС	ГС	ГС является собственником инфраструктуры и портовых сооружений, но решения о ее функционировании принимает ЧС, который может обеспечить более коммерческий подход к операциям (как инвестиционные, так и коммерческие риски в данном случае несет ГС. Инвестиции не требуются
Примечание – Составлено автором на основе источника [18, р. 8-15; 44, с. 50]			

Анализ законодательства о государственно-частном партнерстве в РК показал, что традиционные формы участия частного сектора в организации портовых услуг допустимы [175]. Однако существует ограничение по запрету

реализации морских терминалов в рамках концессии, что является существенным ограничением для дальнейшего изменения отношений с потенциальными операторами [176].

В порту Актау можно наблюдать участие частного сектора в строительстве, владении и эксплуатации терминалов. В частности АМСТ являясь совместным предприятием с долями участия «InterportDevelopmentPTE. Ltd», АО «КТЗ Express» и АМТП, построил и эксплуатирует 3 терминала на территории порта, то есть является владельцем активов и оказывает погрузочно-разгрузочные услуги. Также АМТП находится в доверительном управлении КТЖ. В процессе исследования определено, что использованные формы ГЧП не создают конкурентную среду вследствие управления ключевых портовых структур единым оператором – КТЖ.

При выборе вариантов для определения наилучшей формы привлечения частного сектора для оказания услуг по перевалке грузов в портах автором предлагаются формы участия частного сектора, не предполагающие передачу прав собственности в полном объеме.

Обоснование необходимости изменений в отношениях между государственным и частным секторами в морских портах вытекает из результатов деятельности хозяйствующих субъектов по оказанию услуг по перевалке грузов. Динамика показателей загруженности причалов представлена в таблице 27.

Таблица 27 – Загруженность причалов на терминалах АМТП

Терминалы/ причалы	Вид пере вали ваемо го груза	Пропускная способность (млн. тонн)	Объемы перевалки грузов (млн. тонн)							Коэффициент использования причалов (%)				
			2014	2015	2016	2017	2018	2019- 2020	2014	2015	2016	2017	2018	2019- 2020
Порт Актау														
Сухогрузные/ №1, 2, 3	Сухие грузы (металл и др.)	2,5	1,7	1,4	1,5	1,4	0,6	0,5	68	56	60	56	24	21
Зерновой/№6	Сухие грузы (зерно)	0,6	0,7	0,5	0,5	0,5	0,8	0,6	116	83	83	83	133	103
Нефтеливной/ №4	нефть	2,8	2,8	1,1	0,3	0,6	0,6	0,5	10	39	11	21	21	18
Нефтеливной/ №5	нефть	2,8	2,8	2,1	1,9	0,6	1,2	1,3	10	75	68	21	43	46
Нефтеливной /№9	нефть	2,8	0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3	7	7	4	4	11	11
Нефтеливной /№10	нефть	2,8	0,1	0,1	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0

Паромный /№8	Паромные грузы	2	1,9	0,5	1,1	0,3	0	0	95	25	55	15	0	0
Примечание – Составлено автором (детализация расчетов приведена в приложениях Г, Е)														

Показатели таблицы 27 свидетельствуют об общей тенденции недоиспользования проектных мощностей причалов на сухогрузном, нефтеналивном и паромном терминалах. При этом 9, 10 нефтеналивные причалы практически не используются, а также с вводом в эксплуатацию паромного терминала в порту Курык, паромный терминал в порту Актау простаивает. На полную мощность используется только зерновой терминал. Результаты анализа подтвердили, что существующий вид сотрудничества между государственным и частным секторами в порту Актау не решает острых проблем по увеличению грузооборота.

Обычный способ введения частного участия в портах заключается в заключении контрактов между государственным и частным секторами. Таким образом, контракт является действенным инструментом для регулирующего органа.

Нефтеналивной и зерновой терминалы порта Актау являются специализированными терминалами, через которые осуществляется перевалка соответственно только нефти и зерна. При этом владельцы перегрузочного оборудования (Казтрансойл и Акбидай) оказывают услуги практически монопольно, так как являются индивидуальными поставщиками единого технологического процесса перевалки грузов. Результаты анализа свидетельствуют о том, что только текущие частные операторы способны влиять на грузооборот при изменении операционной модели управления. На основании чего, рекомендуется Администрации порта Актау передать в долгосрочную аренду причалы на нефтеналивном и зерновом терминале с условием обеспечения оператором необходимого минимального грузооборота [69, с. 118]. При этом создается конкуренция между зерновыми терминалами Акбидай и АМСТ. Также рекомендуется передать в аренду КТС, владельцу подъездных путей, паромный причал в порту Актау, который может конкурировать с паромным терминалом порта Курык (таблица 28).

Таблица 28 – Рекомендуемые формы государственно-частного партнерства в порту Актау

Объекты инфраструктуры морского порта	Субъекты управления	Наименование терминала	Предлагаемая форма ГЧП	Потенциальные участники ГЧП	Потенциальные конкуренты
1	2	3	4	5	6
Причал №1, 2, 3	АМТП	Сухогрузный терминал	Концессия	«DP World FZE»	АМСТ (сухогрузный терминал)
Складские помещения, ремонтная мастерская и т.д.					

Продолжение таблицы 28

1	2	3	4	5	6
Портальные краны, погрузочно-разгрузочные машины					
Причал №4	АМТП	Нефтеналивной терминал	Долгосрочная аренда	Казтрансойл	Отсутствуют
Причал №5					
Трубопроводы и запорное оборудование	Казтрансойл				
Причал №9	АМТП	Нефтеналивной терминал	Долгосрочная аренда	Казтрансойл	Отсутствуют
Причал №10					
Трубопроводы и запорное оборудование	Казтрансойл				
Причал №6	АМТП	Зерновой терминал	Долгосрочная аренда	Акбидай	АМСТ (зерновой терминал)
Силосы и перегрузочное оборудование	Акбидай				
Причал №8	АМТП	Паромный терминал	Долгосрочная аренда	КТС	ТОО «Порт Курык» (паромный терминал)
Железнодорожные пути	КТС				
Примечание – Составлено автором					

В последнее время наибольшую популярность приобрели формы участия частного сектора в рамках концессионных схем, когда частные компании строят новые объекты (терминалы) или эксплуатируют уже существующие.

На сегодняшний день существует высокая степень износа погрузочно-разгрузочного оборудования на сухогрузном терминале АМТП, ввиду отрицательного финансового положения АМТП не имеет возможности инвестирования в модернизацию оборудования [2]. Для повышения эффективности использования сухогрузного терминала АМТП можно рассмотреть вариант передачи последнего частному сектору на условиях концессии. Концессионные договоры можно рассматривать как промежуточное решение между государственной собственностью и полной приватизацией.

Для потенциального концессионера привлекательным может быть факт использования терминала для перевалки транзитных контейнеров в рамках ТМТМ. При этом возникает конкуренция между терминалами АМТП и АМСТ.

Одним из потенциальных концессионеров рекомендуется рассматривать компанию «DP World FZE», которая привлечена для выработки предложений по интеграции сухого порта СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» с АМТП.

Арендная плата в мировой практике представляет собой традиционный источник дохода для Администрации порта, который варьируется в зависимости от индивидуальных особенностей порта.

При сдаче в аренду инфраструктуры порта (причалов) частным операторам следует определять арендные платежи на уровне, который позволяет эффективно предоставлять услуги судозахода Администрацией порта. Такие отношения выгодны и частным операторам, которые

заинтересованы в развитой инфраструктуре акватории порта, обеспечивающей безопасность судоходства. В данном случае операторы терминалов рассматривают усиление безопасности не как «затраты», а скорее как выгодные «вложения» [177].

Данное соглашение предполагает выплату оператором терминала арендных платежей Администрации порта и может содержать фиксированную часть (минимальный грузооборот) и переменную часть, также зависящую от грузооборота, который может быть рассчитан в расчете на TEU/тонну или % от выручки. Концессионный договор по определению является более сложным, поскольку он затрагивает не только вопросы предоставления услуг, но и соответствующего обслуживания инфраструктуры, вложения инвестиций и распределения рисков между регулирующим органом и концессионером. Одним из основных вопросов является определение срока соглашения, которое зависит от объема необходимых инвестиций, периода и стоимости финансирования.

Актуальным вопросом при внедрении частного участия в морских портах является определение размера концессионного платежа, которые операторы должны платить администрации порта, владеющей активами инфраструктуры. Даже если эти платежи непосредственно не затрагивают пользователей портов, очевидно, что чем выше платежи частных операторов за пользование инфраструктурой, тем больший доход получает администрация порта, и тарифы за судозаход могут быть соответственно снижены. Вместе с тем частные операторы попытаются переложить свои издержки на грузоотправителей за счет установления более высоких тарифов за погрузочно/разгрузочные услуги. В связи с чем, при расчете концессионных сборов необходимо соблюдать баланс между затратами и желаемой прибылью Администрации порта.

Желательно, чтобы концессионные контракты включали требования, согласно которым Администрация порта может устанавливать норму доходности для концессионера, поскольку это будет стимулировать операторов терминалов вкладывать значительные средства в инфраструктуру. Также можно включить в концессионный сбор переменную часть, которая зависит от среднего времени ожидания судов. Используя этот инструмент, частный оператор получит стимулы для оптимального обслуживания судов и инвестирования в необходимое оборудование, чтобы максимально сократить время погрузки/разгрузки судна. Время стоянки судов под погрузкой является одной из характеристик, которую судоходные компании ценят при выборе альтернативных терминалов.

Таким образом, структура контрактов и ценовое регулирование, являются наиболее подходящими инструментами для введения частного участия в деятельность портов, позволяющие сохранять качество и стимулировать эффективность [46, р. 205]. Концептуальная схема передачи в концессию сухогрузного терминала представлена на рисунке 36, которая разделена на три ключевых этапа.



Рисунок 36 – Концептуальная схема передачи в концессию сухогрузного терминала

Примечание – Составлено автором на основе источника [166]

Вместе с тем, в результате анализа нормативно-правовой базы и структуры отрасли определены сдерживающие факторы при внедрении модели порт-арендодатель и предложенных форм участия частного сектора в портовой отрасли, которые отражены в таблице 29.

Таблица 29 – Сдерживающие факторы при изменении модели управления морскими портами

Проблемы	Меры	Ожидаемый результат
1	2	3
Не определен механизм разделения активов морских портов	Нормативное закрепление государственного имущества за Администрацией порта, проведение оценки рыночной стоимости активов независимыми оценщиками	Определение «справедливой» стоимости государственных активов позволит рассчитать арендную плату за пользование инфраструктурой и концессионный сбор, удовлетворяющий Администрацию порта и операторов терминалов
Отсутствие регламентированных процессов по контролю КПЭ	Разработка ключевых КПЭ для Администрации порта и операторов терминалов, которые должны каскадироваться	Контроль по достижению стратегических КПЭ, позволит органу управления оценивать эффективность деятельности Администрации порта, которая в свою очередь регулирует операторов терминалов

Продолжение таблицы 29

1	2	3
Отсутствие порядка аренды земельных участков на территории портов	изменение прав владения/распоряжения земельными участками на территории портов Администрацией порта	Заключение долгосрочных договоров аренды инфраструктуры морского порта, концессионных соглашений и привлечение инвестиций
Не выработан механизм передачи активов (терминалов) третьим сторонам	Разработать механизм передачи активов (терминалов) в собственность создаваемых компаний	Структурирование операционной модели позволит зафиксировать целевое распределение активов и функций между участниками логистической цепочки
Изменение целевого назначения нефтеналивных причалов в порту Актау	Изменение договорных отношений с текущим частным оператором перегрузочного оборудования	Сохранение минимального грузооборота за счет получения квоты от грузовладельца, в связи с вертикальной интеграцией с оператором
Отсутствие практики реализации концессионных проектов в сфере морских портов	Обращение в международные финансовые институты (ВБ, ЕБРР) за технической помощью	Тщательная разработка тендерных процедур, условий концессионного договора, предотвращающего возможные риски
Примечание – Составлено автором		

При этом отмечаем, что обозначенные проблемные вопросы вполне разрешимы как с нормативной, так и с организационной точек зрения.

Одним из преимуществ экономического характера при внедрении модели порт-арендодатель является распределение рисков между государственным и частными секторами.

При этом отмечаем, что обозначенные проблемные вопросы вполне разрешимы как с нормативной, так и с организационной точек зрения. Для решения вопросов нормативно-правового характера передачи в аренду инфраструктуры морского порта, с учетом отраслевых особенностей в таблице 30 приведены предложения по внесению изменений и дополнений в ЗТМ и подзаконные акты.

Таблица 30 – Предложения по внесению изменений и дополнений в нормативно-правовые акты для передачи в аренду инфраструктуры морского порта

Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Обоснование
1	2	3
Закон Республики Казахстан «О торговом мореплавании» Статья 4. Государственное управление в сфере торгового мореплавания		
Отсутствует	Пункт 3. дополнить: К компетенции уполномоченного органа относятся: 55-46) представление в уполномоченный государственный орган по государственному имуществу	Дополнение компетенцией отраслевого уполномоченного органа необходимо для обоснования передачи причалов в аренду собственникам инфраструктуры на морских терминалах без

Продолжение таблицы 30

1	2	3
	заключения о наличии неразрывной связи объектов инфраструктуры морского порта при обеспечении технологического процесса оказания услуг в морском порту	проведения конкурса, в связи технологическим процессом оказания услуг по перевалке грузов оператором
<p>Правила передачи государственного имущества в имущественный наем (аренду) (утв. приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 17 марта 2015 года, №212)</p> <p>Глава 2. Порядок передачи государственного имущества в имущественный наем (аренду)</p>		
<p>Отсутствует</p> <p>Параграф 1. Передача объектов в имущественный наем (аренду) без проведения тендера</p>	<p>Дополнить пункт 7.</p> <p>Предоставление в имущественный наем (аренду) объектов без проведения тендера осуществляется в следующих случаях:</p> <p>9) предоставления объекта инфраструктуры морского порта лицу, которому на праве собственности принадлежит смежный объект инфраструктуры морского порта, если этот смежный объект неразрывно связан с указанным объектом аренды и обеспечивает технологический процесс оказания услуг в морском порту</p>	<p>В ЗТМ определено, что оператор морского терминала является единым субъектом рынка, соответственно необходимо создание условий владельцам перегрузочного оборудования на морских терминалах для приоритетного права получения в аренду объектов инфраструктуры морского порта</p>
<p>Перечень объектов, не подлежащих передаче для реализации государственно-частного партнерства, в том числе в концессию (утв. ППРК от 6 ноября 2017 года, №710)</p>		
<p>4. Магистральная железнодорожная сеть, судоходные водные пути, маяки, устройства и навигационные знаки, регулирующие и гарантирующие безопасность судоходства, морские терминалы</p>	<p>Удалить объект - «морские терминалы»</p>	<p>В международной практике передача морских терминалов в концессию подтвердила эффективное использование объектов инфраструктуры морского порта. Морской терминал является важным элементом при внедрении моделей государственно-частного партнерства</p>

Одним из преимуществ экономического характера при внедрении модели порт-арендодатель является распределение рисков между государственным и частными секторами.

В рамках данного исследования, автором обозначены ключевые риски при изменении модели управления портами и степень влияния каждого вида риска на основных участников организационно-экономических отношений (таблица 31). С точки зрения государственного управления и целей исследования выделяем следующих участников: орган управления (Комитет

транспорта МИИР РК), Администрацию порта, оператора терминала и судовладельцев.

Таблица 31 – Распределение ключевых рисков при изменении модели управления

Ключевые риски	Степень влияния				Последствия	Способы снижения рисков
	Орган управления	Админ-я порта	Оператор терминала	Судов-цы		
1	2	3	4	5	6	7
Снижение грузооборота	1	3	●	2	Снижение количества заходящих судов, снижение доходов Администрации порта от судозахода и от сдачи в аренду терминалов	Привлечение в качестве операторов терминалов грузовладельцев. Включение в соглашения с операторами терминалов условий по обеспечению минимального гарантированного грузооборота
Снижение качества погрузочно-разгрузочных услуг	1	3	●	3	Снижение скорости обработки судов, увеличение времени на хождения судна у причала, снижение количества обслуживаемых судов, увеличение времени и стоимости транспортировки	Включение в соглашения с операторами терминалов критериев эффективности обработки грузов
Снижение качества услуг судозахода	1	●	2	3	Происшествие аварийных случаев с судами, повреждения инфраструктуры порта, снижение эффективности операций на терминалах	Внедрение системы КПЭ для Администрации порта и стимулирующих коэффициентов, достижение которых оценивается органом управления
Принятие неверных управленческих решений АП	2	●	3	2	Ухудшение качества услуг, снижение грузооборота	Выработка механизма согласования ключевых управленческих решений с заинтересованными сторонами
Причинение ущерба окружающей среде	3	●	●	●	Загрязнение акватории морского порта, прибрежной территории	Включение в соглашения между Администрацией порта и операторами терминалов условий по соблюдению экологических требований

Продолжение таблицы 31

1	2	3	4	5	6	7
Изменение требований законодательства	●	2	3	3	Изменение налогового законодательства, введение тарифного регулирования, изменение законодательства в области ГЧП	Включения в соглашения условий о необходимости заключения дополнительных соглашений в случае изменения законодательства
Примечания:						
1. ● – государственные инвестиции						
2. Составлено автором						

Анализ показывает, что в случае изменения модели управления портами оператор терминала несет основные риски по снижению грузооборота терминалов и качества погрузочно-разгрузочных услуг. Для снижения подобных рисков Администрации порта необходимо на этапе заключения долгосрочных договоров внести условия по обеспечению минимального гарантированного грузооборота и критерии эффективности обработки грузов.

При снижении качества услуг судозахода, ответственность за которые несет Администрация порта, органу управления необходимо установить систему КПЭ.

В целях предотвращения неправильных управленческих решений Администрацией порта требуется выработка механизма согласования ключевых управленческих решений с заинтересованными сторонами.

Причинение ущерба окружающей среде является одним из основных рисков при осуществлении морских перевозок, для предотвращения которого необходим постоянный контроль и мониторинг деятельности субъектов перевозочного процесса. В случае изменения законодательства необходимо предусмотреть заключение дополнительных соглашений.

Подводя итог, можно констатировать, что тщательно проработанные соглашения между участниками транспортного процесса являются действенным инструментом для регулирования рисков ситуаций.

По итогам выявленных проблем существующей модели управления морскими портами и торговым флотом предлагаем обобщенную таблицу 32 по решению ключевых задач государственного управления.

Таблица 32 – Ключевые задачи по совершенствованию государственного управления морскими портами и торговым флотом Республики Казахстан

Существующая модель управления	Проблемные аспекты	Предлагаемые изменения модели управления	Ожидаемый результат при изменении модели управления
1	2	3	4
Отсутствие ключевых целей в отношении институционального развития портового сектора	Выполнение функции администрации порта и оказание погрузочно-разгрузочных	Формирование администрации, управляющей портом, с определением прав	Государство по отношению к администрации порта ставит стратегические цели (КПЭ) с точки зрения развития национальной

Продолжение таблицы 32

1	2	3	4
	услуг единым оператором	и обязанностей, целей деятельности и прав собственности на имущество в порту	экономики, так как государство уполномочивает администрацию порта управлять морским портом
Ключевые конкурирующие портовые структуры (АМТП, АО АМСТ, ТОО «Порт Курык») напрямую или опосредованно находятся под управлением единого оператора АО «НК «КТЖ»	Не создает конкурентную среду, которая побуждает субъекты рынка разрабатывать глобальные стратегии развития конкурентоспособности	Расторжение договора доверительного управления с КТЖ, создание отдельных администраций портов Актау, Баутино и Курык	Развитие межпортовой и межтерминальной конкуренции, которая учитывает индивидуальные особенности каждого порта
Включение стратегического объекта АМТП в план приватизации	При отчуждении АММТП (соответственно его структурного подразделения «Грузовой район порт Баутино») возникает возможность создания частной монополии вместо прежней государственной	Государство в лице Администрации порта выступает как владелец территории и инфраструктуры, сдавая ее в аренду, а погрузочно-разгрузочные услуги осуществляют частные операторы	Позволяет заменить продажу доли в уставном капитале АМТП долгосрочной арендой активов частной стороной с возможностью модернизации/строительства терминалов, создается конкурентная среда
Дерегулирование судозахода по типам судов, без учета особенностей предоставления данной услуги морского порта	В неравном положении оказались танкера и сухогрузы, осуществляющие международные перевозки через порт Актау и суда сервисного флота, осуществляющие внутренние (каботажные) перевозки в порту Баутино, где не произошло изменения структуры рынка	Администрация порта, как владелец инфраструктуры акватории порта оказывает услуги судозахода, тарифы на которые регулируются	позволит потребителям услуг - торговым судам выбирать причалы для осуществления грузовых операций в каждом отдельном порту в зависимости от ставки сбора и в тоже время государство будет регулировать необоснованный рост тарифов

Продолжение таблицы 32

1	2	3	4
Отсутствие в нормативных правовых актах определения «администрация порта» как института портовой власти	В сложившихся организационно-экономических отношениях возникает проблема с разделением функциональных обязанностей между администрацией порта и операторами терминалов	Законодательное закрепление института портовой власти - «Администрация порта», с определением прав и обязанностей, целей деятельности и прав собственности на имущество в порту	Законодательное определение статуса АП позволит разграничить регулятивные и коммерческие функции в управлении морскими портами. Регулятивные функции обеспечивает поддержание системы охраны и безопасности судов и портовых сооружений, погрузочно-разгрузочных работ, а также соблюдения национального и международного законодательства
Предоставление администрациями портов Ирана, Азербайджана и Туркменистана льгот и преференций на тарифы «судохода» судам под национальным флагом	Создает барьеры для развития «здоровой» конкуренции торгового флота прикаспийских стран	В рамках регулярных встреч Министров транспорта прикаспийских государств проработать вопросы предоставления равных условий доступа к инфраструктуре портов, без дифференциации портовых сборов в зависимости от флага судна	Позволяет применять в качестве стратегической единицы конкуренции погрузочно-разгрузочные тарифы на терминалах, применение рыночных механизмов регулирования конкуренции
Включение «Грузового района порта Баутино» в организационную структуру АМТП	Порт Баутино, имеющий потенциал для развития, находится на «вторых ролях», не имеет собственной стратегии развития	Создание Администрации порта Баутино с организационной и финансовой самостоятельностью	При выстроенной конкурентной стратегии и создании логистических схем по привлечению дополнительных объемов грузов возможна диверсификация деятельности порта Баутино
Существующий вид сотрудничества между государственным и частным секторами в порту Актау не выгоден для АМТП и не решает острых проблем в порту по увеличению грузооборота	АМТП взимает причальный сбор за объем переваленного груза через свои терминалы, то есть заключает договора только под отдельные отгрузки и не имеет инструментов влияния на грузооборот	Администрации порта Актау передать в долгосрочную аренду причалы на нефтеналивном, зерновом и паромном терминале с условием обеспечения оператором необходимого минимального грузооборота	Операторы терминалов заинтересованы в привлечении дополнительных объемов грузов с целью получения максимальной прибыли, создается конкурентная среда между терминалами
Примечание – Составлено автором			

На современном этапе развития морских портов требуются качественные изменения в государственном управлении, что предполагает поиск оптимальных моделей управления. Полагаем, что рекомендуемая модель управления по институциональному развитию морских портов создаст конкурентную среду для ключевых игроков логистической системы - операторов терминалов и торгового флота. В итоге складывающиеся организационно-экономические отношения между ними создают конкурентное преимущество всей логистической цепочки. Однако, с одной стороны, концепция реформирования морской транспортной системы еще не сформулирована во всех деталях, а с другой - ход процессов реформирования зависит от многих политических и экономических факторов и условий, поэтому определение этапов является в определенной мере условным.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное в настоящей диссертации исследование позволило нам сделать следующие **выводы**:

1. На современном этапе повышение эффективности государственного управления морской транспортной системой достигается путем либерализации деятельности морских портов и введения конкуренции при оказании услуг по перевалке грузов между частными операторами терминалов. При этом в вопросах развития конкуренции государство должно стремиться к улучшению деловой среды, однако это не должно достигаться путем снижения стандартов безопасности и воздействия на окружающую среду.

На основании анализа международного опыта и особенностей управления морскими портами можно констатировать, что изменения в эффективности управления определяются выбором модели управления, адекватной стратегическим целям, в то время как классификация моделей управления основывается на распределении ответственности за портовую инфраструктуру.

В свою очередь, Всемирный банк, анализируя вопросы реформирования морских портов, выделяет следующие модели управления: государственный порт, порт - инструмент, порт - арендодатель, приватизированный (частный) порт. Эти модели отличаются тем, что каждая из них описывает различное распределение капитала и обязанностей между государственным и частным секторами по правам собственности.

С организационной точки зрения современный порт можно представить в виде двух элементов:

- администрация порта (государственный сектор), осуществляющая функцию землевладения, контроля за соблюдением государственных интересов, стратегического планирования, строительства и содержания гидротехнических сооружений, каналов, навигационных средств;
- предприятия различных форм собственности (частный сектор), которые осуществляют производственную деятельность с помощью инфраструктуры порта.

Мировой опыт управления морскими портами показывает, что роль государственного управления в деятельности морских портов достаточно сильная, более того, в большинстве стран земельные участки, гидротехнические сооружения, основная инфраструктура, системы обеспечения безопасности мореплавания являются государственной собственностью.

При анализе моделей управления морскими портами с точки зрения стратегических целей поощрения конкуренции и усиления роли частного сектора, объектом исследования определена модель порт-арендодатель, которая обладает следующими преимуществами:

- организационно-правовые: четкое разделение функций между администрацией порта (регуляторные) и операторами морских терминалов по перевалке грузов (коммерческие);
- экономические: создание конкуренции между терминалами путем привлечения нескольких операторов к управлению, рыночное регулирование

тарифов на перевалку грузов, распределение рисков между государственным и частным сектором, привлечение инвестиций, а также создание бизнес-отношений между операторами терминалов, грузоотправителями и судоходными компаниями.

2. Комплексный анализ институциональных изменений в управлении развитием морских портов и торгового флота РК показал, что проведенные реформы по увеличению пропускной способности морских терминалов, созданию новых субъектов рынка морских перевозок, изменению структуры управления и коммерциализации деятельности морских портов, дерегулированию их услуг являются необходимым, но недостаточным условием развития конкуренции в морской транспортной системе.

Сформировавшаяся структура управления морскими портами под управлением единого оператора КТЖ не создает конкурентную среду: КТЖ - доверительный управляющий АМТП с объектами государственной собственности в портах Актау и Баутино, КТЖ имеет 40% доли участия в уставном капитале АМСТ, ТОО «порт Курык» – дочернее предприятие КТЖ. Субъектам управления морскими портами не хватает юридической корпоративной независимости для разработки глобальных стратегий конкурентоспособности.

В сложившихся организационно-экономических отношениях, когда регулирующие функции «администрации порта» и коммерческие функции операторов терминалов выполняются едиными субъектами рынка – АМТП в порту Актау и ТОО «порт Курык» в порту Курык, возникает проблема с разделением функциональных обязанностей.

В части стратегии развития отрасли не определены ключевые цели в отношении институционального развития портового сектора, при этом стратегический объект АМТП, с имеющейся государственной собственностью в портах Актау и Баутино, включен в план приватизации. При отчуждении АМТП возникает угроза появления частной монополии, вместо прежней государственной. Последствия приватизации без адекватной конкуренции весьма спорны, данный вопрос освещен в первой главе.

Дерегулирование услуг судозахода привело к повышению стоимости судозахода: в течение 3 летнего периода в порту Актау – для сухогрузов повысились на 176%, для паромов на 32%, в порту Баутино – для сухогрузов на 278%, для сервисного флота на 153%. Данные меры в конечном итоге привело к увеличению рейсовой ставки в структуре себестоимости транспортировки груза.

С целью определения нормативно-правового регулирования деятельности морских портов проведен сравнительный анализ положений Закона РФ «О морских портах в Российской Федерации» и Закона РК «О торговом мореплавании» в части выстраивания организационной модели управления. Результаты анализа выявили, что определение «администрация порта» нормативно не закреплено в законодательстве РК. Однако обозначены права и ответственность «владельца морского порта» и «администрации порта» в случае применения скидок на обязательные услуги морского порта.

Принятые меры по дерегулированию и усилия по введению конкуренции являются недостаточным условием для изменения конкурентной среды для субъектов рынка и требуются более активные институциональные изменения по внедрению механизмов ГЧП.

3. Рынок морских перевозок в Казахстане представлен двумя отдельными, но тесно связанными между собой сегментами: международных и каботажных (внутренних) перевозок. Для осуществления международных перевозок суда регистрируются в международном судовом реестре, для каботажных в государственном реестре морских судов. Хотя эти сегменты относятся к одной и той же отрасли, каждый из них выполняет разные задачи и имеет совершенно разный характер. Динамика внутренних рынков существенно отличается от международных рынков и влияет на общее конкурентное поведение субъектов.

В силу географических особенностей развития инфраструктуры морских портов РК сложилась следующая организационная структура морских перевозок:

- в порту Баутино осуществляют каботажные перевозки суда сервисного флота, обслуживающие морские нефтяные операции;
- в порту Актау осуществляют международные перевозки нефтеналивные танкеры и сухогрузные суда под казахстанским и иностранным (прикаспийских государств) флагами, паромы под иностранным флагом;
- в порту Курык осуществляют международные перевозки паромы под иностранным флагом;

В результате дерегулирования услуг судозахода по типам судов, танкера и сухогрузы, осуществляющие международные перевозки через порт Актау и суда сервисного флота, осуществляющие внутренние (каботажные) перевозки в порту Баутино оказались в неравных условиях: стоимость судозахода для танкеров не изменилась, для сухогрузов увеличилась на 176%, для сервисного флота увеличилась на 153%. Вместе с тем, с технологической точки зрения, услуги судозахода с задействованием имеющейся инфраструктуры акватории порта, оказываются для всех типов судов одинаково.

На практике увеличение тарифов на услуги судозахода приводит к увеличению фрахтовых ставок на морские перевозки и соответственно удорожанию экономики транспортного коридора. При регулировании услуг судозахода тарифы порта Актау в себестоимости перевозки металла в направлении Ирана составляли порядка 6% от рейсовой ставки, при увеличении стоимости судозахода на 70-10%, при этом рост ежегодных расходов компании на одно судно составил 26 633 225 тенге.

Результаты корреляционного анализа показали, что даже при повышении стоимости судозахода на 70% степень зависимости количества судозаходов от стоимости в портах Актау и Курык очень низкая (коэффициент корреляции – 0,19), соответственно субъект рынка, оказывающий услуги судозахода (АМТП, ТОО «Порт Курык»), может повышать тарифы не влияя на уровень спроса, что говорит о низком уровне межпортовой конкуренции. Следовательно существует необходимость в государственном регулировании услуг судозахода

для предотвращения негативных последствий из-за монопольного оказания услуг.

Исследование, основанное на структурно-логическом подходе, позволило выделить рынок услуг судозахода в пределах географических границ отдельно акватории порта Актау, акватории порта Баутино и акватории порта Курык.

4. Рынок международных перевозок также сегментирован: на перевозку нефтеналивных грузов, сухих и паромных грузов, и в каждом сегменте задействована специализированная инфраструктура как морского порта (специализированные терминалы), так и торгового флота.

Нефтеналивной, зерновой и паромный терминалы порта Актау являются специализированными терминалами, через которые осуществляется перевалка экспортных объемов нефти, зерна и паромных грузов. При этом владельцы перегрузочного оборудования оказывают услуги монопольно – Казтрансойл, в условиях монополистической конкуренции - Акбидай, КТС, так как являются индивидуальными поставщиками единого технологического процесса перевалки грузов и способны влиять на грузооборот.

Анализ пяти конкурентных сил М. Портера показал высокую зависимость государственного владельца инфраструктуры (причалов) и высокую степень привязанности покупателей услуг к частным владельцам суперструктуры на нефтеналивном, зерновом и паромном терминалах, так как они являются основными поставщиками единого технологического процесса перевалки грузов. Также наблюдается слабая вероятность появления “нового игрока” по причине высоких барьеров входа в отрасль для всех видов терминалов, внутриотраслевая конкуренция сдерживается управлением всеми терминалами единым оператором КТЖ.

Исследования подтвердили, что на макро-уровне (международном) испытывают конкуренцию: нефтеналивные терминалы и танкера (8 единиц) с альтернативным видом транспорта – трубопроводным; паромные терминалы порта Актау и порта Курык за транзит контейнерных грузов; на мезо-уровне: зерновые терминалы, сухогрузные терминалы и сухогрузы (4 единицы) за экспорт зерна и металла между терминалами порта Актау.

По итогам проведенного исследования структуры рынка морских перевозок определяем, что одним из основных факторов, оказывающих влияние на динамику перевалки и направления транспортировки экспортных объемов нефти, зерна и паромных грузов является развитие торговых отношений со странами-партнерами, соответственно администрация порта может повышать тарифы на услуги судозахода, не влияя на уровень спроса.

Результаты линейной регрессии выявили, что при увеличении объема перевалки грузов количество судозаходов увеличивается на 0,9%, соответственно операторы терминалов становятся основным элементом в цепочке портовых операций, поскольку количество судов, заходящих в порт, напрямую зависит от эффективности деятельности операторов терминалов. В перспективе, при изменении операционной модели управления, увеличение грузооборота портов позволит Администрации порта получать доход не за счет увеличения стоимости, а за счет увеличения количества судозаходов.

Операторы терминалов должны не только реагировать на изменения структуры отрасли, но и выбрать конкурентную позицию в пределах отрасли. Результаты SWOT-анализа показали, что при выстроенной конкурентной стратегии возможна диверсификация грузов и создание логистических схем по привлечению дополнительных объемов грузов на терминал порта Баутино. Именно на морских терминалах устанавливаются взаимоотношения между заинтересованными сторонами: судовладельцами и грузоотправителями.

5. Анализ стратегических альтернатив на основе ключевых критериев по достижению стратегических целей государства, созданию конкурентной среды, развитию инфраструктуры, осуществлению государственного регулирования, учету интересов стейкхолдеров, развитости нормативно-правовой базы подтвердил применимость на национальном уровне модели управления порт-арендодатель.

Внедрение новой модели управления требует в первую очередь нормативного учреждения института портовой власти – Администрации морского порта, с определением целей деятельности и прав собственности на государственное имущество в морских портах, обладающей финансовой и административной самостоятельностью.

Для осуществления данного этапа реформирования предлагаются следующие изменения в Закон «О торговом мореплавании»:

- нормативное определение «портовых гидротехнических сооружений», что служит основой отправной точкой для разделения активов инфраструктуры морского порта для оказания услуг судозахода;

- нормативное определение «причала» для отнесения данного сооружения к объектам инфраструктуры морского порта, передаваемых в аренду или концессию и внесения изменений в подзаконные акты;

- определение технологической взаимосвязанности объектов инфраструктуры морского терминала, что позволит урегулировать вопросы разделения активов морских портов при оказании услуг по перевалке грузов, а также дает правовую основу по предоставлению причалов в аренду владельцам перегрузочного оборудования без проведения конкурсных процедур;

- дополнить компетенцию уполномоченного органа следующими функциями: 55-44) утверждение положения об администрации морского порта, 55-45) утверждение перечня услуг в морских портах, оказываемых администрацией морских портов;

- дополнить Статью 32-1. Администрация морских портов в части определения организационно-правовой формы Администрации морских портов и наделением полномочий по оказанию конкретных услуг морского порта.

Автором обозначены ключевые риски при изменении модели управления портами и степень влияния каждого вида риска на основных участников организационно-экономических отношений. Анализ показывает, что в случае изменения модели управления портами оператор терминала несет основные риски по снижению грузооборота терминалов и качества погрузочно-разгрузочных услуг.

Орган государственного управления в лице Комитета транспорта МИИР контролирует и оценивает ключевые показатели эффективности (КПЭ) деятельности Администрации порта с установлением качественных (уровень безопасности в акватории порта (число аварий), эффективность внутрипортовой логистики (время оборота железнодорожных составов и грузовых автомобилей), корпоративное управление (оценка реализации стратегических инициатив) и количественных (грузооборот по терминалам, операционную эффективность (среднее время оборота судна, среднее время ожидания на рейде) критериев.

Администрация порта выступает в качестве регулирующей структуры и владельца земельных участков, объектов инфраструктуры акватории порта (подходной канал, гидротехнические сооружения (мол, волнолом), навигационное оборудование и т.д.) и наземной инфраструктуры (причальные стенки, причалы, складские площадки и т.д.). Администрация порта, как владелец инфраструктуры акватории порта оказывает услуги судозахода, предназначенные для безопасности судоходства, которая технологически связана с основной услугой – погрузочно-разгрузочной. Погрузочно-разгрузочные услуги оказывают операторы терминалов, осуществляющие деятельность в конкурентной среде.

Теоретические исследования подтвердили, что существует достаточно высокий уровень неопределенности в прогнозе тех сил и факторов, которые будут оказывать воздействие на каждый отдельный порт в будущем. Вследствие чего, создание отдельных Администраций портов Актау, Баутино и Курык способствует усилению межпортовой конкуренции, которая учитывает индивидуальные особенности каждого порта, с учетом сегментации рынка морских перевозок. Администрации портов должны соответствующим образом разрабатывать глобальные стратегии для участия частного сектора в финансировании инфраструктуры и распределения рисков между государственным и частными секторами.

6. Обоснование необходимости изменений в отношениях между государственным и частным секторами в морских портах вытекает из результатов анализа существующих видов сотрудничества между государственным и частным секторами в порту Актау.

Фактическое разделение функции единого оператора терминала между двумя субъектами рынка: владельцем причалов – АМТП и владельцами перегрузочного оборудования, не стимулирует последних повышать грузооборот. Результаты анализа свидетельствуют об общей тенденции недоиспользования проектных мощностей причалов на сухогрузном, нефтеналивном и паромном терминалах. Также с вводом в эксплуатацию паромного терминала в порту Курык, паромный терминал в порту Актау простаивает. На полную мощность используется только зерновой терминал. Результаты анализа подтвердили, что существующий вид сотрудничества между государственным и частным секторами в порту Актау не решает острых проблем по увеличению грузооборота. АМТП, как владелец причалов на нефтеналивном, зерновом и паромном терминалах, не имея инструментов

влияния на грузооборот, и как владелец инфраструктуры по обслуживанию судов, компенсирует получение дохода при снижении перевалки грузов повышением стоимости судозахода.

Для грузоотправителей также существуют проблемы в части заключения договоров на перевалку грузов как с владельцем инфраструктуры и так и с владельцем перегрузочного оборудования (пример: в порту Актау). При передаче управления терминалов операторам для грузоотправителя будет возможность сотрудничества с одним субъектом.

Анализ конкурентных сил показал высокую зависимость государственного владельца инфраструктуры (причалов) и высокую степень привязанности покупателей услуг к частным владельцам суперструктуры на нефтеналивном, зерновом и паромном терминалах, так как они являются основными поставщиками единого технологического процесса перевалки грузов. В соответствии с конъюнктурой рынка существуют определенные преимущества для получения прибыли операторами:

- нефтеналивных терминалов (монопольное оказание услуг, с возможностью повышения цен, сохранение качества нефти при перевозке морским транспортом, что важно для клиентов);
- зерновых терминалов (подтвержденная грузовая база, в том числе спрос на экспортные перевозки);
- паромных терминалов (перспективная грузовая база в рамках Транскаспийского международного транспортного маршрута).

Результаты анализа свидетельствуют о том, что только текущие частные владельцы перегрузочного оборудования способны влиять на грузооборот при изменении операционной модели управления. На основании чего, рекомендуется Администрации порта Актау передать в долгосрочную аренду причалы на нефтеналивном и зерновом терминале с условием обеспечения оператором необходимого минимального грузооборота [69, с. 109]. При этом создается конкуренция между зерновыми терминалами Акбидай и АМСТ. Также рекомендуется передать в аренду КТС, владельцу подъездных путей, паромный причал в порту Актау, который может конкурировать с паромным терминалом порта Курык.

Для повышения эффективности использования сухогрузного терминала АМТП можно рассмотреть вариант передачи последнего компании «DP World FZE», которая привлечена для выработки предложений по интеграции сухого порта СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» с портом Актау, на условиях концессии. При этом возникает конкуренция между терминалами АМТП и АМСТ.

Для осуществления данного этапа реформирования предлагаются следующие изменения в нормативно-правовую базу:

- в Законе «О торговом мореплавании» пункт 3 статьи 4 дополнить компетенцию уполномоченного органа следующей функцией: 55-46) представление в уполномоченный государственный орган по государственному имуществу заключения о наличии неразрывной связи объектов инфраструктуры морского порта при обеспечении технологического процесса

оказания услуг в морском порту, данное дополнение необходимо для обоснования передачи причалов в аренду собственникам инфраструктуры на морских терминалах без проведения конкурса;

– дополнить пункт 7. Главы 2. Правил передачи государственного имущества в имущественный наем (аренду) следующим условием: 9) предоставления объекта инфраструктуры морского порта лицу, которому на праве собственности принадлежит смежный объект инфраструктуры морского порта, если этот смежный объект неразрывно связан с указанным объектом аренды и обеспечивает технологический процесс оказания услуг в морском порту;

– в Перечне объектов, не подлежащих передаче для реализации государственно-частного партнерства, в том числе в концессию исключить объект «морские терминалы».

Важными компонентами успешного ГЧП являются: четкая стратегия, нормативно-правовая база, обеспечивающая эффективное осуществление соглашений и их соблюдение, институциональный механизм, позволяющий регулировать этот процесс и тщательно проработанные соглашения, которые предполагают выплату оператором терминала арендных платежей Администрации порта и может содержать фиксированную часть (минимальный грузооборот) и переменную часть, также зависящую от грузооборота, который может быть рассчитан в расчете на TEU/тонну или % от выручки.

На современном этапе развития морских портов требуются качественные изменения в государственном управлении, что предполагает поиск оптимальных моделей управления. Полагаем, что рекомендуемая модель управления морскими портами создаст конкурентную среду для ключевых игроков логистической системы - операторов терминалов и торгового флота. В итоге складывающиеся организационно-экономические отношения между ними создают конкурентное преимущество всей логистической цепочки.

Однако, с одной стороны, концепция реформирования морской транспортной системы еще не сформулирована во всех деталях, а с другой - ход процессов реформирования зависит от многих политических и экономических факторов и условий, поэтому определение этапов является в определенной мере условным.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Назарбаев Н.А. Стратегия «Казахстан - 2050»: новый политический курс состоявшегося государства // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/>. 22.01.2018.
- 2 Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы: утв. 31 декабря 2019 года, №1055 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055>. 15.08.2019.
- 3 Указ Президента Республики Казахстан. Об утверждении Стратегического плана развития Республики Казахстан до 2025 года и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан: утв. 15 февраля 2018 года, №636 // <http://adilet.zan.kz>. 15.09.2019.
- 4 Обзор морского транспорта. – 2016 год // https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_ru.pdf. 15.12.2018.
- 5 Oram R.B., Baker C.C. The Efficient Port. – Oxford: Elsevier Science & Technology Books, 1971. – 215 p.
- 6 Talley W. Port economics. – NY.: Routledge, 2009. – 201 p.
- 7 Никулина С.В. Морские порты как субъекты международной конкуренции: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.14. – СПб., 2011. – 204 с.
- 8 Belova J., Mickienė R. Assessment of Maritime Industry Effectiveness in the Post-Crisis Period // Proceed. of the 18th internat. conf. “Transport means 2014”. – Kaunas, 2014. – P. 300-303.
- 9 Haralambides H. Globalization, public sector reform, and the role of ports in international supply chains // Maritime logistics and economics. – 2017. – Vol. 19(1). – P. 1-51.
- 10 Operations and supply chain terms // <https://scm.ncsu.edu/scm-articles/scm-terms>. 5.01.2018.
- 11 de Langen P. Governance in seaport clusters // In book: Port management. – NY.: Palgrave Macmillan, 2015. – P. 141-156.
- 12 Law on Klaipeda state seaport of the Republic of Lithuania: adopted 16 may 1996, №I-1340 // <https://www.portofklaipeda.lt/regulations/level2>. 15.06.2019.
- 13 Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: принят 30 апреля 1999 года, №81-ФЗ // <https://legalacts.ru/kodeks/KTM-RF>. 10.12.2019.
- 14 Демьянченко А.Г. Функции и модели управления современным портом // Economyofindustry. – 2012. – №3-4(59-60). – С. 258-267.
- 15 Закон Республики Казахстан. О торговом мореплавании: принят 17 января 2002 года, №284 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z020000284>. 10.03.2018.
- 16 Roa I., Pena Y., Amante B. et al. Ports: definitions and study of types, sizes and business models // Journal of Industrial Engineering and Management. – 2013. – Vol. 6(4). – P. 1055-1064.
- 17 Hall P. The institution of infrastructure and the development of port-regions. – NY.: University of California at Berkeley, 2002. – 555 p.
- 18 Trujillo L., Nombela G. Privatization and regulation of the seaport industry. – Washington: World Bank Publications, 1999. – 61 p.

- 19 Heaver T. The evolution and challenges of port economics // *Research in transportation economics*. – 2006. – №16. – P. 11-41.
- 20 Burns M.G. *Port management and operations*. – NY.: CRC Press, 2018. – 363 p.
- 21 Stopford M. *Maritime economics*. – Ed. 3rd. – London: Routledge, 2009. – 815 p.
- 22 Robinson R. Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm // *Maritime policy & management*. – 2002. – Vol. 29(3). – P. 241-255.
- 23 Baird A. Public goods and the public financing of major European seaports // *Maritime policy and management*. – 2004. – Vol. 31(4). – P. 375-391.
- 24 Goss G., Stevens H. Marginal costs pricing in ports // *International journal of maritime economics*. – 2001. – Vol. 3(2). – P. 128-138.
- 25 Dittman P. *Distribution centre management: a best practices overview*. A report by the supply chain management faculty at the university of Tennessee // <https://haslam.utk.edu/sites/default/files/ABCs-of-DCs-paper.pdf>. 15.03.2018.
- 26 Flitsch V., Herz N., Willf J. et al. Maritime policy in the North sea region: application of the cluster approach // *Maritime economics and logistics*. – 2014. – Vol. 16(4). – P. 484-500.
- 27 Винников В.В. *Проблемы комплексного развития морского транспорта*. – Одесса: Феникс, 2005. – 229 с.
- 28 Brooks M., Pallis A. Assessing port governance models: process and performance components // *Maritime policy and management*. – 2008. – Vol. 35(4). – P. 411-432.
- 29 Радулов Д.Д. Теоретические подходы к исследованию проблемы классификации факторов конкурентоспособности предприятий // *Российское предпринимательство*. – 2013. – Т. 14, №13. – С. 15-22.
- 30 Sanchez R., Adolf K., Garcia-Alonso L. Port selection factors and attractiveness: the service providers' perspective // *Transportation Journal*. – 2011. – Vol. 50(2). – P. 141-149.
- 31 Baird A. Maritime policy in Scotland // *Maritime policy and management*. – 2005. – Vol. 32(4). – P. 383-401.
- 32 Notteboom T., Rodrigue J. Port regionalization: towards and new phase in port development // *Maritime policy and management*. – 2007. – Vol. 32(3). – P. 297-313.
- 33 Verhoeven P., Vanoutrive T. A quantitative analysis of European port governance // *Maritime economics and logistics*. – 2012. – Vol. 14(2). – P. 178-203.
- 34 Brooks M., Gullinane K., Pallis A. Revisiting port governance and port reform: A multi country examination // *Research in transportation business & management*. – 2017. – Vol. 22. – P. 1-10.
- 35 Baird A. Port privatization Objectives, extent, process and the UK experience // *International journal of Maritime Economics*. – 2000. – Vol. 2(3). – P. 177-194.
- 36 Debie J. Different tiers of government in port governance: some general remarks on the institutional geography of ports in Europe and Canada // *Proceed. 12th World conf. on transport research*. – Lisbon, 2010. – P. 1-16.

- 37 Thompson L., Budin K. Global Trend to Railway Concessions Delivering Positive Results // <https://openknowledge.worldbank.org/handle.10.09.2019>.
- 38 Manasbay A., Beisengaliev B., Turekulova A. et al. Impact of the marine transport system and public administration on the environmental protection. // *Journal of environmental Management and Tourism*. – 2021. – Vol. 12, Issue3. – P. 654-667.
- 39 Vieira G.B.B., Kliemann Neto F.J., Amaral F.G. Governance, governance models and port performance: A systematic review // *Transport Reviews*. – 2014. – Vol. 34, №5. – P. 645-662.
- 40 Brooks M. Devolution, port governance and port performance: governance models defined // *Research in transportation economics*. – 2007. – Vol. 17. – P. 405-435.
- 41 Lam J., Chen D., Cheng F. et al. Assessment of the competitiveness of ports as bunkering hubs: empirical studies on Singapore and Shanghai // *Transportation journal*. – 2011. – Vol. 50(2). – P. 176-203.
- 42 Ibrahim K. A theoretical framework for conceptualizing seaports as institutional and operational clusters // *Transportation research procedia*. – 2017. – Vol. 25. – P. 261-278.
- 43 Baird A. Privatization trends at the world' s top-100 container ports // *Maritime Policy and Management*. – 2002. – Vol. 29. – P. 271-284.
- 44 Макашина Е.В. Сравнительный анализ современного состояния морских портов в разных странах. // *Менеджмент в России и за рубежом*. – 2010. – №2. – С. 49-52.
- 45 Abouchakra R., Hammami M., Najjar M.R. et al. *Public-Private Partnerships: A New Catalyst for Economic Growth*. – NY.: Booz & Company, 2008. – 245 p.
- 46 Tovar B., Trujillo, L. Organization and regulation of the port industry: Europe and Spain // In book: *Essays on Microeconomics and Industrial Organization*. – Heidelberg, 2004. – P. 189-207.
- 47 Кузнецов А., Галин А. Генезис моделей развития портов в современной транспортной науке // *Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова*. – 2015. – №2(30). – С. 141-153.
- 48 Портер М. *Международная конкуренция: конкурентные преимущества стран*. – М.: Альпина Паблишер, 2018. – 947 с.
- 49 Князева И.В. *Антимонопольная политика в России: учеб. пос.* – М.: Омега-Л, 2006. – 526 с.
- 50 Обзор морского транспорта. 2017 год // https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_ru.pdf. 15.12.2018.
- 51 Обзор морского транспорта. 2018 год // <https://unctad.org/en/PublicationsLibrary>. 10.09.2019.
- 52 Goss G. *Port privatization: the public interest*. – Cardiff: Public research university in Cardiff, 1992. – 68 p.
- 53 Jeffrey D. *The functions of the Public and Private sector in Ports*. – London, 1994. – 35 p.

- 54 Парфенов Ю.В. Совершенствование системы государственного управления морскими портами: на примере создания и развития вертикально интегрированной компании ФГУП «Росморпорт»: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. – М., 2006. – 147 с.
- 55 Что такое ИМО // <http://www.imo.org/en/About/Documents>. 25.02.2019.
- 56 Койцан А.И. Совершенствование системы управления федеральной собственностью в морских портах: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. – М., 2005. – 147 с.
- 57 Verhoeven P. A review of port authority functions: towards a renaissance? // *Maritime policy & management*. – 2010. – Vol. 37(3). – P. 247-270.
- 58 Ferrari C., Parola F., Tei A. Governance models and port concessions in Europe: Commonalities, critical issues and policy perspectives // *Transport policy*. – 2015. – Vol. 41. – P. 60-67.
- 59 Станков Ю. Система управления морскими портами США // <https://ports.com.ua/articles/archive/sistema-upravleniya-morskimi>. 7.08.2019.
- 60 Culliane K., Song D. The administrative and ownership structure of Asian container ports // *International journal of maritime economics*. – 2012. – Vol. 3(2). – P. 175-197.
- 61 Fiedler R., Flitsch V. Port cooperation between European seaports - fundamentals, challenges and good practices. – Hamburg, 2016. – 47 p.
- 62 Eyre J. Maritime privatization // *Maritime policy and management*. – 1990. – Vol. 17, №12. – P. 113-121.
- 63 van der Lugt L. Strategy making by hybrid organizations: the case of port authority // *Research in transportation business & management*. – 2013. – Vol. 8. – P. 103-113.
- 64 Goss R. Economic policies and seaport: The diversity of port policies // *Maritime policy and Management*. – 1990. – Vol. 17. – P. 221-234.
- 65 Манасбай А. Модели управления морскими портами: международный опыт и казахстанская практика // *Спектр-Казахстан*. – 2019. – №1. – С. 50-65.
- 66 Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. – М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2006. – 432 с.
- 67 Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models // The international bank for reconstruction and development. – Washington: The World Bank, 2007. – 78 p.
- 68 Notteboom T. Devolution, port governance and port performance: concession agreement as port governance tools // *Research in transportation economics*. – 2007. – №3. – P. 437-455.
- 69 Манасбай А. Привлечение частного сектора в портовую отрасль Казахстана // *Вестник Карагандинского университета*. – 2019. – №4(96). – С. 109-119.
- 70 Radovic D. State Regulation As Institutional Presumption of Maritime Development In The World // *Montenegrin Journal of Economics*. – 2012. – Vol. 8(3). – P. 141-151.
- 71 Integrated Maritime policy: Report from the commission to the European Parliament, the Council, the European economic and Social Committee and the

Committee of the Regions. COM (2012) 491 final // <http://www.perseus-net.eu/assets/media/PDF/Policy%20documents/461.pdf>. 20.08.2019.

72 Манасбай А. Интеграция морского образования: опыт Европейского союза и казахстанская практика // Сб. матер. междунар. науч. конф. «Тенденции мировых интеграционных процессов: вызовы и возможности». – Нур-Сұлтан., 2019. – С. 208-219.

73 Закон Республики Казахстан. О ратификации Соглашения о расширенном партнерстве и сотрудничестве между Республикой Казахстан, с одной стороны, и Европейским Союзом и его государствами-членами, с другой стороны: принят 25 марта 2016 года, №475-V ЗРК // <http://adilet.zan.kz> 22.06.2019.

74 Voicu M. Maritime world and globalization Statements // Journal of Maritime law. - 2015.-№44(3).- P. 13-19.

75 Можарова В.В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. – Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. – 216 с.

76 EMSA – European Maritime Safety Agency // <http://мимо.com.ua/info/247-emsa-european-maritime-safety-agency>. 23.06.2019.

77 Пак Е.В., Полянова Т.Н. Единая транспортная политика европейского союза: как пример Евразийского экономического союза // Вестник МГИМО. – 2015. – №3(42). – С. 199-207.

78 Nikcevic E. Montenegro on the Path to Paris MoU Accession: Towards Achieving a Sustainable Shipping Industry // Sustainability. – 2018. – №10. – P. 1900-1-1900-13.

79 Сергеев А. Мировая практика управления морскими портами в условиях свободного режима коммерческой деятельности // Вестник ТГЭУ. – 2014. – №4(72). – С. 3-14.

80 Чимшир А.В., Чимшир В.И. Современные подходы к повышению конкурентоспособности морского порта в рамках развития морехозяйственного комплекса Придунайского региона // Управление проектами и развитие производства. – 2014. – №1(49). – С. 94-99.

81 Gonsalez M., Trujillo L. Reforms and infrastructure efficiency in Spain's container ports // Transportation research. – 2008. – Vol. 42(1). – P. 243-257.

82 Gonsalez M., Trujillo L. Efficiency measurement in the port industry: a survey of the empirical evidence // Journal of Transport Economics and Policy. – 2009. – Vol. 43(2). – P. 157-192.

83 Trends in EU port governance 2016: project Portopia // <https://docviewer.yandex.kz>. 15.08.2019.

84 Wang G., Knox K., Lee P. A study relative efficiency between privatized and publicly operated UK ports // Maritime policy & Management. – 2013. – Vol. 40(4). – P. 351-366.

85 Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models / The International Bank for Reconstruction and Development. – NY.: The World Bank, 2007. – 78 p.

86 Стратегия развития российских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года // <http://docs.cntd.ru/document/555626686>. 5.02.2020.

87 Стратегическое планирование инфраструктуры для устойчивого развития в Азербайджане // <https://www.oecd.org/env/outreach/Item3-Assessment-Azerbaijan-RUS.pdf>. 5.02.2020.

88 Генеральный план 2025. Международный морской порт Туркменбаши // <http://turkmenbashiseaport.tm/ru/page/plan2025>. 5.02.2020.

89 Указ Президента Республики Казахстан. О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года №957 «Об утверждении Перечня государственных программ»: утв. 13 января 2014 года, №725 (утратил силу) // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/U1400000725>. 20.10.2018.

90 Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы: утв. 30 июля 2018 года, №470 (утратил силу) // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1800000470>. 5.10.2018.

91 Постановление Кабинета Министров Республики Казахстан. О присоединении Республики Казахстан к Международным конвенциям, принятым под эгидой Международной морской организации (ИМО), и к конвенции об ИМО: утв. 4 марта 1994 года, №244 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P0700000244>. 3.06.2019.

92 Постановление Правительства Республики Казахстан. О ратификации Конвенции о правовом статусе Каспийского моря: утв. 8 февраля 2019 года, №222-VI ЗРК // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1900000222>. 22.10.2019.

93 Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Соглашения между правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта: утв. 12 февраля 2019 года, №54 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1900000054>. 22.06.2019.

94 Постановление Правительства Республики Казахстан. О подписании Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации о сотрудничестве в области морского транспорта: утв. 26 июня 2007 года, №531 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P0700000531>. 18.10.2018.

95 Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Азербайджанской Республики о сотрудничестве в области морского торгового судоходства: утв. 11 апреля 2012 года, №444 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1200000444>. 20.10.2018.

96 Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Туркменистана о сотрудничестве в области морского транспорта: утв. 27 апреля 2015 года, №33 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1500000033>. 18.10.2018.

97 Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Исламской Республики Иран о морском торговом судоходстве в Каспийском море: утв. 13 сентября 2017 года, №557 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1700000557>. 18.10.2018.

98 Закон Республики Казахстан. О транспорте в Республике Казахстан: принят 21 сентября 1994 года, №156 // <http://adilet.zan.kz/rus>. 25.12.2018.

99 Постановление Правительства Республики Казахстан. Вопросы акционерного общества «Актауский морской торговый порт»: утв. 26 марта 1996 года, №356 // <https://online.zakon.kz/Document/?>. 8.10.2018.

100 Постановление Правительства Республики Казахстан. О создании закрытого акционерного общества «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот»: утв. 4 декабря 1998 года, №1239 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P990000753>. 5.02.2019.

101 История флота Республики Казахстан // <http://portal.kazlogistics.kz/water/fleet/history>. 5.05.2019.

102 Постановление Правительства Республики Казахстан. О придании Актаускому морскому торговому порту статуса морского порта международного значения: утв. 31 июля 2003 года, №768 (утратил силу) // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P030000768>. 5.05.2019.

103 Закон Республики Казахстан. О государственном имуществе: принят 1 марта 2011 года, №413-IV ЗРК // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/>. 15.12.2019.

104 Постановление Правительства Республики Казахстан. О внесении дополнений и изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 14 марта 2006 года, №155: утв. 26 сентября 2007 года, №854 (утратило силу) // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1500000754>. 10.10.2018.

105 ТОО «Актауский морской северный терминал» // <https://statsnet.co/companies/kz/17410111>. 25.07.2019.

106 Постановление Правительства Республики Казахстан. О государственных закупках, имеющих важное стратегическое значение: утв. 26 февраля 2007 года, №143 // <https://online.zakon.kz/>. 8.02.2019.

107 Постановление Правительства Республики Казахстан. О некоторых вопросах финансирования проекта «Расширение Актауской международного морского торгового порта в северном направлении»: утв. 5 декабря 2005 года, №1199 // <https://online.zakon.kz/Document>. 7.06.2019.

108 Постановление Правительства Республики Казахстан. О реорганизации Республиканского государственного предприятия на праве хозяйственного ведения «Актауский международный морской торговый порт» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстана: утв. 4 декабря 2012 года, №1539 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1200001539>. 18.10.2019.

109 Закон Республики Казахстан. О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам транспорта: принят 4 июля 2013 года, №132-V // https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31416668. 5.03.2019.

110 АО «НК «Актауский морской торговый порт» // <http://www.portaktau.kz/ru/partnyory>. 10.02.2020.

111 Кодекс Республики Казахстан. Бюджетный кодекс Республики Казахстан: принят 4 декабря 2008 года, №95-IV // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/K080000095>. 5.02.2020.

112 Кузнецов А.Л., Галин А.В. Методологические принципы управления развитием современного морского порта // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. Макарова. – 2016. – №4(38). – С. 43-50.

113 Федеральный закон. О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: принят 8 ноября 2007 года, №261-ФЗ (последняя редакция) // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72390. 10.12.2019.

114 Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан. Об утверждении Правил разработки, утверждения планов развития контролируемых государством акционерных обществ и товариществ с ограниченной ответственностью, государственных предприятий, мониторинга и оценки их реализации, а также разработки и представления отчетов по их исполнению: утв. 14 февраля 2019 года // <http://adilet.zan.kz/rus/>. 15.10.2019.

115 Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан. О внесении изменения в приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 30 декабря 2014 года №186 «Об утверждении перечня регулируемых услуг (товаров, работ) субъектов естественных монополий»: утв. 8 июня 2017 года, №231 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1700015343>. 15.10.2018.

116 Постановление Правительства Республики Казахстан. О вопросах создания Морской администрации портов Актау и Баутино: утв. 30 июня 2014 года, №743 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1400000743>. 7.04.2019.

117 Манасбай А. Казахстан на пути совершенствования государственного регулирования морского транспорта // Proceed. 9th internat. scient.-pract. conf. of young scientists and students: time of challenges and opportunities: problems, solutions and prospects. – Riga, 2019. – P. 147-152.

118 Приказ Председателя Комитета транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан. О признании классификационных обществ, осуществляющих техническое освидетельствование и классификацию судов: утв. 6 апреля 2018 года №35 // https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=32998049#pos=0;0.5.02.2019.

119 Постановление Правительства Республики Казахстан. О проекте Указа Президента Республики Казахстан «Об утверждении Прогнозной схемы территориально-пространственного развития страны до 2030 года»: утв. 23 августа 2019 года, №625 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900000625>. 24.12.2019.

120 Стратегия развития акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» до 2025 года: утв. решением Совета директоров АО «НК «ҚТЖ» от 26 ноября 2015 года, №11 // <https://www.railways.kz/upload/docs.10.02.2019>.

121 Стратегия развития акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» до 2029 года: утв. решением Совета директоров АО «НК «ҚТЖ» от 6 сентября 2019 года, №13 // <https://docviewer.yandex.5.08.2019>.

122 Постановление Правительства Республики Казахстан. О некоторых вопросах приватизации на 2016-2020 годы: утв. 30 декабря 2015 года, №1141 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1500001141>. 26.05.2019.

123 Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении перечней стратегических объектов, переданных в уставный капитал и (или) находящихся в собственности национальных холдингов и (или) национальных компаний либо их аффилированных лиц, а также иных юридических лиц с участием государства и стратегических объектов, находящихся в собственности юридических лиц, не аффилированных с государством, а также физических лиц: утв. 30 июня 2008 года, №651 // http://adilet.zan.kz/rus/docs/P080000651_#z5.12.02.2019.

124 Бабурина О.Н., Хекерт Е.В., Никулина Ю.Л. Мировой морской торговый флот: динамика, структура, перспективы // Транспортное дело России. – 2017. – №1. – С. 88-92.

125 Один пояс и один путь // <https://ru.wikipedia.org/wiki/>. 6.10.2018.

126 Манасбай А. Вопросы развития конкуренции торгового флота на Каспийском море // Сб. матер. междунар. науч. конф. «Направления и современные факторы развития международных отношений: экономические и политические аспекты». – Ужгород, 2020. – С. 184-188.

127 Панныер Б. Конкурирующие порты Каспия // <https://rus.azattyq.org/a/dueling-caspian-ports-turkmenistan-kazakhstan>. 13.01.2020.

128 Каспийский потенциал // Транспорт России. – 2020, февраль.

129 Савостина С.Е. Методический подход к сегментированию рынка морских перевозок грузов Китая // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. – 2019. – №1(57). – С. 1-7.

130 Галин А.В. Обобщенная имитационная модель процесса развития портов // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. – 2015. – №6(34). – С. 43-51.

131 Смирнов С. Танкеры вместо трубы // <https://expert.ru/kazakhstan/2009/46/tankery/>. 21.07.2019.

132 Голованева А.А. Роль России на рынке морских грузовых перевозок на Каспии // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. – 2010. – №8. – С. 532-543.

133 Флот встраивают в ситуацию // Коммерсантъ. – 2020. – №63.

134 Российский морской регистр судоходства // <https://rs-class.org> 21.07.2019.

135 Компания Сафинат // <http://www.safinat.com> 13.11.2018.

136 Внешнеторговый путеводитель для российских участников внешнеэкономической деятельности // <https://www.crpp.ru/userfiles>. 1.05.2020.

137 Wilmsmeier G., Hoffmann J., Sanchez R. The Impact of Port Characteristics on International Maritime Transport Costs // Research in Transportation Economics, Elsevier. – 2006. – Vol. 16(1). - P. 117-140.

138 Гельвановский М. Международная интеграция: методологические аспекты повышения конкурентоспособности в условиях глобализации // Казахский экономический вестник. – 2011. – №1-2. – С. 2-14.

139 Бодровцева Н.Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов // Транспортное дело России. – 2017. – №2. – С. 105-109.

140 Дуйсенбаева Б.Б. Актауский морской порт и перспективы его развития в транспортной системе Республики Казахстан: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. – Алматы, 2006. – 121 с.

141 Жансугуров Б.А. Концепция государственного регулирования и поддержки предпринимательской деятельности в интересах развития морской транспортной системы Республики Казахстан: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. – СПб., 2007. – 192 с.

142 Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Концепции развития топливно-энергетического комплекса Республики Казахстан до 2030 года: утв. 24 июня 2014 года, №724 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1400000724> 13.11.2018.

143 ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот» // <https://www.kmtf.kz/ru> 15.02.2019.

144 Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Государственной программы индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2020-2025 годы: утв. 31 декабря 2019 года, №1050 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001050>. 5.02.2020.

145 План развития акционерного общества «Национальная компания «Актауский международный морской торговый порт» на 2017-2021 годы: утв. 27 марта 2017 года // <http://www.portaktau.kz/ru>. 23.09.2027

146 Ерманов Н. Деятельность Морской администрации портов Республики Казахстан за август 2021 года: отчет. – Нур-Султан, 2021. – 6 с.

147 Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы: утв. 31 декабря 2019 года, №1055 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055>. 15.01.2020.

148 Ницевич А. Приватизация портов должна быть стратегической целью // <https://ports.com.ua/opinions/privatizatsiya-portov-dolzhna-byt>. 25.07.2018.

149 Совместный приказ Председателя Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий и Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. Об утверждении перечня видов деятельности, технологически связанных с регулируемыми услугами (товарами, работами) портов: утв. 29 января 2008 года, №31-ОД и 13 марта 2008 года, №116 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V080005186>. 10.10.2018.

150 Постановление акимата Мангистауской области. Об определении границ морских портов, включая акватории международного морского порта Актау и морского порта Баутино: утв. 31 декабря 2015 года, №413 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V15M0002971>. 8.03.2018.

151 Постановление акимата Мангистауской области. Об определении границ морского порта, включая акваторию морского порта Курык: утв. 19 декабря 2019 года, №283 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/>. 5.03.2020.

152 Приказ Председателя Комитета национальной безопасности Республики Казахстан. Об утверждении типовых схем организации пропуска через Государственную границу Республики Казахстан лиц, транспортных

средств, грузов и товаров в пунктах пропуска: утв. 30 ноября 2013 года, №504 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1300009070#z102>. 15.05.2019.

153 Программа развития Мангистауской области на 2016-2020 годы: утв. Решением маслихата Мангистауской области // https://caspiy.kz/wp-content/uploads/2020/04/programma_razvitiya_mangistauskoj-oblasti-na. 5.09.2019.

154 Казахстан строит новый морской порт на Каспии // <http://casp-geo.ru/kazahstan-stroit-novyy-morskoj-port-na-kaspii>. 25.02.2020.

155 Bruijl G. The Relevance of Porter's Five Forces in Today's Innovative and Changing Business Environment // SSRN Electronic Journal. – 2018. – Vol. 1(1). – P. 1-22.

156 Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан. Об утверждении Правил эксплуатации морских портов, в том числе морских портов, имеющих статус международного значения, портовых сооружений и акватории морского порта: утв. 28 апреля 2015 года, №519 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500013904>. 15.10.2018.

157 Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан. Об утверждении перечня обязательных услуг морского порта: утв. 30 января 2015 года, №77 // <http://adilet.zan.kz/rus>. 15.10.2018.

158 Закон Республики Казахстан. О естественных монополиях: принят 27 декабря 2018 года, №204-VI ЗРК // <http://adilet.zan.kz/rus/docs>. 10.01.2019.

159 Вилинов И.Е. Совершенствование системы государственного регулирования деятельности морских портов России (теоретико-методологический аспект): дис. ... док. экон. наук: 08.00.05. – М., 2002. – 301 с.

160 Матвеев В.В., Овчинникова А.В. Развитие национальной экономики в контексте парадигмы «Структура-поведение-результат» // Вестник Санкт-Петербургского университета. – 2015. – №5(3). – С. 4-26.

161 Манасбай А. К вопросу о дерегулировании услуг судохода в Казахстане // Экономика и статистика. – 2018. – №4. – С. 87-97.

162 Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан. Об утверждении Правил плавания и стоянки судов в морских портах Республики Казахстан и на подходах к ним: утв. 24 февраля 2015 года, №162 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500012193> 5.02.2019.

163 Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан. Об утверждении некоторых методик уполномоченного органа, осуществляющего руководство в сферах естественных монополий: утв. 2 декабря 2015 года, №752 (утратил силу) // <http://adilet.zan.kz/rus/>. 14.03.2019.

164 Портер М. Конкурентная стратегия. Методика анализа отраслей и конкурентов. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2007. – 454 с.

165 АО «КазТрансОйл» // <https://kaztransoil.kz/ru/akcioneram>. 25.10.2020.

166 Реализованные инвестиционные проекты // <https://www.fcc.kz/investoram>. 25.11.2020.

167 Железнодорожный проект века «Баку-Тбилиси-Карс» введен в строй // <https://vestikavkaza.ru/news/ZHeleznodorozhnyy-proekt-veka-Baku>. 25.12.2020.

168 Попытки найти грузы для порта Актау // <http://casp-geo.ru/popytki-najti-gruzu-dlya-porta-aktau>. 25.12.2020.

169 Trans-Caspian International Transport Route // <https://middlecorridor.com/ru>. 25.12.2020.

170 Кириллова А.Г. Тарифное регулирование железнодорожного транспорта с учетом формирования Евразийского экономического союза и вступления России в ВТО // Транспорт Российской Федерации. – 2014. – №2(51). – С. 22-27.

171 Структура и параметры развития рынка транспортных услуг / под ред. Н.Т. Примачева. – Одесса: ИздатИнформ, 2008. – 268 с.

172 Robinson R. Ports as elements in value - driven chain systems: the new paradigm // Maritime policy and management. – 2002. – Vol. 29(3). – P. 241-255.

173 Hadžić A. Public-private partnership in Croatian seaports // Scientific Journal of Maritime Research. – 2012. – Vol. 26/1. – P. 113-137.

174 Iyer K., Sagheer M., Hierarchical Structuring of PPP Risks Using Interpretative Structural modeling // Journal of Construction Engineering and Management. – 2010. – Т. 136, №2. – С. 151-159.

175 Закон Республики Казахстан. О государственно-частном партнерстве: принят 31 октября 2015 года, №379-V // <http://adilet.zan.kz/rus/docs>. 15.09.2019.

176 Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении перечня объектов, не подлежащих передаче для реализации государственно-частного партнерства, в том числе в концессию: утв. 6 ноября 2017 года, №710 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1700000710>. 28.05.2019.

177 Бодровцева Н.Ю. Оценка конкурентоспособности морских портов с использованием метода «Анализ среды функционирования» // Проблемы и перспективы экономики и управления: матер. 6-й междунар. науч. конф. – СПб.: Свое издательство, 2017. – С. 208-213.

178 Приказ Председателя комитета по регулированию естественных монополий и защите конкуренции Министерства национальной экономики Республики Казахстан. Об утверждении предельных уровней тарифов и тарифных смет на регулируемую услугу Акционерного общества «НК «Актауский международный морской торговый порт» на 2016-2020 годы и об отказе в утверждении предельного уровня тарифов и тарифных смет на регулируемую услугу Грузового района «Баутино» на 2016-2020 годы: утв. 13 сентября 2016 года, №242-ОД // <http://adilet.zan.kz/rus>. 15.03.2018.

ПРИЛОЖЕНИЕ А



Рисунок А.1 – Концептуальная структура морской транспортной системы

Примечание – Составлено автором на основе источника [4]

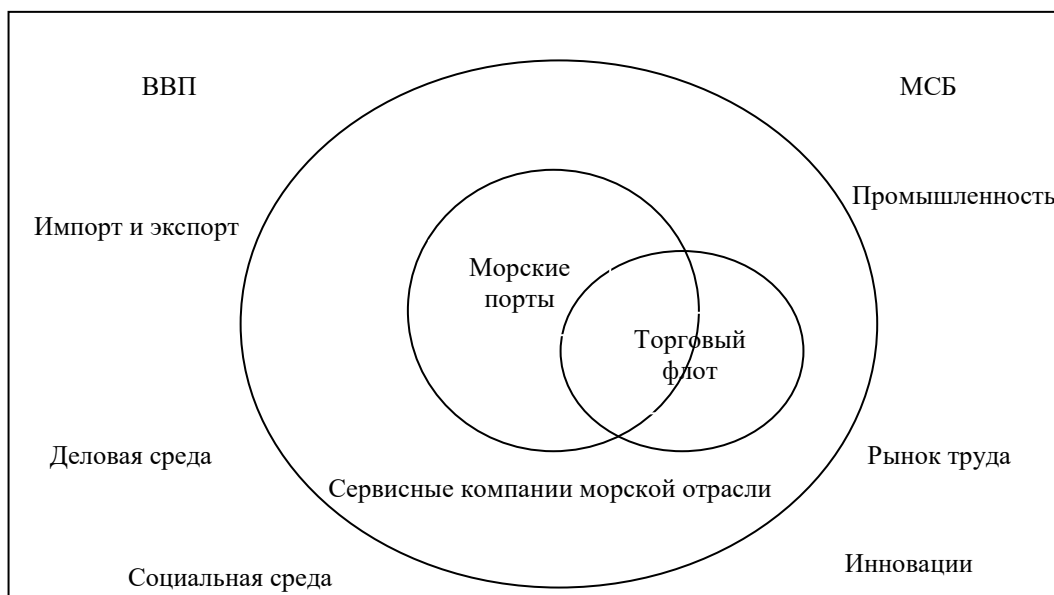


Рисунок А.2 – Ключевые элементы морской транспортной системы

Примечание – Составлено автором на основе источника [9]

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

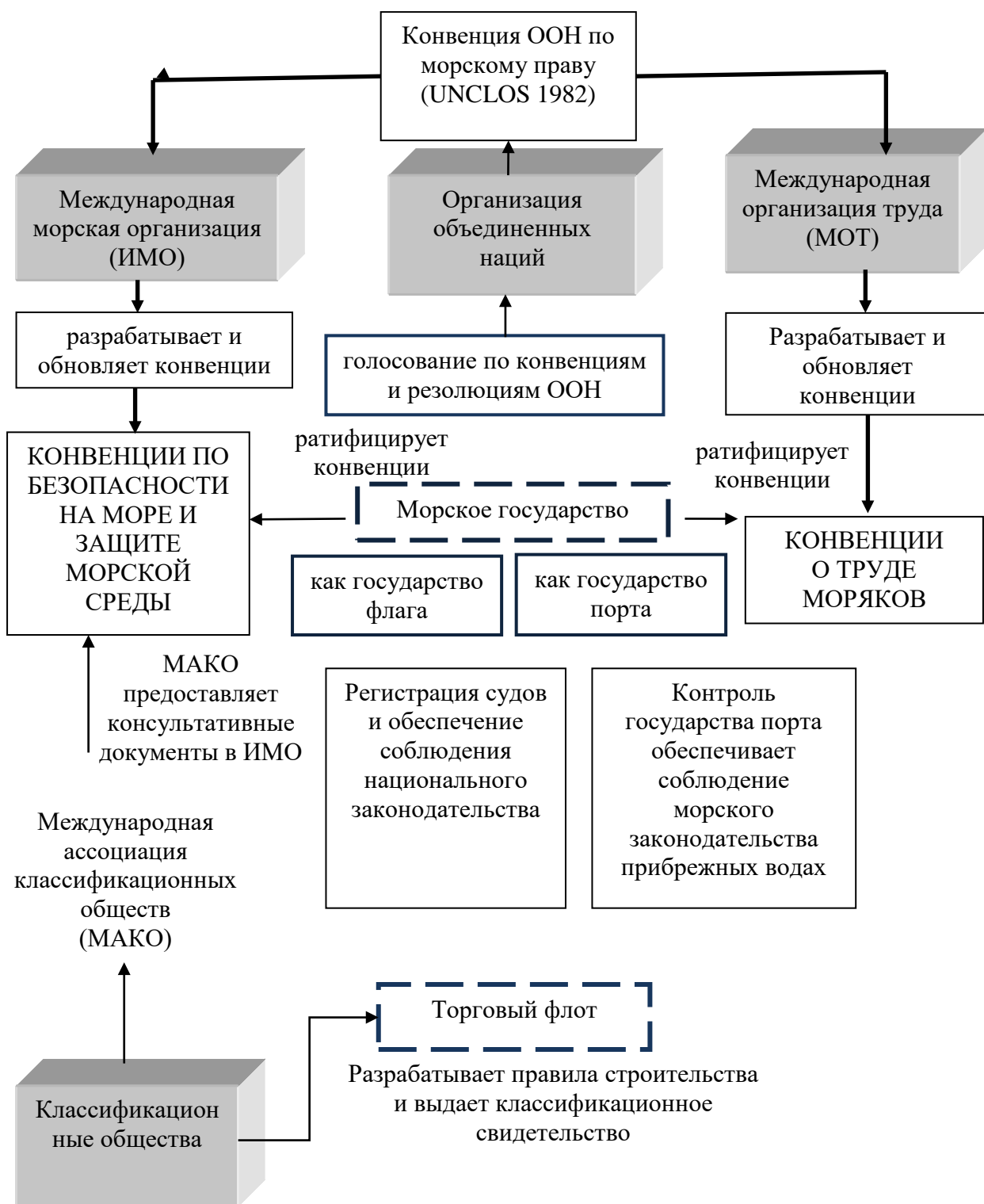


Рисунок Б.1 – Международное регулирование морского транспорта

Примечание – Составлено автором на основе источника [21, р. 35]

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Таблица В.1 – Сравнительный анализ положений двусторонних международных соглашений РК области торгового мореплавания с прикаспийскими странами в части взимания портовых сборов

Соглашение с ИРИ	Соглашение с Азербайджаном	Соглашение с Россией	Соглашение с Туркменистаном
Статья 7 Обращение с судами в портах Договаривающихся сторон	Статья 5	Статья 6	Статья 5
<p>Каждая Договаривающаяся сторона в своих портах оказывает такое же обращение судам другой Договаривающейся стороны, их грузам, членам экипажа и пассажирам, какое она оказывает своим судам, их грузам, членам экипажа и пассажирам, в случаях:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) доступа к портам Договаривающейся стороны; 2) использования такого же подхода при взимании портовых сборов и платежей в соответствии с национальным действующим законодательством, законами и правилами Договаривающейся стороны; 3) использования портовых сооружений для транспортировки груза и пассажиров; 4) доступа ко всем услугам и сооружениям порта. 	<p>1. Каждая Договаривающаяся Страна предоставляет судам государства другой Договаривающейся Страны такие же условия, как и судам своего государства, в отношении свободного доступа в своих морских портах, предоставления мест у причала, использования морских портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров.</p> <p>В отношении сборов, взимаемых официальными портовыми властями и терминалами, и использования услуг, связанных с обработкой судов, в портах Договаривающихся Стран, действует принцип по которому с судов, плавающих под флагом Республики Казахстан, в портах и терминалах Азербайджанской Республики взимаются такие же суммы портовых сборов, которые взимаются в портах и терминалах Республики Казахстан с судов, плавающих под флагом Азербайджанской Республики</p>	<p>1. Каждая Страна предоставляет судам другой Страны такое же обращение, какое она предоставляет своим судам, занятым в международных сообщениях, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты портовых сборов, осуществления обычных коммерческих операций и использования услуг, предназначенных для мореплавания</p>	<p>1. Каждая Страна предоставляет судам другой Страны такие же условия, какие она предоставляет своим судам, занятым в международных сообщениях, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты портовых сборов, осуществления обычных коммерческих операций и использования услуг, предназначенных для мореплавания</p>
Примечание – Составлено на основании источника [91; 92; 93; 94]			

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Исходные данные по объемам перевалки грузов в международном сообщении через порты РК.

Производственные показатели (объемы перевалки грузов) работы портов Актау и Курык консолидированы и агрегированы на основе данных, предоставленных МИИР РК, которая ведет учет объемов перевалки грузов через порты РК по видам грузов и направлениям транспортировки, а также отчетов по исполнению планов финансово-хозяйственной деятельности РГП «Актауский международный морской торговый порт». Данные консолидированы в различных аналитических разрезах с детализацией субъектов, осуществляющих перевалку через морские терминалы (таблица В.1, В.2, В.3, В.4).

Таблица Г.1 – Динамика объемов перевалки основных видов грузов через порты Республики Казахстан

Годы	Объем перевалки (тыс. тонн)					
	нефть	зерно	паромные	металл	другие	всего
1	2	3	4	5	6	7
2000	3 385	14,5	8	701,5	40,2	4 149,2
	81,5	0,3	0,2	17	1	
2001	5 035	84,1	199	1060,1	22,8	6 401
2002	5 552	209,2	592	571,2	22,9	6 947,3
2003	6 970	540	245	835,5	22,6	8 613,1
2004	8 289	130	345	1011,5	33,6	9 809,1
2005	8 912	330	350	1025,2	71,3	10 688,5
2006	9 960	116,7	310	1028,7	56,0	11 471,4
2007	9 293	187,9	238	1 161,5	91,7	10 972,1
2008	8 902	266	228	1 510,5	104,4	11 010,9
2009	11 307	559	194	1714	221,6	13 995,6
2010	9 568	406	603	1 963	310	12 850
2011	8 490	266	841	1 511	107	11 215
2012	7 591	644	936	1 398	437	11 006
2013	6 283	527	1 978	632,8	644,2	10 065
2014	5 954,2	686	1 965,6	1 228,9	431,9	10 266,4
2015	3 521,3	500,8	466	1 070,5	337,8	5 896,4
2016	2 278	789	1 124	1 338,6	313,7	5 843,4
АМТП	2 278	529	1 124	1 246	288	5 465
АМСТ	-	260	-	92,6	25,7	378,3
2017	1 277,3	985,1	1 819,6	776,1	1 113,4	5 971,2
АМТП	1 277,3	506,1	343,8	416,7	934,9	3 478,7
АМСТ	-	479	-	359,4	178,5	1 016,9
Порт Курык	-	-	1 475,8	-	-	1 475,8
2018	2 089,4	1 814,1	1 541,4	369,4	607,6	6 421,9
АМТП	2 089,4	833,1	10	185,3	434,6	3 552,4
АМСТ	-	981	-	184,1	173	1 338,1
Порт Курык	-	-	1 531,4	-	-	1 531,4

Продолжение таблицы Г.1

1	2	3	4	5	6	7
2019	2 136,2	1 576,1	1 134,8	36,7	765,2	5 655
<i>АМТП</i>	2 136,2	782,6	-	36,7	547,9	3 503,4
<i>АМСТ</i>	-	793,5	-	-	217,3	1 010,8
<i>Порт Курык</i>	-	-	1 134,8	-	-	1 134,8
2020	2 213,2	887,2	1 560,1	11,5	665,9	5 338,0
<i>АМТП</i>	2 213,2	457,2	-	11,5	429,1	3 111,1
<i>АМСТ</i>	-	430,0	-	-	236,8	666,8
<i>Порт Курык</i>	-	-	1 560,1	-	-	1 560,1

Таблица Г.2 – Динамика объемов перевалки грузов через порты РК в разрезе направлений транспортировки

Годы	Направления транспортировки грузов (тыс. тонн)			Всего
	экспорт	импорт	транзит	
2014	9255,6	1 004,9	5,9	10 266,4
<i>порт Актау</i>	9255,6	1 004,9	5,9	10 266,4
2015	5 248,1	598,9	49,7	5 896,4
<i>порт Актау</i>	5 248,1	598,9	49,7	5 896,4
2016	4 793,9	1 031,5	18	5 843,4
<i>порт Актау</i>	4 793,9	1 031,5	18	5 843,4
<i>АМТП</i>	4 427	1 020	18	5 465
<i>АМСТ</i>	366,9	11,5	-	378,3
2017	4 533,3	1 422,5	15,4	5 971,2
<i>порт Актау</i>	3 650,8	829,2	15,4	4 495,4
<i>АМТП</i>	2 788,6	674,7	15,4	3 478,7
<i>АМСТ</i>	862,2	154,5	-	1 016,9
<i>порт Курык</i>	882,5	593,3	-	1 475,8
2018	5 203,7	1 183,1	35,1	6 421,9
<i>порт Актау</i>	4 334,4	520,9	35,1	4 890,4
<i>АМТП</i>	3 135,7	381,3	35,1	3 552,4
<i>АМСТ</i>	1 198,6	139,6	-	1 338,1
<i>порт Курык</i>	869,2	662,2	-	1 531,4
2019	4 488,1	1 160,9	6	5 655
<i>порт Актау</i>	3 975,7	538,5	6	4 520,2
<i>АМТП</i>	3 127	376,4	6	3 509,4
<i>АМСТ</i>	848,7	162,1	-	1 010,8
<i>порт Курык</i>	512,4	622,4	-	1 134,8
2020	4 071,7	1 266,2	-	5 338,0
<i>АМТП</i>	2 848,5	262,5	-	3 111,1
<i>АМСТ</i>	623,0	43,8	-	666,8
<i>порт Курык</i>	600,2	959,9	-	1 560,1

Таблица Г.3 – Динамика объемов перевалки по типам грузов в разрезе направлений транспортировки

Виды грузов	Направления транспортировки грузов (тыс. тонн)			Всего
	экспорт	импорт	транзит	
1	2	3	4	5
2014	9255,6	1 004,9	5,9	10 266,4
<i>Нефть</i>	5954,2	-	-	5 954,2
<i>зерно</i>	686	-	-	686
<i>паромные</i>	1 317,7	646,8	1	1 965,5
<i>металл</i>	1 127,3	1,4	-	1 128,7
<i>другие</i>	170,4	356,7	4,9	532
2015	5 248,1	598,9	49,7	5 896,4
<i>Нефть</i>	3521,3	-	-	3 521,3
<i>зерно</i>	500,8	-	-	500,8
<i>паромные</i>	131,4	287,3	47,6	466,3
<i>металл</i>	1 049,7	20,6	-	1 070,5
<i>другие</i>	44,9	291	2,1	337,8
2016	4 793,9	1 031,5	18	5 843,4
<i>Нефть</i>	2 278	-	-	2 278
<i>Зерно:</i>	788	-	-	788
<i>АМТП</i>	528	-	-	528
<i>АМСТ</i>	260	-	-	260
<i>паромные</i>	311	796	18	1 125
<i>Металл:</i>	1 346,5	-	-	1346,5
<i>АМТП</i>	1 254	-	-	1 254
<i>АМСТ</i>	92,5	-	-	92,5
<i>Другие:</i>	70,2	235,5	-	305,7
<i>АМТП</i>	56	224	-	280
<i>АМСТ</i>	14,2	11,5	-	25,7
2017	4 533,3	1 422,5	15,4	5 971,2
<i>Нефть</i>	1 277,3	-	-	1 277,3
<i>Зерно:</i>	985,1	-	-	985,1
<i>АМТП</i>	506,1	-	-	506,1
<i>АМСТ</i>	479	-	-	479
<i>Паромные:</i>	1 091,5	728,1	-	1 819,6
<i>АМТП</i>	209	134,7	-	343,7
<i>ТОО «Порт Курык»</i>	882,5	593,4	-	1 475,8
<i>Металл:</i>	776,1	-	-	776,1
<i>АМТП</i>	416,7	-	-	416,7
<i>АМСТ</i>	359,4	-	-	359,4
<i>Другие:</i>	403,5	694,5	15,4	1 113,4
<i>АМТП</i>	379,5	540	15,4	934,9
<i>АМСТ</i>	24	154,5	-	178,5
2018	5 203,7	1 183,1	35,1	6 421,9
<i>Нефть</i>	2 089,4	-	-	2 089,4
<i>Зерно:</i>	1 814,1	-	-	1 814,1
<i>АМТП</i>	833,1	-	-	833,1
<i>АМСТ</i>	981	-	-	981

Продолжение таблицы Г.3

1	2	3	4	5
<i>Паромные:</i>	879,2	662,2	-	1 541,4
<i>АМТП</i>	10	-	-	10
<i>ТОО «Порт Курые»</i>	869,2	662,2	-	1 531,4
<i>Металл:</i>	347,1	22,3	-	369,4
<i>АМТП</i>	163	22,3	-	185,3
<i>АМСТ</i>	184,1	-	-	184,1
<i>Другие:</i>	73,9	498,6	35,1	607,6
<i>АМТП</i>	40,5	359	35,1	434,6
<i>АМСТ</i>	33,4	139,6	-	173
2019	4 488,1	1 160,9	6	5 655
<i>Нефть</i>	2 136,2	-	-	2 136,2
<i>Зерно:</i>	1 576,1	-	-	1576,1
<i>АМТП</i>	782,6	-	-	782,6
<i>АМСТ</i>	793,5	-	-	793,5
<i>Паромные:</i>	512,4	622,4	-	1 134,8
<i>АМТП</i>	-	-	-	-
<i>ТОО «Порт Курык»</i>	512,4	622,4	-	1 134,8
<i>Металл:</i>	36,7	-	-	36,7
<i>АМТП</i>	36,7	-	-	36,7
<i>АМСТ</i>	-	-	-	-
<i>Другие:</i>	226,7	538,5	6	771,2
<i>АМТП</i>	171,5	376,4	6	553,9
<i>АМСТ</i>	55,2	162,1	-	217,3
2020	4 071,7	1 266,2	-	5 338,0
<i>Нефть</i>	2 213,2	-	-	2 213,2
<i>Зерно:</i>	887,2	-	-	887,2
<i>АМТП</i>	457,2	-	-	457,2
<i>АМСТ</i>	430,0	-	-	430,0
<i>Паромные:</i>				
<i>АМТП</i>	-	-	-	-
<i>ТОО «Порт Курык»</i>	600,2	959,9	-	1 560,1
<i>Металл:</i>	11,5	-	-	11,5
<i>АМТП</i>	11,5	-	-	11,5
<i>АМСТ</i>	-	-	-	0
<i>Другие:</i>	359,6	306,3	-	665,9
<i>АМТП</i>	166,6	262,5	-	429,1
<i>АМСТ</i>	193,0	43,8	-	236,8

Таблица Г.4 – Динамика перевалки грузов по направлениям транспортировки в разрезе стран назначения

Страны назначения груза	Направления перевалки (тыс. тонн)			Всего
	экспорт	импорт	транзит	

Продолжение таблицы Г.4

1	2	3	4	5
2014	9 255,6	1 004,9	5,9	10 266,4
<i>Азербайджан</i>	4 739,3	691,1	5,9	5 436,3
<i>Иран</i>	1 838,9	310,8	-	2 149,7
<i>Россия</i>	2 680,8	-	-	2 680,8
2015	5 248,1	599,3	49	5 896,4
<i>Азербайджан</i>	1 879,7	328,3	49	2 257
<i>Иран</i>	1 576,6	271	-	1847,6
<i>Россия</i>	1 791,8	-	-	1 791,8
2016	4 793,9	1 031,5	19	5 843,4
<i>Азербайджан</i>	428	854	18	1 300
<i>Иран</i>	2 160,9	173,5	-	2 334,4
<i>Россия</i>	2 205	4	-	2 209
2017	4 533,3	1 422,5	15,4	5 971,2
<i>Азербайджан</i>	1 747,9	897,1	15,4	2 660,4
<i>Иран</i>	1 768,8	525,5	-	2 294,3
<i>Россия</i>	1 016,5	-	-	1 016,5
2018	5 203,3	1 183,4	35,1	6 421,9
<i>Азербайджан</i>	987,6	773,6	35,1	1 796,3
<i>Иран</i>	2 126,7	409,8	-	2 536,5
<i>Россия</i>	2 089	-	-	2 089
2019	4 488,3	1 161,6	6	5 655
<i>Азербайджан</i>	796,4	672,8	6	1 475,2
<i>Иран</i>	1 677,9	488,8	-	2 166,7
<i>Россия</i>	2 014	-	-	2 014
2020	4 374,4	963,6	-	5 338,0
<i>Азербайджан</i>	1 464,5	729,8	-	2 194,3
<i>Иран</i>	900,1	233,8	-	1 133,9
<i>Россия</i>	2 009,8	-	-	2 009,8

ПРИЛОЖЕНИЕ Д

Таблица Д.1 – Сравнительный анализ положений Закона РК «О торговом мореплавании» и Федерального закона «О морских портах в РФ»

Закон РК «О торговом мореплавании» (ЗТМ)	Федеральный закон РФ «О морских портах в РФ»	Примечание
1	2	3
Основные понятия, используемые в целях торгового мореплавания		
<p>54) <i>морской порт</i> - комплекс сооружений, расположенных на предоставленных в установленном законодательством Республики Казахстан порядке земельных участках, предназначенных для обслуживания судов, пассажиров, багажа и осуществления операций с грузами, а также для иных целей деятельности морского транспорта;</p>	<p>1. Под <i>морским портом</i> понимаются его территория и совокупность размещенных в границах этой территории объектов инфраструктуры морского порта, используемых для осуществления деятельности в целях торгового мореплавания, в том числе для оказания услуг (Кодекс торгового мореплавания)</p>	<p>Основной акцент в ФЗ «О морских портах» сделан на понятии «территория», что является одним из важных факторов при выстраивании модели порт-арендодатель</p>
<p>56) <i>морской терминал</i> - специализированный участок в морском порту, включающий совокупность технических средств, инженерных сооружений, подъемно-транспортного и иного оборудования, обеспечивающих условия для погрузки (разгрузки) грузов, их хранения, обработки транспортных средств, смежных с морским видом транспорта, а также посадки, высадки и иного обслуживания пассажиров;</p> <p>57) <i>оператор морского терминала</i> - лицо, владеющее на праве собственности или иных законных основаниях терминалом в морском порту</p>	<p><i>морской терминал</i> - совокупность объектов инфраструктуры морского порта, технологически связанных между собой и предназначенных и (или) используемых для осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, обслуживания судов, иных транспортных средств и (или) обслуживания пассажиров</p> <p><i>оператор морского терминала</i> - транспортная организация, осуществляющая эксплуатацию морского терминала, операции с грузами, в том числе их перевалку, обслуживание судов, иных транспортных средств и (или) обслуживание пассажиров</p>	<p>В ФЗ «О морских портах» определена технологическая взаимосвязанность объектов инфраструктуры, что является базовым условием при оказании конечной услуги</p>
<p>39-1) <i>портовые средства</i> – морские терминалы, обслуживающие суда,</p>	<p><i>объекты инфраструктуры морского порта</i> - здания, сооружения, суда, устройства и</p>	<p>В ФЗ «О морских портах в РФ» дается определение портовых</p>

Продолжение таблицы Д.1

1	2	3
<p>совершающие международные рейсы, а также акватория морского порта, включая районы стоянок, места ожидания, подходы к морскому порту;</p>	<p>оборудование, расположенные на территории морского порта и используемые для осуществления деятельности в целях торгового мореплавания, в том числе для оказания услуг. Перечень объектов инфраструктуры морских портов утверждается уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта (далее - федеральный орган исполнительной власти в области транспорта)</p> <p><i>портовые гидротехнические сооружения</i> - инженерно-технические сооружения (берегозащитные сооружения, волноломы, дамбы, молы, пирсы, причалы, а также подходные каналы, подводные сооружения, созданные в результате проведения дноуглубительных работ), расположенные на территории морского порта, взаимодействующие с водной средой и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания и стоянки судов</p>	<p>гидротехнических сооружений, что служит основой отправной точкой для разделения инфраструктуры морского порта для оказания услуг судозахода</p>
<p>Определения отсутствуют</p>	<p><i>причал</i> - портовое гидротехническое сооружение, предназначенное для стоянки и обслуживания судов, обслуживания пассажиров, в том числе посадки их на суда и высадки их с судов, осуществления операций с грузами;</p> <p><i>владельцы объектов инфраструктуры морского порта</i> – юридические лица или индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в соответствии с законодательством Российской Федерации и осуществляющие эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта от своего имени независимо от того, являются они собственниками данных объектов или используют их на ином законном основании</p>	<p>Нормативное определение причала служит отправной точкой для отнесения данного сооружения к объектам инфраструктуры, передаваемых в аренду или концессию</p>

Продолжение таблицы Д.1

1	2	3
<p>39) <i>акватория порта</i> - внутренние воды Республики Казахстан, ограниченные линией, проходящей через наиболее удаленные в сторону моря точки гидротехнических и других сооружений портов или определяемой в соответствии с международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан; Определение дается в Правилах плавания и стоянки судов в морских портах РК и на подходах к ним</p> <p>3) <i>внешний рейд</i> – водное пространство, специально выделенное на подходах к морскому порту и предназначенное для стоянки, обслуживания и оформления судов;</p>	<p>2) <i>внутренний рейд</i> - водное пространство, специально выделенное на акватории морского порта и предназначенное для обслуживания судов и осуществления операций с грузами;</p> <p>3) <i>внешний рейд</i> - водное пространство, специально выделенное на подходах к морскому порту и предназначенное для стоянки и обслуживания судов;</p> <p><i>подходы к морскому порту</i> - внешние рейды и участки морских путей установленной ширины, примыкающие к акватории морского порта, но не выходящие за пределы территориального моря Российской Федерации, где суда должны следовать с использованием системы управления движением судов и (или) лоцманской проводки и (или) должны соблюдать установленные обязательными постановлениями в морском порту меры обеспечения безопасности мореплавания для захода судов в морской порт, выхода судов из морского порта</p>	<p>Необходимо правовое закрепление понятий «внутренний» и «внешний» рейд, так как администрация порта взимает плату за стоянку на рейде</p>
<p>Основы государственного регулирования деятельности в морских портах</p>		
<p>Определение отсутствует</p>	<p>Основными целями определены: комплексное развитие морского порта, равные условия для осуществления деятельности в морском порту, равный доступ к услугам в морском порту, конкурентоспособность морского порта ...</p>	<p>Правовое закрепление государственного регулирования отрасли</p>
<p>Определение отсутствует</p>	<p>Статья 12.1. Администрация морских портов</p>	<p>В ЗТМ законодательно не закреплено определение «администрации морского порта» как института портовой власти, в связи с чем не выстроена система организационных отношений между субъектами рынка</p>

Продолжение таблицы Д.1

1	2	3
<p>Статья 39. Морская администрация порта</p> <p>Статья 40. Капитан морского порта Описываются права и обязанности капитана морского порта</p>	<p>Статья 10. Капитан морского порта</p> <p>Статья 11. Функции капитана морского порта</p> <p>Статья 12. Акты капитана морского порта</p>	<p>В соответствии с данными нормами осуществляются функции государственного портового контроля</p>
<p>Статья 41. Контроль и надзор за судами</p>	<p>Статья 8.1. Государственный контроль (надзор), осуществляемый в морском порту</p>	
<p>Статья 42. Разрешение на выход судов из морского порта</p>		
<p>Статья 43. Задержание судна</p>		
<p>Данные вопросы отражены в Правилах плавания и стоянки судов в морских портах РК и на подходах к ним</p>	<p>Статья 13. Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним</p>	
<p>Регулирование правоотношений между оператором морского терминала и перевозчиками</p>		
<p>Данные вопросы отражены в Правилах эксплуатации морских портов ...</p>	<p>Статья 27. Регулирование правоотношений между оператором морского терминала и перевозчиками</p>	
<p>Земельные и имущественные отношения в морских портах</p>		
<p>Статья 32. Правовой статус и виды морских портов</p> <p>Границы морского порта и акватории определяет МИО</p> <p>Предоставление земельных участков для морского порта производится в порядке, установленном земельным законодательством РК</p>	<p>Статья 5. Территория морского порта, подходы к морскому порту</p> <p>Границы территории морского порта определяются Правительством РФ</p> <p>Статья 28. Земельные участки для обеспечения деятельности в морском порту</p> <p>В соответствии с законодательством РФ земельные участки в порту... могут находиться в собственности инвесторов</p>	<p>В ЗТМ не предусмотрены земельные отношения в морских портах, что создает правовые пробелы в выстраивании модели управления</p>
<p>Наличие и состояние совокупности средств производства и материальных ресурсов порта отражается в</p>	<p>Статья 29. Ограничение оборотоспособности объектов инфраструктуры морского порта</p> <p>Перечислены объекты инфраструктуры порта:</p>	<p>В законе о морских портах РФ идет ссылка на концессионные соглашения (ГЧП)</p>

Продолжение таблицы Д.1

1	2	3
<p><i>Паспорте морского порта</i> (типовая форма утверждена в Правилах эксплуатации морских портов...)</p>	<p>- находящиеся в <i>исключительной федеральной собственности</i> (ГМССБ, АИС, СУДС, гидрографич. оборудование, подходные каналы...); - которые <i>не могут быть переданы в частную или муниципальную собственность</i> Однако, если указанные объекты построены за счет средств инвесторов, то они могут находиться в их собственности</p>	
<p>Вопросы управления государственным имуществом отражены в Законе о государственном имуществе РК</p> <p>ОТСУТСТВУЕТ</p> <p>В правилах эксплуатации морских портов... в п. 29 оговаривается возможность эксплуатации портовых сооружений арендатором</p>	<p>Статья 30. Управление государственным имуществом в морском порту</p> <p>Статья 31. Условия предоставления имущества, находящегося в государственной собственности и расположенного в морском порту, во владение и в пользование</p> <p>Перечислены условия передачи в аренду земельных участков и объектов инфраструктуры морского порта:</p> <ul style="list-style-type: none"> - расчет размера арендной платы; - срок аренды; - установление неразрывной связи объектов инфраструктуры 	<p>В ЗТМ необходимо предусмотреть имущественные отношения в порту</p>
<p>Статья 33. Соблюдение режима морского порта</p> <p>Не понятно определение «<i>владелец морского порта</i>»</p>	<p>Глава 3. Государственное регулирование деятельности в морском порту</p> <p>Статья 8.1. Государственный контроль (надзор), осуществляемый в морском порту</p> <p>Подробно перечислены области государственного контроля (надзора)</p> <p>Также указан государственный надзор в области безопасности гидротехнических сооружений</p>	
<p>Статья 34. Использование территории морского порта</p> <p>ОТСУТСТВУЕТ</p>	<p>Статья 5. Территория морского порта, подходы к морскому порту</p> <p>Порядок <i>установления или изменения границ территории</i> морского порта утверждается Правительством РФ</p>	<p>В ЗТМ необходимо предусмотреть порядок определения территории морского порта</p>

Продолжение таблицы Д.1

1	2	3
Основы оказания услуг в морских портах		
<p>Статья 35. Услуги, оказываемые в морском порту</p> <p>МИИР РК утверждает перечень обязательных услуг морского порта</p> <p>МИИР РК утверждает Правила эксплуатации морских портов...(Статья 4. Государственное управление в сфере торгового мореплавания)</p>	<p>п. 3 статьи 12.1</p> <p>Перечень услуг, оказываемых Администрацией морского порта утверждается уполномоченным органом в сфере транспорта (МТ РФ)</p> <p>Статья 17. Правила оказания услуг в морском порту</p> <p>МТ РФ утверждает Правила оказания услуг по перевалке грузов (регулирует <i>технологические вопросы перевалки грузов</i>) и обслуживания пассажиров</p> <p>Статья 18. Тарифы на услуги в морском порту</p> <p>Подразделяются тарифы на услуги в сфере естественных монополий и иные</p> <p>Статья 19. Портовые сборы</p> <p>В РФ предусматривается 10 сборов (дополнительно - <i>транспортной безопасности акватории морского порта и инвестиционный</i>)</p> <p>Предусмотрено адресное перечисление сборов</p> <p>МТ РФ утверждает перечень сборов в каждом порту</p>	<p>В соответствии с положениями ЗТМ обязательные услуги морского порта могут осуществляться 2-мя субъектами - владельцем морского порта и оператором терминала</p> <p>Возможно изменение подпункта 3 статьи 35 (обязательные услуги в морском порту)</p>
<p>Статья 36. Ответственность морского порта (оператора морского терминала)</p>	<p>Статья 24. Основания ответственности оператора морского терминала</p> <p>Более подробно расписаны условия несения ответственности</p>	
Примечание - Составлено автором на основе источника [15; 113]		

ПРИЛОЖЕНИЕ Е

Расчетные показатели для анализа загруженности производственных мощностей морских терминалов

Технические параметры и эксплуатационные характеристики объектов инфраструктуры морских портов, объединены понятием инфраструктурные параметры. Их значения консолидированы из паспорта морского порта, «документа, удостоверяющего производственные возможности, наличие и состояние совокупности средств производства и материальных ресурсов порта, предназначенных для выполнения возложенных на него производственных функций» [110], а также официальных сайтов субъектов рынка [105] (таблица Д.1, Д.2, Д.3).

Таблица Е.1 – Технические параметры морских терминалов в портах РК

Наименование терминала	Пропускная способность (млн. тонн)	Владельцы терминалов	№ причала	Длина (м.)	Глубина (м.)	Назначение	Виды грузов
1	2	3	4	5	6	7	8
Порт Актау							
Сухогрузный терминал	2,5	АМТП	1	150	4.6	Генеральный груз/ контейнеры	Металл и другие грузы
			2	150	4.6	Генеральный груз/ контейнеры	
			3	100	4.6	Генеральный груз/ контейнеры	
Нефтеналивной терминал	5,6	АМТП/ Казтрансойл	4	192	6.8	Нефтяные грузы	Нефть
			5	192	6.8	Нефтяные грузы	
Зерновой терминал	0,6	АМТП/ Акбидай	6	150	4,6	Зерновые грузы	Зерно
Паромный терминал	2	АМТП/ КТС	8	140	5,1	Паромные грузы	Паромные
Нефтеналивной терминал	5,6	АМТП/ Казтрансойл	9	150	5,1	Нефтяные грузы	нефть
			10	150	6,8	Нефтяные грузы	

Продолжение таблицы Е.1

1	2	3	4	5	6	7	8
Сухогрузный терминал	1,5	АМСТ	21	119	6,0	Генеральный груз/ контейнеры	Металл и другие
			22	147	6,0	Генеральный груз/ контейнеры	
Зерновой терминал	1,5	АМСТ	23	148	6,0	Зерновые грузы	зерно
Порт Баутино							
Сухогрузный терминал	0,15	АМТП	14	125	4,6	Генеральный груз	Другие
Порт Курык							
Паромный терминал	4	ТОО «порт Курык»	1, 2	175	6,0	Паромные грузы	Паромные

Таблица Е.2 – Загруженность производственных мощностей морских портов РК по видам грузов

Терминалы /причалы	Вид переваживаемого груза	Пропускная способность (млн. тонн)			Объемы перевалки грузов (млн. тонн)						Коэффициент использования причалов (%)					
		2014	2015-2016	2017-2010	2014	2015	2016	2017	2018	2019-2020	2014	2015	2016	2017	2018	2019-2020
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
8 терминалов	Все виды грузов	16,3	19,3	23,3	10,3	5,9	5,8	5,9	6,4	5,5	63	31	30	25	27	24
2 нефтеналивных	Нефть	11,2	11,2	11,2	5,9	3,5	2,3	1,3	2,1	2,2	53	31	21	12	19	19
2 зерновых	Зерно	0,6	2,1	2,1	0,7	0,5	0,8	1	1,8	1,2	116	83	38	48	86	58
2 паромных	Паромные	2	2	6	2	0,5	1,1	1,8	1,5	1,1	100	25	55	30	25	22
2 сухогрузных	Сухие грузы	2,5	2,5	4	1,7	1,4	1,6	1,8	1	0,8	68	56	40	45	25	19

Таблица Е.3 – Загруженность причалов на терминалах морских портов РК

Терминалы /причалы	Вид переваливаемого груза	Пропускная способность (млн. тонн)	Объемы перевалки грузов (млн. тонн)						Коэффициент использования причалов (%)					
			2014	2015	2016	2017	2018	2019-2020	2014	2015	2016	2017	2018	2019-2020
Порт Актау														
Сухогрузные/№1,2,3	Сухие грузы (металл и другие)	2,5	1,7	1,4	1,5	1,4	0,6	0,5	68	56	60	56	24	21
Сухогрузные/№21,22	Сухие грузы (металл и другие)	1,5	0	0	0,1	0,5	0,4	0,2	0	0	27	33	27	13
Зерновой/ №23	Сухие грузы (зерно)	1,5	0	0	0,3	0,5	1	0,6	0	0	20	33	67	41
Зерновой/ №6	Сухие грузы (зерно)	0,6	0,7	0,5	0,5	0,5	0,8	0,6	116	83	83	83	133	103
Нефтеливной/№4	нефть	2,8	2,8	1,1	0,3	0,6	0,6	0,5	100	39	11	21	21	18
Нефтеливной/№5	нефть	2,8	2,8	2,1	1,9	0,6	1,2	1,3	100	75	68	21	43	46
Нефтеливной /№9	нефть	2,8	0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3	7	7	4	4	11	11
Нефтеливной /№10	нефть	2,8	0,1	0,1	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0
Паромный /№8	Паромные грузы	2	1,9	0,5	1,1	0,3	0	0	95	25	55	15	0	0
Порт Курык														
Паромный/ №1	Паромные	2	0	0	0	0,7	0,7	0,7	0	0	0	35	35	30
Паромный/ №2	Паромные	2	0	0	0	0,8	0,8	0,6	0	0	0	40	40	25

ПРИЛОЖЕНИЕ Ж

Расчетные показатели для оценки влияния дерегулирования услуг судозахода

Услуги за заход судна в морской порт для производства грузовых операций и/или иных целей с последующим выходом из порта - судозаход (включает 8 видов услуг: навигационные, за проход каналом, корабельные, якорные, причальные, швартовые, в сфере природоохранных мероприятий, карантинные).

Данные о предельных уровнях тарифов на услуги судозахода АМТП на 2016-2020 годы представлены уполномоченным органом - Комитетом по регулированию естественных монополий и защите конкуренции МНЭ РК (приложение 1 к приказу КРЕМ МНЭ РК от 13 сентября 2016 года №242-ОД) [177].

Данные о тарифах за судозаход, установленные субъектами рынка (АМТП и ТОО «порт Курык») представлены на официальных сайтах [105; 110].

Примечание - GRT (брутто-регистрационная тонна) - единица объёма, равная 100 кубическим футам, то есть 2,83 м³.)

Таблица Ж.1 – Сравнительная таблица ставки сборов за судозаход по типам судов в порту Актау

Типы судов	Единица измерения	Установлено уполномоченным органом (тенге)			Установлено субъектом (тенге)		Коэффициент роста (%)	
		2016	2017-2019	2020	2017-2019	2020	2017-2019	2020
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<i>Корабельные услуги</i>								
Сухогруз	<i>GRT отдельно за вход и выход</i>	18,38	28,74	28,61	112,8	165,19	392,4%	577,4%
Паром		3,70	4,99	4,96	6,01	6,01	120,4%	121,2%
Танкер		18,38	28,74	28,61	28,79	28,61	0%	0%
<i>Маячные услуги</i>								
Сухогруз	<i>GRT отдельно за вход и выход</i>	7,65	10,23	10,02	15,72	26,21	153,7%	261,6%
Паром		1,54	1,77	1,74	2,15	2,58	121,5	148,3%
Танкер		7,65	10,23	10,02	10,23	10,02	0%	0%
<i>За проход каналом</i>								
Сухогруз	<i>GRT при каждом проходе канала в один конец</i>	0,68	0,71	0,70	0,85	0,85	119,7	121,4%
Паром		0,12	0,12	0,12	0,14	0,14	116,7%	116,7%
Танкер		0,68	0,71	0,70	0,71	0,70	0%	0%

Продолжение таблицы Ж.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<i>Причальные услуги</i>								
<i>Под грузовыми операциями</i>								
Сухогруз	<i>GRT</i>	122,4 6	135,00	135,00	144,38	144,38	106,9	106,9%
Паром		24,65	23,41	23,41	28,09	28,09	120%	120%
Танкер		122,4 6	135,00	135,00	135,0	135,00	0%	0%
<i>Вне грузовых операций</i>								
Сухогруз	<i>GRT в сутки</i>	38,27	54,34	53,86	43,73	131,19	80%	243,6%
Паром		7,71	13,96	13,84	16,81	16,81	120,4%	121,5%
Танкер		38,27	54,34	53,86	54,34	53,86	0%	0%
<i>Якорные услуги</i>								
Сухогруз	<i>GRT</i>	0,76	38,15	37,14	60,18	125,2	157,7%	337,1%
Паром		0,32	6,62	6,44	8,03	10,56		163%
Танкер		-		-	38,15	37,14	0%	0%
<i>Швартовые услуги</i>								
Сухогруз	<i>За одну опера цию</i>	19977 ,46	15625, 55	15233, 60	24632,4	27095, 60	157,6%	177,9%
Паром		20104 ,16	21729, 93	21262, 16	26312,57	26312, 57	121%	123,8%
Танкер		19977 ,46	15625, 55	15233, 60	15625,55	15233, 60	0%	0%
<i>В сфере природоохранных мероприятий</i>								
Сухогруз	<i>За сутки при стоян ке в порту</i>	11345 ,05	11926, 53	11668, 77	14442,0	16608, 30	121%	142,3%
Паром		11417 ,01	12002, 17	11742, 78	14533,84	23254, 00	121%	198%
Танкер		11345 ,05	11926, 53	11668, 77	11926,53	11668, 77	0%	0%
<i>Карантинные услуги</i>								
Сухогруз	<i>За судо заход</i>	3520, 93	8501,2 7	8344,5 3	13364,4	20248, 49	157,2%	242,7%
Паром		3543, 26	3540,0 9	3474,8 2	4281,13	4281,1 3	120,9%	123,2%
Танкер		3520,93	8501,27	8344,53	8501,27	8344,53	0%	0%

Расчет стоимости услуг судозахода производится в соответствии с Методикой расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (работы) морских портов (Приложение 1 к приказу Министра национальной экономики Республики Казахстан от 2 декабря 2015 года №752):

1) *корабельные* – предоставление входа судна в морской порт и выхода из него, сбор взимается при каждом входе и выходе из порта (ставка сбора устанавливается за каждую брутто-регистрационную тонну (GRT*) судна);

2) *маячные* – предоставление навигационных услуг средствами навигации и связи порта при входе судна в акваторию порта, ставка сбора взимается за один судозаход и устанавливается за каждую GRT судна;

3) *за проход каналом* – предоставление канала для прохода судна к причалу, сбор взимается при каждом прохождении канала в один конец (ставка сбора устанавливается за каждую *GRT* судна);

4) *причальные* - предоставление стоянки судам у причалов под грузовыми и вспомогательными операциями, вне грузовых операций, сбор под грузовыми операциями – взимается за стоянку судна у причала под грузовыми и вспомогательными операциями (ставка сбора устанавливается на каждую *GRT* судна и производится с судов, стоящих у причала (исключая рейдовый причал, ставка причального сбора вне грузовых операций устанавливается за каждую *GRT* судна за каждые сутки стоянки у причала и производится с судов, стоящих у причала (исключая рейдовый причал).

5) *якорные* - предоставление стоянки судна на внутреннем рейде, сбор взимается за стоянку на внутреннем рейде. Ставка сбора устанавливается за каждую *GRT* судна, независимо от времени стоянки.

б) *швартовые* - разноска швартовых концов, отшвартовка и перетяжка судов, сбор взимается за работу швартовщиков по разноске швартовых концов, отшвартовку и перетяжку судов (ставка сбора устанавливается за одну операцию);

7) *в сфере природоохранных мероприятий* - принятие с судна без каких-либо ограничений всех видов имеющихся загрязнений (за исключением балластных вод) за время стоянки в порту, сбор взимается за работы по принятию с судна без каких-либо ограничений всех видов имеющихся загрязнений (за исключением балластных вод) за все время стоянки в порту (сбор устанавливается за каждые сутки стоянки судна в порту);

8) *карантинные* - услуги санитарно-эпидемиологической службы и морского порта по обеспечению предоставления помещения для временной изоляции больных карантинными инфекциями, поддержания в надлежащем состоянии территории и объектов морского порта, профилактического истребления грызунов и насекомых силами санитарно-эпидемиологической станции на транспортных судах, портовых объектах, ставка сбора взимается за предоставление помещения для временной изоляции больных (ставка сбора устанавливается за один судозаход).

Таблица Ж.2 – Расчет за судозаход в порту Актау на примере сухогруза «ТИЯМ» (*GRT* - 4 110)

Виды услуг	Порядок расчета	При установленных ставках сбора (тенге)	При установленных ставках сбора (тенге)	При применяемых ставках сбора (тенге)	При установленных ставках сбора (тенге)	При применяемых ставках сбора (тенге)
		2016	2017-2019	2017-2019	2020	2020
1	2	3	4	5	6	7
Корабельные	$GRT * T * 2$ (in/out)	151 083,6	236 242,8	927 216	235 174	1 357 861,8

Продолжение таблицы Ж.2

1	2	3	4	5	6	7
Маячные	GRT*T	31 441,5	42 045,3	64 609,2	41 182,2	107 723,1
За проход каналом	GRT*T*2(in/out)	5589,6	5 836,2	6 987	5 754	6 987
Причальные под грузовыми операциями	GRT*T	503 310,6	554 850	593 401	554 850	593 401
Причальные вне грузовых операций	GRT*T*days (~ 0,5 дней)	78 644,8	111 668,7	89 865,1	110 682,3	269 595,5
Якорные	GRT*T	3 123,6	156 796	247 339,8	152 645,4	514 572
Швартовые	T*2 (in/out)	39 954,2	31 251,1	49 264,8	30 467,2	54 191,2
В сфере природоохранных мероприятий	T*days (~ 4 дня)	45 380,2	47 706,1	57 768	46 675,0	66 433,2
Карантинные	T	3 520,9	8 501,27	13 364,4	8 344,53	20 248,49
Итого		862 049,7	1 194 897,5	2 049 816,1	1 190 794,5	2 991 014

Таблица Ж.3 – Расчет за судозаход в порту Актау на примере парома «Академик Гасан Алиев» (GRT - 11 450)

Виды услуг	Порядок расчета	При установленных ставках сбора (тенге)	При установленных ставках сбора (тенге)	При применяемых ставках сбора (тенге)	При установленных ставках сбора (тенге)	При применяемых ставках сбора (тенге)
		2016	2017-2019	2017-2019	2020	2020
1	2	3	4	5	6	7
Корабельные	GRT*T*2(in/out)	84 730	114 271	137 629	113 584	137 629
Маячные	GRT*T	17 633	20 266,5	24 617,5	19 923	29 541
За проход каналом	GRT*T*2(in/out)	2 748	2 748	3 206	2 748	3 206
Причальные под грузовыми операциями	GRT*T	282 242,5	268 044,5	321 630,5	264 044,5	321 630,5
Причальные вне грузовых операций	GRT*T*days (~ 0,5 дней)	44 139,7	79 921	96 237,3	79 234	96 237,3
Якорные	GRT*T	8 702	75 799	91 943,5	73 738	120 912
Швартовые	T*2 (in/out)	40 208,3	43 459,86	52 625,14	42 524,32	52 625,14

Продолжение таблицы Ж.3

1	2	3	4	5	6	7
В сфере природоохран-ных мероприятий	T*days (~ 4 дня)	45 668	48 008,68	58 135,4	46 971,12	93 016
Карантинные	T	3 543,2	3 540,09	4 281,13	3 474,82	4 281,13
Итого		529 614,7	656 058,6	790 305,5	646 241,8	859 078,0

Таблица Ж.4 – Расчет за судозаход в порту Актау на примере танкера «Джалил Мамедгулузаде» (GRT - 5 143)

Виды услуг	Порядок расчета	При установленных ставках сбора (тенге)		
		2016	2017-2019	2020
Корабельные	GRT*T*2 (in/out)	189 056,7	295619,6	294 282,5
Маячные	GRT*T	39 343,9	52 612,9	51 532,9
За проход каналом	GRT*T*2 (in/out)	6 994,5	7 303,1	7200
Причальные под грузовыми операциями	GRT*T	629 811,8	694 305	694 305
Причальные вне грузовых операций	GRT*T* days (~ 0,5 дней)	98 411,3	139 735,3	138 500,9
Якорные	GRT*T	3 908,7	196 205,5	191 011
Швартовые	T*2 (in/out)	39 954,9	31 251,1	30 467,2
В сфере природоохран-ных мероприятий	T*days (~ 4 дня)	45 380,2	47 706,12	46 675,1
Карантинные	T	3 520,9	8 501,27	8344,53
Итого		1 056382,9	1 473 239,8	1 462 319,1

Таблица Ж.5 – Динамика стоимости услуг судозахода по типам судов в порту Актау

Типы судов	При установленных ставках сбора (тенге)	При применяемых ставках сбора (тенге)	При установленных ставках сбора (тенге)	При применяемых ставках сбора (тенге)	Коэффициент роста	
	2017-2019	2017-2019	2020	2020	2017-2019	2020
Сухогруз (GRT - 4 110)	1 194 897,5	2 041 795,4	1 190 794,5	3 291 013,3	170%	276%
Паром (GRT-11 450)	656 058,6	790 305,5	646 241,8	859 078,0	120%	132%
Танкер (GRT - 5 143)	1 473 754,2	1 473 754,2	1 462 319,1	1 462 319,1	0%	0%

Таблица Ж.6 – Сравнительная таблица ставки сборов за судозаход по типам судов (сухогруз, танкер) в портах Актау и Курык

Типы судов	Единица измерения	Порт Актау	Порт Курык	Порт Актау	Порт Курык
		2017-2019	2017-2019	2020	2020
Корабельные					
Сухогруз	<i>GRT отдельно за вход и выход</i>	112,8	28,86	165,19	54,83
Паром		6,01	8,87	6,01	8,87
Маячные					
Сухогруз	<i>GRT отдельно за вход и выход</i>	15,72	10,32	26,21	19,61
Паром		2,15	3,17	2,58	3,17
За проход каналом					
Сухогруз	<i>GRT при каждом проходе канала в один конец</i>	0,85	0,71	0,85	1,35
Паром		0,14	0,22	0,14	0,22
Причальные под грузовыми операциями					
Сухогруз	<i>GRT</i>	144,38	135,0	144,38	135,1
Паром		28,09	41,5	28,09	41,5
Причальные вне грузовых операций					
Сухогруз	<i>GRT в сутки</i>	43,73	54,54	131,19	81,81
Паром		16,81	16,42	16,81	16,42
Якорные					
Сухогруз	<i>GRT</i>	60,18	38,58	125,2	73,30
Паром		8,03	11,86	10,56	11,86
Швартовые					
Сухогруз	<i>За одну операцию</i>	24632,4	15790,79	27095,60	30002,5
Паром		26312,57	20104,16	26312,57	20104,16
В сфере природоохранных мероприятий					
Сухогруз	<i>За сутки при стоянке в порту</i>	14442,0	12035,19	16608,30	22866,86
Паром		14533,84	12111,53	23254,00	12111,53
Карантинные					
Сухогруз	<i>За один судозаход</i>	13364,4	8567,36	20248,49	16277,98
Паром		4281,13	4749,9	4281,13	4749,9

Таблица Ж.7 – Сравнительная таблица стоимости за судозаход по типам судов (сухогруз, танкер) в портах Актау и Курык

Единица расчета	Порт Актау	Порт Курык		Порт Актау	Порт Курык
	2017-2019	2017-2019		2020	2020
1	2	3	4	5	6
Корабельные					
GRT*T*2 (in/out)	927 216	237 229		1 357 861,8	450 702,6
	137 629	203 123		137 629	203 123
Маячные					
GRT*T	64 609,2	42 415,2		107 723,1	80 597,1
	24 617,5	36 296,5		29 541	36 296,5
За проход каналом					
GRT*T*2 (in/out)	6 987	5 836,2		6 987	11 097
	3 206	5 038		3 206	5 038

Продолжение таблицы Ж.7

1	2	3	4	5	6
Причалные под грузовыми операциями					
GRT*T	593 401,8	554 850		593 401,8	554 850
	321 630,5	475 175		321 630,5	475 175
Причалные вне грузовых операций					
GRT*T* days (~0,5 дней)	89 865,15	112 079,7		269 595,45	168 119,55
	96 237,2	94 004,5		96 237,2	94 004,5
Якорные					
GRT*T	247 339,8	158 563,8		514 572	301 263
	91 943,5	135 797		120 912	135 797
Швартовые					
T*2 (in/out)	49 264,8	31 581,58		54 191,2	60 005
	52 625,14	40 208,3		52 625,14	40 208,3
В сфере природоохранных мероприятий					
T*days (~ 4 дня)	57 768	48 140,76		66 433,2	91 467,44
	58 135,36	48 446,1		93 016	48 446,1
Карантинные					
T	13 364,4	8 567,36		20 248,49	16 277,98
	4 281,13	4 749,9		4 281,13	4 749,9
Итого					
Сухогруз	2 049 816,1	1 199 263,6		2 991 014	1 734 379,7
Паром	790 305,5	1 042 838,3		859 078	1 042 838,3

Таблица Ж.8 – Динамика стоимости услуг судозахода по типам судов в порту Баутино

Виды услуг	Ед. изм.	При установленных ставках сбора на 2016-2017 годы	При применяемых ставках сбора на 2018 год	При применяемых ставках сбора на 2019 год	При применяемых ставках сбора на 2020 год
1	2	3	4	5	6
<i>Корабельные услуги</i>					
Сухогруз	<i>GRT отдельно за вход и выход</i>	12.77	17.25	20.70	115.00
Прочие суда		12.77	17.25	20.70	60.00
<i>Маячные услуги</i>					
Прочие суда	<i>GRT отдельно за вход и выход</i>	1.60	2.00	2.40	4.00
<i>Причалные услуги под грузовыми операциями</i>					
Сухогруз	<i>1 GRT</i>	61.24	65.16	78.19	120.00
Прочие суда		61.24	65.16	78.19	104.70

Продолжение таблицы Ж.8

1	2	3	4	5	6
<i>Причальные услуги вне грузовых операций</i>					
Сухогруз	1 GRT в сутки	15.97	17.00	20.40	30.00
Прочие суда		15.97	17.00	20.40	28.64
<i>Якорные услуги</i>					
Сухогруз	за стоянку	451.89	530.00	636.00	
Прочие суда		451.89	530.00	636.00	
Сухогруз	1 GRT				10.50
Прочие суда					7.00
<i>Швартовые услуги</i>					
Сухогруз	За 1 операцию	1,896.97	2,087.00	2,504.00	15,700.00
Прочие суда		1,896.97	2,087.00	2,504.00	6,022.90
<i>Услуги в сфере природоохранных мероприятий</i>					
Сухогруз	за сутки при стоянке в порту	799.98	800.00	864.00	1,200.00
Прочие суда		799.98	800.00	864.00	100.00
<i>За стоянку на рейде</i>					
Сухогруз	1 GRT в сутки	3.19	4.30	5.16	7.74
Прочие суда		3.19	4.30	5.16	5.16

Таблица Ж.9 – Динамика стоимости услуг судозахода по типам судов в порту Баутино

Типы судов	При установленных ставках сбора (тенге)	При применяемых ставках сбора (тенге)	При применяемых ставках сбора (тенге)	При применяемых ставках сбора (тенге)	Коэффициент роста	
	2016-2017	2018	2019	2020	2019	2020
Сухогруз (GRT-3183)	342 284.7	389 564.8	467 374.6	1 301 025.5	136%	378 %
Прочие суда (GRT-1858)	195 955.3	222 258.3	266 609.4	495 857.5	136%	253 %

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Расчетные показатели для определения производственной себестоимости перевозки 1 тонны металла

При оценке производственной стоимости транспортировки металла примем допущение, что данная оценка проводится при сложившемся уровне расходов судоходной компании, т.е. постоянные расходы и переменные расходы, кроме услуг судозахода в порту Актау являются постоянными в анализируемом периоде.

Исходные данные: рейс - Актау-Анзали-Актау, груз - металл, GRT судна - 4700, продолжительность рейса (сутки) - 11,7, средний курс доллара к тенге - 420, объем средней транспортировки - 4070 тонн.

Данные о расходах судоходной компании получены от компании ТОО «KTZExpressShipping» (3.1, 3.2, 3.3).

Таблица 3.1 – Производственная себестоимость при установленной уполномоченным органом стоимости услуг судозахода на 2017-2019 годы

Наименование расходов (1 рейс - 11,7 суток)	Расходы на рейс (тенге)	Расходы на тонну груза (тенге)	Расходы на тонну груза (\$)	Структура расходов (%)
Переменные расходы:	11 335 393	2 798.86	7.56	55
Топливо	6044231	1 492.40	4.03	29
Судозаход в порту Актау	1 194 898	295.04	0.80	6
Судозаход в порту Анзали	3 817 265	942.53	2.55	19
Агентирование	279 000	68.89	0.19	1
Постоянные расходы	9 159 453	2,261.59	6.11	45
Итого производственная себестоимость	20 494 847	5 060.46	13.68	100

Таблица 3.2 – Производственная себестоимость при применяемой субъектом стоимости услуг судозахода на 2017-2019 годы

Наименование расходов (1 рейс - 11,7 суток)	Расходы на рейс (тенге)	Расходы на тонну груза (тенге)	Расходы на тонну груза (\$)	Структура расходов (%)
Переменные расходы:	12 190 307	3 009.95	8.14	57
Топливо	6 044 231	1 492.40	4.03	28
Судозаход в порту Актау	2 049 812	506.13	1.37	10
Судозаход в порту Анзали	3 817 265	942.53	2.55	18
Агентирование	279 000	68.89	0.19	1
Постоянные расходы	9 159 453	2 261.59	6.11	43
Итого производственная себестоимость	21 349 760	5 271.55	14.25	100

Таблица 3.3 – Производственная себестоимость при применяемой субъектом стоимости услуг судозахода на 2020 год

Наименование расходов (1 рейс - 11,7 суток)	Расходы на рейс (тенге)	Расходы на тонну груза (тенге)	Расходы на тонну груза (\$)	Структура расходов (%)
Переменные расходы:	13 131 445	3 242.33	8.76	59
Топливо	6 044 231	1 492.40	4.03	27
Судозаход в порту Актау	2 990 949	738.51	2.00	13
Судозаход в порту Анзали	3 817 265	942.53	2.55	17
Агентирование	279 000	68.89	0.19	1
Постоянные расходы	9 159 453	2 261.59	6.11	41
Итого производственная себестоимость	22 290 898	5 503.93	14.88	100

Потенциальный годовой объем транспортировки одного судна составляет 126 170 тонны металла (среднее количество рейсов в год - 31). При увеличении услуг судозахода на 70% рост ежегодных расходов компании на одно судно составляет 26 633 225,3 тенге, на 176% - на 55 952 610 тенге.

ПРИЛОЖЕНИЕ И

Исходные данные по количеству судозаходов в морские порты РК

Показатели количества судозаходов консолидированы на основании данных РГУ «Морская администрация портов Актау и Баутино». Показатели количества судозаходов дифференцированы по видам судов, осуществляющих международные перевозки грузов и представлены в трех портах (таблица И.1, И.2, И.3, И.4, И.5, И.6).

Таблица И.1 - Динамика судозаходов в порты Актау и Курык по типам судов

Типы судов/ порт захода	Количество судозаходов(количество)							Темпы роста/снижения, (%)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Порт Актау														
Сухогрузы	644	624	668	521	690	646	462	100	96.9	103.7	80.9	107.1	100.3	71.7
Танкера	654	430	343	173	236	239	271	100	65.7	52.4	26.5	36.1	36.5	41.4
Паромы	370	190	546	284	78	2	4	100	51.3	147.6	76.8	21.1	0.5	1
Порт Курык														
Сухогрузы	0	0	0	21	71	85	2	0	0	0	100	338.1	404.7	9.5
Паромы	0	0	0	302	458	495	540	0	0	0	100	151.7	163.9	178.8

Таблица И.2 - Динамика судозаходов в порты РК судов под национальными флагами в разрезе типов судов

Национальность судов	Типы судов	Количество судозаходов, год						
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Порт Актау								
Республика Казахстан	Танкера	204	230	224	100	205	192	202
	Сухогрузы	20	29	42	19	27	74	58
Российская Федерация	Танкера	200	98	100	40	5	7	36
	Сухогрузы	187	135	150	105	277	233	172
Азербайджанская Республика	Танкера	250	102	19	33	26	40	33
	Сухогрузы	17	10	16	4	21	5	3
	Паромы	370	190	546	284	78	2	4
Исламская Республика Иран	Сухогрузы	420	450	460	393	365	334	231
Порт Курык								

Продолжение таблицы И.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Республика Казахстан	Сухогрузы	-	-	-	8	34	70	3
Российская Федерация	Сухогрузы	-	-	-	13	37	15	2
Азербайджанская Республика	Паромы	-	-	-	302	458	495	540
Примечание – Составлено автором								

Таблица И.3 - Динамика судозаходов в порт Актау в разрезе типов судов под национальными флагами

Национальность флага	Типы судов	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Республика Казахстан	Танкера	204	230	224	100	205	192	202
	Сухогрузы	20	29	42	19	27	74	58
	Буксиры	5	4	39	46	11	4	1
Российская Федерация	Танкера	200	98	100	40	5	7	36
	Сухогрузы	187	135	150	105	277	233	170
	Буксиры	3	5	3	9	4	-	-
Азербайджанская Республика	Танкера	250	102	19	33	26	40	33
	Сухогрузы	17	10	16	4	21	5	3
	Паромы	370	190	546	284	78	2	4
Исламская Республика Иран	Сухогрузы	420	450	460	393	365	334	231
Всего		1 676	1 253	1599	1 033	1 019	891	742

Таблица И.4 - Динамика судозаходов в порт Курык в разрезе типов судов под национальными флагами

Национальность флага	Типы судов	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Республика Казахстан	Сухогрузы	-	-	-	8	34	70	1
Российская Федерация	Сухогрузы	-	-	-	13	37	15	2
Азербайджанская Республика	Паромы	-	-	-	302	458	495	539
Всего		-	-	-	324	529	580	542

Таблица И.5 - Динамика судозаходов в порт Баутино судов под национальными флагами

Национальность флага	Количество судозаходов						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Республика Казахстан	900	1400	1119	714	466	572	289
Российская Федерация	64	170	126	73	70	60	45
Туркменистан	-	-	-	14	2	1	1
Азербайджанская Республики	-	-	-	-	15	1	-
Всего	964	1 570	1245	801	553	634	335

Таблица И.6 - Показатели средней загрузки судов

Показатели загрузки	Ед. изм.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Сухие грузы (металл, зерно, др.)	тыс. тонн	2 346,8	1 909,1	2 441,3	2 874,6	2 791,1	2 377,9	1 564,6
сухогорузы	<i>Количество судозаходов</i>	<i>644</i>	<i>624</i>	<i>668</i>	<i>521</i>	<i>690</i>	<i>646</i>	<i>464</i>
<i>Средняя загрузка</i>		<i>3,6</i>	<i>3,0</i>	<i>3,6</i>	<i>5,5</i>	<i>4,0</i>	<i>3,7</i>	<i>3,4</i>
Нефть танкеры	тыс. тонн	5 954,2	3 521,3	2 278,0	1 277,3	2 089,4	2 136,2	2 213,2
	<i>Количество судозаходов</i>	<i>654</i>	<i>430</i>	<i>343</i>	<i>173</i>	<i>236</i>	<i>239</i>	<i>271</i>
<i>Средняя загрузка</i>		<i>9,1</i>	<i>8,1</i>	<i>6,6</i>	<i>7,3</i>	<i>8,8</i>	<i>8,9</i>	<i>8,2</i>
Паромные грузы	тыс. тонн	1 965,6	466,0	1 124,0	1 819,6	1 541,4	1 134,8	1560,1
Паромы	<i>Количество судозаходов</i>	<i>370</i>	<i>190</i>	<i>546</i>	<i>586</i>	<i>536</i>	<i>497</i>	<i>544</i>
<i>Средняя загрузка</i>		<i>5,3</i>	<i>2,5</i>	<i>2,0</i>	<i>3,1</i>	<i>2,9</i>	<i>2,3</i>	<i>2,9</i>

ПРИЛОЖЕНИЕ К

Расчетные данные для проведения корреляционно-регрессионного анализа

С целью определения зависимости между объемом перевалки грузов в морских портах Актау, Курык и количеством судозаходов проведен регрессионный анализ, устанавливающий количественно форму зависимости двух величин, между которыми существует корреляционная связь.

При определении зависимости между объемом перевалки груза и количеством судозаходов примем допущение, что в анализируемом периоде при расчете учитывается только объемы «других» грузов, перевозимых в экспортном направлении. Данное допущение связано со схемой транспортировки грузов на сухогрузах, которые при одном судозаходе осуществляют как экспортные (зерно, металл, другие), так и импортные операции с «другими» грузами (таблица К.1).

Таблица К.1 - Динамика перевалки грузов и количества судозаходов через порты Актау и Курык

Период	Порт отправления/назначения	Вид груза	Объем транспортировки (тыс. тонн)	Типы судов	Количество судозаходов
1	2	3	4	5	6
2014	Актау	нефть	5954.2	танкер	654
2015	Актау	нефть	3521.3	танкер	430
2016	Актау	нефть	2278	танкер	343
2017	Актау	нефть	1277.3	танкер	173
2018	Актау	нефть	2089.4	танкер	236
2019	Актау	нефть	2136.2	танкер	239
2014	Актау	зерно	686	сухогруз	223
2015	Актау	зерно	500.8	сухогруз	196
2016	Актау	зерно	788	сухогруз	239
2017	Актау	зерно	985.1	сухогруз	237
2018	Актау	зерно	1814.1	сухогруз	560
2019	Актау	зерно	1576.1	сухогруз	553
2014	Актау	металл	1127.3	сухогруз	366
2015	Актау	металл	1049.7	сухогруз	411
2016	Актау	металл	1346.5	сухогруз	408
2017	Актау	металл	776.1	сухогруз	187
2018	Актау	металл	347.1	сухогруз	107
2019	Актау	металл	36.7	сухогруз	13
2014	Актау	другие	170.4	сухогруз	55
2015	Актау	другие	44.9	сухогруз	17
2016	Актау	другие	70.2	сухогруз	21
2017	Актау	другие	403.5	сухогруз	97

Продолжение таблицы К.1

1	2	3	4	5	6
2018	Актау	другие	73.9	сухогруз	23
2019	Актау	другие	226.7	сухогруз	80
2014	Актау	паромные	1965.5	паром	370
2015	Актау	паромные	466.3	паром	190
2016	Актау	паромные	1125	паром	546
2017	Актау	паромные	343.7	паром	284
2017	Курык	паромные	1475.8	паром	302
2018	Актау	паромные	10	паром	78
2018	Курык	паромные	1531.4	паром	458
2019	Актау	паромные	0	паром	2
2019	Курык	паромные	1134.8	паром	495
2020	Актау	паромные	0	паром	4
2020	Курык	паромные	1560.1	паром	540

Результаты корреляционного анализа

	Столбец 1	Столбец 2
Столбец 1	1	
Столбец 2	0.723754723	1

ВЫВОД ИТОГОВ

Регрессионная статистика	
Множественный R	0.724308
R-квадрат	0.524622
Нормированный R-квадрат	0.509287
Стандартная ошибка	29.6511
Наблюдения	33

Дисперсионный анализ

	df	SS	MS	F	Значимость F
Регрессия	20	575072	6E+05	34.21	2E-06
Остаток	12	521092	16809		
Итого	32	1E+06			

	Коэффициенты	Стандартная ошибка	t-статистика	P-значение	Нижние 95%	Верхние 95%	Нижние 95.0%	Верхние 95.0%
Y-пересечение	133.8	31.3	4.3	0.0	70.0	197.5	70.0	197.5

Переменная X

1 0.9 0.0 5.8 0.0 0.1 0.2 0.1 0.2

Результаты линейной регрессии показали выполнение следующего условия: для любого значения объема перевалки груза при ее изменении на единицу среднее значение судозахода изменяется на одно и то же число. При увеличении объема перевалки грузов количество судозахода увеличивается на 0,9% (коэффициент регрессии), (таблица К.2, К.3).

Таблица К.2 - Динамика количества судозаходов через порты Актау и Курык при дерегулировании тарифов на услуги

Период	Порт отправления/назначения	Типы судов	Стоимость судозахода (тенге)	Количество судозаходов
2014	Актау	танкер	1056382.9	654
2015	Актау	танкер	1056382.9	430
2016	Актау	танкер	1056382.9	343
2017	Актау	танкер	1473239.8	173
2018	Актау	танкер	1473239.8	236
2019	Актау	танкер	1473239.8	239
2014	Актау	сухогруз	862049.8	644
2015	Актау	сухогруз	862049.8	624
2016	Актау	сухогруз	862049.8	668
2017	Актау	сухогруз	2049816.1	521
2017	Курык	сухогруз	1199263.6	21
2018	Актау	сухогруз	2049816.1	690
2018	Курык	сухогруз	1199263.6	71
2019	Актау	сухогруз	2049816.1	646
2019	Курык	сухогруз	1199263.6	85
2014	Актау	паром	529614.8	370
2015	Актау	паром	529614.8	190
2016	Актау	паром	529614.8	546
2017	Актау	паром	790305.5	284
2017	Курык	паром	1042838.3	302
2018	Актау	паром	790305.5	78
2018	Курык	паром	1042838.3	458
2019	Актау	паром	790305.5	2
2019	Курык	паром	1042838.3	495
2020	Актау	паром	790305.5	4
2020	Курык	паром	1042838.3	540

Результаты корреляционного анализа

	Столбец	
Столбец 1	1	2
Столбец 1	1	
Столбец 2	0.196865408	1

Таблица К.3 - Динамика объема перевалки грузов при регулировании тарифов на судозаход через порты Актау и Курык

Период	Тип груза	Объем перевалки (тыс. тонн)	Вид судна	Стоимость судозахода при регулировании (тенге)
2014	нефть	5954.2	танкер	1056382.9
2015	нефть	3521.3	танкер	1056382.9
2016	нефть	2278	танкер	1056382.9
2017	нефть	1277.3	танкер	1473239.8
2018	нефть	2089.4	танкер	1473239.8
2019	нефть	2136.2	танкер	1473239.8
2020	нефть	2213.2	танкер	1473239.8
2014	зерно	686	сухогруз	862049.8
2015	зерно	500.8	сухогруз	862049.8
2016	зерно	788	сухогруз	862049.8
2017	зерно	985.1	сухогруз	1194898
2018	зерно	1814.1	сухогруз	1194898
2019	зерно	1576.1	сухогруз	1194898
2020	зерно	887,2	сухогруз	1194898
2014	паромные	1317.7	паром	529614.8
2014	паромные	646.8	паром	529614.8
2015	паромные	131.4	паром	529614.8
2015	паромные	287.3	паром	529614.8
2016	паромные	311	паром	529614.8
2016	паромные	796	паром	529614.8
2017	паромные	209	паром	656058.6
2017	паромные	134.7	паром	656058.6
2018	паромные	10	паром	656058.6
2018	паромные	1531.4	паром	656058.6
2019	паромные	1134.8	паром	656058.6
2020	паромные	1560.1	паром	656058.6
2014	металл	1127.3	сухогруз	862049.8
2015	металл	1049.7	сухогруз	862049.8
2016	металл	1346.5	сухогруз	862049.8
2017	металл	776.1	сухогруз	1194898
2018	металл	347.1	сухогруз	1194898
2019	металл	36.7	сухогруз	1194898
2014	другие	170.4	сухогруз	862049.8
2014	другие	356.7	сухогруз	862049.8
2015	другие	44.9	сухогруз	862049.8
2015	другие	291	сухогруз	862049.8
2016	другие	70.2	сухогруз	862049.8
2016	другие	235.5	сухогруз	862049.8
2017	другие	403.5	сухогруз	1194898
2017	другие	694.5	сухогруз	1194898
2018	другие	73.9	сухогруз	1194898
2018	другие	498.6	сухогруз	1194898

Продолжение таблицы К3

1	2	3	4	5
2019	другие	226.7	сухогруз	1194898
2019	другие	538.5	сухогруз	1194898
2020	другие	306,3	сухогруз	1194898

ВЫВОД ИТОГОВ

<i>Регрессионная статистика</i>	
Множественный R	0.640001
R-квадрат	0.515601
Нормированный R-квадрат	0.093491
Стандартная ошибка	1059.598
Наблюдения	42

Дисперсионный анализ

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Значимость F</i>
				5.2284	
Регрессия	15	5870236	5870236	5	0.027591
Остаток	26	44909959	1122749		
Итого	41	50780196			

	<i>Коэффициенты</i>	<i>Стандартная ошибка</i>	<i>t-статистика</i>	<i>P-Значение</i>	<i>Нижние 95%</i>	<i>Верхние 95%</i>	<i>Нижние 95.0%</i>	<i>Верхние 95.0%</i>
Y-пересечение	-411.302	575.7128	-0.71442	0.4791	-1574.86	752.25	1574.86	752.25
Переменная X 1	0.001346	0.000589	2.28658	0.0275	0.000156	0.0025	0.0001	0.0025

ПРИЛОЖЕНИЕ Л

Письмо-подтверждения о внедрении предложений

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ИНДУСТРИЯ ЖӘНЕ
ИНФРАҚҰРЫЛЫМДЫҚ ДАМУ
МИНИСТРЛІГІ

КӨЛІК КОМИТЕТІ



МИНИСТЕРСТВО
ИНДУСТРИИ И
ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

КОМИТЕТ ТРАНСПОРТА

010000, Нұр-Сұлтан қ., Қабанбай Батыр даңғылы, 32/1
тел.: 8(7172) 98-35-08, e-mail: kense.kt@miid.gov.kz

010000, г. Нур-Султан, пр. Қабанбай Батыра, 32/1
тел.: 8(7172) 98-35-08, e-mail: kense.kt@miid.gov.kz

№ 27-27/2185-И
2020 жылғы 12 тамыз


Қазақстан Республикасы
Президентінің жанындағы
Мемлекеттік басқару академиясының
жанындағы «6D051000 – Мемлекеттік
және жергілікті басқару» мамандығы
бойынша диссертациялық кеңес

ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Көлік комитеті Айгүл Есболатқызы Манасбай «Қазақстан Республикасының теңіз көліктік жүйесін мемлекеттік басқаруды жетілдіру» докторлық диссертациясының тақырыбы бойынша өткізген зерттеулердің қорытындылары тіркеу кемелері үшін теңіз портының міндетті қызмет көрсету кезінде шарттарды өзгерту бөлігінде «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне көлік мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» ҚР 2019 жылғы 19 сәуірдегі Заңын әзірлеу барысында пайдаланғанын хабарлайды.

А. Манасбай теңіз порттарының қызметтерін қайта реттеу мәселелерін талқылау жөніндегі жұмыс топтарының отырыстарына қатысып жүрді. Зерттеулер қорытындылары инфрақұрылымның мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру және ҚР теңіз көліктік жүйесінің тарифтік саясатын әзірлеу бойынша жұмыс шеңберінде теңіз порттарының қызметтеріне бәсекелестік болуы туралы салалық қорытындыларды дайындау кезінде пайдаланған.

Теңіз порттарын басқарудағы мемлекеттік-жекеменшік әріптестігінің нысандарын енгізу бойынша негізгі практикалық ұсынымдар өзекті болып табылады және бұдан кейінгі жұмыс барысында қолданылатын болады.

Төрағаның орынбасары

 Қ. Нүркенов