***ПРОЕКТ***

**ДОРОЖНАЯ КАРТА**

**развития морской индустрии Республики Казахстан**

Согласно «Стратегии-2020» развитие морского транспорта является одним из важных приоритетов развития страны.

В выделенных в ГПИИР РК на 2015-2019 гг шести приоритетных направлениях морская индустрия не включена. Однако, её развитие необходимо для успешной реализации экспортного потенциала РК путем выхода на морские пути коммуникаций. Актуальность этого направления также велика в связи с быстрым развитием торговли стран Прикаспийского региона, в том числе в результате снятия международных санкций с Ирана. В качестве основы для Дорожной карты предлагается план мероприятий в приложении 1. При этом одним из ключевых условий успеха развития отрасли будет соответствие международным стандартам, установленным Международной морской организацией (IMO), подтвержденное регулярными аудитами РК данной организацией.

**Анализ статуса морской индустрии в Республике Казахстан**

Нормативно-правовая база, в том числе Закон РК «О торговом мореплавании», в основном разработана и внедрена. Произведена имплементация 17 Конвенций и документов Международной морской организации (IMO), требования которых отражены в национальных нормативно-правовых актах. Однако, IMO имеет более 5000 обязательных требований и 3000 рекомендательных, выполнение которых необходимо для членства в организации, плавания в открытом море и принятия казахстанских судов в морских портах мира.

Морскую индустрию нельзя оценивать только как обеспечивающую отрасль для перевозки продукции других отраслей, как это происходит сейчас путем использования таких KPI, как доведение пропускной способности морских портов Казахстана до 48 млн. тонн, обеспечение перевозки 2/3 объема нефти и 1/2 объема сухих грузов из портов национальным флотом.

Морская индустрия как таковая может стать драйвером роста – так, из продукции14 секторов ГПИИР, продукция 12 секторов востребована морской индустрией – черной и цветной металлургии, нефтепереработки и нефтехимии, химпрома, двигателестроения, электротехники, строительства, машиностроения. Только рынок морского судоремонта, включающий в себя потребность в судостроительных материалах, оборудований, запасных частях, в Казахстане к 2020 г составит не менее 200 млн. долл. в год.

Заработная плата моряков, работающих в открытом море, например, является одним из крупных источников валютных поступлений стран Прибалтики.

Ярким примером синергетического эффекта научных исследований является возможность применения результатов предусмотренного ГПИИР проекта «Внедрение в производство технологии получения сталей класса прочности Х80 для труб нефтегазового назначения северного исполнения» в судостроении и строительстве морских сооружений.

Большая потребность морского транспорта в навигационных системах создает рынок радионавигационного оборудования и услуг, емкость которого выглядит уже не малым вследствие большего потребностей в судах. Учитывая тот фактор, что стоимость комплектующих радионавигационного оборудования значительную часть составляет программное обеспечение, можно говорить о рынке морского навигационного и радиотехнического оборудования как драйвера развития информационных технологий.

Таким образом, торговое мореплавание, морские нефтегазовые проекты, порты, сконцентрированные в одном регионе, являются, в соответствии с кластерным подходом ГПИИР, объединенное с индустриальной отраслью, своеобразным гиперкластером под названием морская индустрия.

**Анализ системы подготовки морских кадров**

Материальная база для обучения морским специальностям в РК имеется – учебный тренажерный центр ТОО «Ескертыш Кызмет Казахстан» (ЕКК) с филиалами в гг. Актау, Баутино и Атырау, сертифицированный по ИСО 9001. При Каспийском государственном университете технологий и инжиниринга им Есенова Ш.Е., также имеется учебный морской тренажерный центр. Однако, курсы сертификации плавсостава не аккредитованы Морской Администрацией Республики Казахстан, также в целом вся система подготовки моряков не соответствует стандартам Международной морской организации. В результате наши моряки не имеют права работать на судах других государств, более того, казахстанские суда могут ввиду этого не пропускаться в зарубежные порты, особенно за пределами Каспийского моря (Казахстан уже имеет флот открытого моря).

Отсутствие подготовки судоводителей именно в казахстанских учебных заведениях привело к тому, что процент национальных кадров в командном составе экипажей составляет менее 28% судов.

Подготовка за рубежом дорогостояща. Недостаток компетенций имеется также в подготовке государственных инспекторов, производящих контроль, надзор и расследование на морском транспорте, в портах, судостроительных и судоремонтных предприятиях, в области расследования происшествий, морской безопасности в целом.

**Анализ состояния безопасности человеческой жизни и охране окружающей морской среды**

Требование обеспечения безопасности мореплавания - важной части мореплавания, морских проектов и береговых инфраструктур, является основным условием включения Казахстана в международную транспортную инфраструктуру.

Таким образом, является органичным включение вопроса навигационной безопасности в морскую индустрию Республики Казахстан.

Управление торгового мореплавания, без подхода как к морской индустрии, производится Морской Администрацией, состоящую из:

1. Установление политики развития торгового мореплавания
2. Государственного инспектирования судов и портов, учет судов.
3. Технического надзора судов и портов через делегирование полномочий Правительством Республики Казахстан признанным квалификационным обществам, имеющих свои правила по техническому надзору.
4. Проведения расследования аварий и инцидентов на море, мониторинга аварийной ситуации, применения санкций к судоводителям и владельцам судов.
5. Координирования подготовки морских кадров.
6. Обеспечение навигационной безопасности на море.
7. Проведение портового контроля Государственной инспекцией по мореплаванию (МАП).
8. Координирование деятельности по охране и защите морской среды

Установление политики развития торгового мореплавания на основе имплементации документов ИМО должна осуществляться через выпуск «Стратегия по обеспечению безопасности на море и защите морской среды» (далее – «Стратегия»).

На настоящий момент принципы Стратегии не определены, проект не разработан.

Причиной отсутствия Стратегии является отсутствие анализа состояния деятельности по обеспечению безопасности на море и защиты морской среды как системы торгового мореплавания.

Оперативная деятельность инспектирования судов и портовых сооружений осуществляется госинспекторами, не имеющих регулярную возможность получать постоянную морскую профессиональную подготовку, переподготовку и переквалификацию.

Расследование морских аварий и инцидентов производится на основе утвержденных правил расследования, но при этом схожая проблема – отсутствие у государственных инспекторов морских профессиональных специальностей.

Наличие низкой морской профессиональной компетенции государственных инспекторов и низкого процента национальных морских кадров явилось следствием отсутствия подхода Морской Администрации Республики Казахстан к подготовке кадров на основе Конвенции ПДНВ в связи со всеми процессами морской отрасли – инспектирования, технического надзора, расследования, потребностей судоходных компаний и оценки эффективности использования ресурсов.

Навигационная безопасность на море осуществляется на основе требований Конвенций о безопасности на море 1974 г, далее - СОЛАС.

Законом «О торговом мореплавании» определен уполномоченный орган, ответственный на навигационно-гидрографическое обеспечение, - Министерство обороны Республики Казахстан (далее – «МО»).

В г.Актау размещена гидрографическая служба МО, в функцию которой должно входить выполнение требований ИМО к гидрографической деятельности.

МО производится извещение 25 крупных морских компаний РК о навигационной обстановке, установка средств навигации.

В тоже время в Республики Казахстан отсутствует разработка морских карт и лоции вод Казахстана на Каспийском море - их разработка и издание передано Российской Федерации.

Для разработки лоции казахстанского участка Каспийского моря приобретено гидрографическое судно «Жайык», однако сама деятельность по топографии и гидрографии не производится – она передана НИИ гидрографии и океанологии для выполнения НИР по плавательной обстановке Каспия.

При этом кадровый состав в области гидрографии и гидрометеорологии МО полностью укомплектован с 2009 г, причем, обучен на базе ВМИ им. Петра Великого – т.е., национальный кадровый потенциал не используется.

Гидрографические обследования проводятся по основным рекомендованным путям – 9 морских коридоров, ежемесячно. То есть постоянного мониторинга - сбора информации с судов, других источников, для предупреждения потенциальных навигационных опасностей не производится.

Касательно управления движением судов – в порту г Актау установлена система управления движением судов на основе правила 12 главы СОЛАС. Судовые радиосообщения осуществляются через систему ИНМАРСАТ на основе требований главы 4 СОЛАС.

Указанные системные несоответствия в работе Морской Администрации Республики Казахстан ярко выявились в инциденте с иранским судном (2015 года).

Не ясна причина инцидента в связи с отсутствием проведения расследования. Компетентное расследование не могло быть проведено в связи с отсутствием профессиональных морских специалистов. Навигационный анализ отсутствует – нет связи с навигационно - гидрографической службой, являющейся ведомственной структурой Министерства обороны РК, с функциями по навигационно-гидрографическому обеспечению морских путей. Также данный инцидент вскрывает отсутствие постоянного местонахождения государственных инспекторов МАП в порту Актау.

Таким образом, указанные системные недоработки обуславливают необходимость в разработке дорожной карты по обеспечению навигационной безопасности и подготовки Морской Администрации Казахстана к предстоящему аудиту ИМО.

Вышесказанное представляет негативный риск для включения Казахстана в международную транспортную инфраструктуру, развития морской индустрии как драйвера инновационно - индустриального развития Казахстан и конкурентоспособности человеческого потенциала страны как фактора экономического развития страны.

**Алгоритм разработки Дорожной карты морской индустрии**

Предлагается разработать три направления, являющихся основными составляющими морской индустрии Казахстана:

1. Формирование морской индустрии как драйвера инновационно – индустриального развития РК.
2. Формирование системы морского образования как фактора обеспечения конкурентоспособности человеческого капитала РК.
3. Формирование национальной системы обеспечения безопасности торгового мореплавания как условия вхождения в международную транспортную инфраструктуру и становления морской индустрии.

Алгоритм разработки карт представлен на рис 1 «Алгоритм разработки дорожной карты морской индустрии».

Алгоритм состоит из 5 этапов и предусматривает привлечение экспертов из различных области промышленности, науки и образования – представителей морских компаний, нефтегазовых компаний, разрабатывающих нефтегазовые месторождения на шельфах Каспийского моря, морских портов, компаний, специализирующиеся на строительстве морских береговых и нефтегазовых сооружений, обслуживаний навигационных систем, морских учебных заведений, научно-исследовательских центров, чьи разработки возможно отнести к морским, судостроительных и судоремонтных предприятий, предприятий металлургий, классификационных обществ.

Перечень экспертов в ходе разработки карты будет уточняться.

Алгоритм предусматривает две экспертные панелей, представляющие собой два блока совещаний, которые группируются по тематике каждой экспертной панели.

Рис.1 **Алгоритм разработки дорожной карты**

**морской индустрии**

Вторая экспертная панель

Верификация дорожной карты

Интервью и анкетирование

Первая экспертная панель

Подготовительный этап

Проверка и согласование финальной версии дорожной карты

Презентация результатов работ

Представление результатов интервью и опросов

Картирование

Глубинные интервью, опросы морских компаний: свойства и характеристики продукций

Формирование списка ведущих экспертов морской индустрии

Вводные интервью для определения пространства отраслей, продукций, технологий, исследований

Определение плана работ

Введение: методы, границы карты, утверждение перечней под отраслей, продукций, технологий, исследований

Приоритезация в каждом перечне

Определение драйверов/ условий развития

Ассоциацией судовладельцев и предпринимателей морской индустрии предлагается использовать синергетический эффект развития отрасли совместно с развитием нефтегазовой отрасли, металлургии, научно-инженерными центрами, организациями образования.

Паспорт дорожной карты

Дорожной карте будет представлен паспорт инициатив – основных направлений действий по этой карте.

Цели и задачи инициативы:

• Основные фазы и результаты

• Необходимые ресурсы и компетенции

• Риски

• Вовлеченные стороны

Предусматривается, но не будет ограничиваться, включение отраслей:

• Черная металлургия

• Цветная металлургия

• Судостроительная индустрия

• Судоремонтная промышленность

• Машиностроительная промышленность

• Сервисная индустрия в области навигационных систем.

Приложение 1. Предлагаемые мероприятия в Дорожную карту развития морской индустрии Казахстана

| **№** | **Проблемы и ограничения** | **Предложения по решению проблем** | **Ожидаемый эффект** |
| --- | --- | --- | --- |
| **Доступность к национальному, международному рынкам, государственным закупкам и**  **обеспечение нужд обороны** | | | |
| 1 | Ограниченный доступ к услугам зернового терминала в порту Актау в периоды благоприятной конъюнктуры рынка. Так, в 2012 г доступ к терминалу, кроме владельца (Продкорпорация) имел ограниченный круг поставщиков зерна на рынок Ирана | Развитие мощностей данного терминала, предоставление возможности загрузки сухогрузов контейнерами с биг-бэгами, развитие системы ро-ро на паромной переправе в порту Курык, позволяющими доставку зерна альтернативными способами. | Рост экспорта зерна (пшеницы, кукурузы) на рынок Ирана, обладающий емкостью до 5 млн тонн в год |
| 2 | Снижение требований по казахстанскому содержанию к услугам по обеспечению деятельности морских операций на Каспийском море для месторождения «Кашаган». В связи со вступлением Казахстана в ВТО есть риск снятия требований по казахстанскому содержанию в ходе реализации зарубежными компаниями проектов по освоению казахстанского сектора Каспийского моря, в том числе услуг флота поддержки морских операций. | Уполномоченному органу проводить мониторинг казахстанского содержания данных услуг и добиваться согласованного уровня содержания. | Рост доходов казахстанских поставщиков услуг, развитие местного флота поддержки |
| 3 | Ужесточение технических требований заказчиков услуг флота поддержки морских операций на КСКМ (казахстанский сектор Каспийского моря) зачастую необоснованно, что создает барьеры для доступа казахстанских поставщиков (например, КМТФ). | Организовать контроль по данному вопросу в рамках мониторинга казахстанского содержания, ведущегося Министерством инвестиций и развития РК. | Снижение технических барьеров, затрат казахстанских поставщиков услуг, увеличение казахстанского содержания в работах/услугах, успешная реализация проекта по освоению КСКМ. |
| 4 | Низкий уровень судоходности реки Урал, вследствие задержки воды на территории России (Ириклинское водохранилище), не позволяет раскрыть логистический путь Южный Урал (Россия) – Западный Казахстан – Иран – страны Персидского залива. Река Урал может стать одной из важных логистических схем в проекте Морского Шелкового пути. | Разработать Концепцию логистического пути Южный Урал (Россия) – Западный Казахстан – Иран – страны Персидского залива с технико-экономическим обоснованием. Необходимы серьезные гидрологические, гидрографические и маркетинговые исследования. | Развитие нового коридора с возможностью транспортировки продукции, производимой в Атырауской и прилегающей областях (например, продукции нефтехимии, НПЗ), импорта продукции. |
| 5 | Отсутствие свободного доступа судов под флагом РК к плаванию по внутренним водным путям РФ. | Заключение соответствующего межправительственного соглашения, снимающего данного ограничение. | Возможность беспрепятственного прохождения по внутренним водным путям РФ через канал Волго-Балт, обладающий пропускной способностью 6-8 млн тонн в год в зависимости от уровня воды, на водные пути в РФ и ЕС. |
| 6 | Проблемы с перевозками в иранские порты казахстанскими перевозчиками из-за создания неравных условий конкуренции со стороны Ирана путем непредоставления равных условий обслуживания для казахстанских перевозчиков в портах (ожидание на рейдах завершения операций с иранскими судами), возмещение затрат иранским экспортерам на перевозку и другие барьеры | • возмещение ТОО «KTZ Express Shipping» убытков, связанных с демпингом иранской стороны, (в размере 15% от стоимости фрахта) с помощью существующих механизмов поддержки либо разработкой и внедрением новых инструментов;  • разработка и внедрение механизма возмещения затрат, подобного используемому Ираном, для казахстанских компаний, осуществляющих импорт иранских товаров (цемент, керамогранит и др.);  • включение в договоры государственных закупок товаров и услуг (строительство зданий, дорог и т.д.), предусматривающих ввоз иранских товаров, обязательного требования о необходимости использования услуг казахстанского перевозчика; | Рост перевозок казахстанскими перевозчиками до уровня свыше 1 млн тонн (металлы, зерно, стройматериалы и другие виды сухих грузов) |
| 7 | Один из водных путей для выхода к международному рынку - внутренние водные пути России (канал Волго-Балт, Волга). Однако, в настоящее время проход через эти пути чрезвычайно затруднен (за 60 дней необходимо получить разрешение Минтранса). | Заключение межправительственного соглашения об упрощенном уведомительном порядке пропуска судов прикаспийских государств по их внутренним водным путям. | Объем перевозок может возрасти на уровень до 1 млн тонн, например, пропускная способность канала Волго-Балт с выходом в ЕС 6-8 млн тонн в год (в зависимости от уровня воды в навигацию) |
| **Наличие или отсутствие транспортно-логистической, энергетической, промышленной инфраструктуры** | | | |
| 1 | Отсутствие системы управления движениями судов, что снижает уровень безопасности движения и создает значительные риски для перевозчиков. | Своевременный запуска запланированной в 2016 г системы управления движения судами (СУДС) в портах Актау, Курык и устьевом Атырау, а также навигационного центра, увеличить количество сертифицированных Тренажерных центров для подготовки, переподготовки плавательного состава на суднах Республики Казахстан, в соответствии с подпунктом 55-30) пункта 3 статьи 4 Закона РК «О торговом мореплавании», обеспечить функционирование тренажерного центра для командного состава при Государственном технологическом университете им. Ш.Есенова, которому передано соответствующее оборудование от компании «Вагенборг». | Повышение безопасности движения до необходимого уровня |
| 2 | Недостаток ремонтной базы морских судов в Казахстане. | Поддержать проект по строительству судостроительного - судоремонтного завода в п.Курык, осуществляемого КМГ в партнерстве с Eni, также рассмотреть возможность развития других заводов. | Снижение оттока за рубеж нескольких млрд тенге в год, затрачиваемых казахстанскими судовладельцами на ремонт и техническое обслуживание своих судов за пределами страны. |
| 3 | На территории Казахстана отсутствуют представительства производителей оборудования для морских судов, что затрудняет деятельность судовладельцев. В частности, такие компании как: Wartsila, MAN, AALBORG, Marflex, AlfaLaval не имеют представительств. | Направить предложения по открытию представительств, в том числе на территории СЭЗ «Актау» с возможностью использования преимуществ данной СЭЗ. | Рост доступности качественного оборудования для казахстанских судовладельцев и перевозчиков. |
| 4 | Отсутствие специализированной литературы, периодического издания. | Предложить Министерству информации и общественного согласия рассмотреть данный вопрос, предложить издателям зарегистрировать и организовать публикацию и издание специальной отраслевой литературы, периодического издания, в том числе на казахском языке, также сайта в сети Интернет. | Формирование информационной среды для развития отрасли |
| 5 | Отсутствует специализированная выставка, посвященная товарам и услугам отрасли торгового мореплавания. | Одна из выставочных компаний могла бы организовать подобную выставку при поддержке администрации порта Актау и местного акимата в г.Актау. | Рост доступности товаров и услуг для участников отрасли, информационной среды для развития отрасли. |
| **Доступность и обеспеченность человеческими ресурсами, наличием квалифицированных кадров,**  **зависимость от иностранных специалистов** | | | |
| 1 | Отсутствует классификатор специальностей, отвечающий международным требованиям, для подготовки кадров учебными заведениями. Нормативный правовой акт, создающий барьер: «Единый тарифно-квалификационный справочник работ и профессий рабочих». | Разделить в классификаторе «Единый тарифно-квалификационный справочник работ и профессий рабочих» специальности, должности морского, и речного транспорта (Раздел 4 классификатора «Морской и речной транспорт»), также морские специальности привести в соответствие с международными конвенциями Международная конвенция «О подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ)» | Достижение обеспеченности казахстанскими специалистами участников отрасли, достижение целевого характера и качества подготовки специалистов, снижение расходов предприятий на переподготовку, у казахстанских моряков появится возможность работать на международном рынке труда. |
| 2 | Условия труда и оплаты моряков не регулируются трудовым законодательством РК по стандартам, принятым в морской отрасли. Нормативный правовой акт, создающий барьер: Трудовой кодекс РК. | Внести поправки в Трудовой кодекс РК (ст.142 – «Регулирование труда работников, относящихся к членам экипажей морских судов (плавательный состав)», что данное регулирование осуществляется не на основе казахстанского законодательства, в частности Закона РК «О торговом мореплавании», а в соответствии с международными конвенциями ИМО и МОТ (международная организация труда), регулирующими условия труда моряков (Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве) | Защита прав моряков, улучшение условий их деятельности, что в конечном итоге приведет к росту привлекательности профессии, притоку желающих работать в отрасли, конкуренции за рабочие места, росту качества персонала для судоходных компаний. |
| 3 | Дефицит квалифицированных кадров, а в особенности командного состава судов. | * разработать функциональную модель взаимодействия между уполномоченным органом в отрасли торгового мореплавания, хозяйствующими субъектами и учреждениями образования, обеспечивающую национальными кадрами отрасль торгового мореплавания; * выделить необходимые средства на обучение курсантов из государственного бюджета, возможно на условиях софинансирования с заинтересованными субъектами; * внести изменения в законодательство для обеспечения работы указанной модели, привести образовательную систему РК в соответствие с требованиями международной конвенци ИМО ПДНВ – разработать отдельные стандарты для морских специальностей, имеющих в международной практике другую структуру, в отличие от государственных общеобязательных стандартов высшего, технического и профессионального образования, послесреднего, послевузовского (утверждены постановлением Правительства Республики Казахстан от 23 августа 2012 года № 1080), в том числе в части моделей образования. | Подготовка не менее 1000 специалистов для закрытия текущего и перспективного дефицита персонала, в том числе судового, командного, судостроителей и технического обслуживания, экономистов, юристов, маркетологов и других специалистов, имеющих специализированную подготовку для работы в отрасли |
| 4 | Недостаток квалифицированного персонала, особенно командного состава, достигающий в отдельные годы 50% и более. | Подготовка национальных морских кадров | Обеспеченность местным персоналом, что позволит поставить работу отрасли на прочную основу, обеспечит реальную независимость страны в качестве морской державы, статус которой недостижим без собственных национальных кадров. Также у казахстанских граждан при условии подготовки по стандартам ИМО, появится возможность работать на зарубежных судах в открытом море, что является значительным источником валютных поступлений для многих стран, в том числе постсоветских (Украина, страны Прибалтики, РФ) |
| **Доступность финансовых ресурсов** | | | |
| 1 | Казахстанские компании, осуществляющие сервисное обслуживание месторождения «Кашаган», морские торговые перевозки, изыскивают собственные и заемные средства, без прямой поддержки государства, также несут значительные курсовые риски при лизинге, бербоут-чартере судов, выплачивают завышенные по сравнению с зарубежными конкурентами процентные ставки | Рассмотреть возможность создания государственной лизинговой компании по лизингу морских судов, также осуществлять субсидирование процентных ставок до конкурентного уровня | Увеличение казахстанского флота, рост конкурентоспособности казахстанских компаний, снижение курсовых рисков. |
| **Технологический и инновационный потенциал** | | | |
| 1 | Отсутствуют научно-исследовательские институты в сфере торгового мореплавания, по ряду специальностей не ведется даже подготовки студентов | Рассмотреть возможность, создания специализированного НИИ, ввести в казахстанских вузах предмет «судостроение», специализированные ученые советы и кафедры, направлять аспирантов в докторантуры по линии «Болашак». | Развитие институциональной среды отрасли, создание базы знаний, национальной экспертной среды, подготовка ученых и защита диссертаций, инициирование проектов для развития отрасли в целом, возможность равноправного участия в разработках ИМО по регулированию отрасли в мире в целом. |
| 2 | Согласно ст.11, п.3 Закона РК «О торговом мореплавании» право плавания под Государственным флагом Республики Казахстан предоставляется иностранным юридическим лицам, осуществляющим деятельность в Каспийском море в соответствии с соглашением о разделе продукции (подрядные компании, оператор, агенты). Это противоречит международным нормам, создает угрозы судебных разбирательств и ответственности РК за действия фактически иностранных судов, создает ограничения для вхождения всех казахстанских судов во внутренние воды РФ, поскольку россияне опасаются вхождения фактических иностранных судов третьих стран под казахстанским флагом во внутренние воды РФ. | Отменить ст.11, п.3 Закона РК «О торговом мореплавании» | Приведение в соответствие с международными нормами законодательства РК, избегание судебных исков и разбирательств в случае каких-либо происшествий, крушений и т.д. иностранных судов фактически третьих стран, ходящих под государственным флагом РК |
| **Меры государственного регулирования и законодательные инициативы** | | | |
| 1 | В соответствии с пунктом 2 статьи 125 Закона РК «О торговом мореплавании» казахстанские фрахтователи не могут свободно передавать в субтайм-чартер арендованные суда. Нормативный правовой акт, создающий барьер: Приказ Министерства по инвестициям и развитию РК № 379 от 31 марта 2015 года «Об утверждении Правил выдачи разрешений на осуществление каботажа и иной деятельности, связанной с торговым мореплаванием, судами, плавающими под флагом иностранного государства» | Исключить пункт 5 из указанных Правил, о необходимости согласования с государственным органом передачи в субтайм-чартер. | Снятие данного барьера позволит увеличить доходы казахстанских фрахтователей арендованных судов в период их простоя. |
| 2 | При регистрации МАП в бербоут-чартерном реестре необоснованно требуется дублирующее решение уполномоченного органа. Нормативный правовой акт, создающий барьер: Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 165 «Об утверждении Правил государственной регистрации судов и прав на них» | Исключить необходимость выдачи уполномоченным органом (Министерством по инвестициям и развитию РК) решения «О временном предоставлении права плавания под Государственным флагом РК» из указанных Правил. | Снизится уровень прямого вмешательства в деятельность предпринимателей, в данном случае – судоходных компаний. Регулирование возраста, технических параметров и технического состояния судов, ходящих под флагом РК судов, предлагается осуществлять не адресно, а путем установления общих требований к таким судам, не противоречащим конвенциям ИМО (например, о запрете эксплуатации однобортных танкеров). |
| 3 | Казахстанские судовладельцы, а также все суда, заходящие в порт Атырау, несут необоснованные затраты, связанные с отсутствием пограничного пункта пропуска г. Атырау. То есть суда, направляющиеся в порт Атырау, вынуждены сначала заходить в порт Актау для прохождения пограничного пункта в Актау, после чего идти в Атырау. Нормативный правовой акт, создающий барьер, Постановление Правительства РК от 9.07.2013г. № 697 «Об утверждении пунктов пропуска через Государственную границу Республики Казахстан и стационарных постов транспортного контроля на территории РК» (далее - Постановление), а также отсутствие нормативного акта по установлению морских коридоров. | Открыть пункт пропуска в порту Атырау, внести соответствующие изменения в указанное Постановление, открыть «морской коридор» для прохода и контроля за иностранными судами, пересекающих Государственную границу Республики Казахстан. | Снижение расходов судовых компаний на прохождение излишнего расстояния, в том числе расходов на топливо, фрахт, прочие расходы. |
| 4 | Свидетельство по противопожарной безопасности на право выхода в море морскому судну не выдается уполномоченным гос.органом. Нормативный правовой акт, создающий барьер: Постановление Правительства Республики Казахстан от 18 июля 2011 года № 827 «Об утверждении Правил плавания и стоянки судов в морских портах Республики Казахстан и на подходах к ним». | Внести изменения в указанное постановление, исключив из него полномочия по проверке морских судов противопожарной коммерческой службой порта Актау и отменить выдачу свидетельства на право выхода в море (противопожарное свидетельство). | Снижение административных барьеров, времени и расходов на простаивание судов. |
| 5 | Выдача международного Санитарного свидетельства не урегулирована на подзаконном уровне, не установлен детальный порядок (сроки, права и обязанности уполномоченного органа) проверки судна. Соответствующий нормативный документ отсутствует, что приводит к возможному произволу со стороны проверяющих. | Утвердить подзаконный акт, детализирующий порядок выдачи Санитарного свидетельства, сроки, список необходимых документов. | Снижение административных барьеров, времени и расходов на простаивание судов. |
| 6 | Недостаток компетенции по знанию и правоприменению положений Международных Конвенций и других документов ИМО (кодексов, рекомендаций) со стороны как самих предпринимателей морской индустрии, так и государственных органов, осуществляющих надзор, контроль, регулирование, другие услуги в отрасли торгового мореплавания. | * осуществлять постоянное повышение квалификации контролирующих работников, осуществляющих надзор за субъектами торгового мореплавания, с разъяснением норм Международных Конвенций, с приглашением преподавателей признанных иностранных морских учебных заведений. * вести на постоянной основе анализ законодательства РК, а также проектов НПА на предмет их соответствия принятым Международным Конвенциям в рамках специальной межведомственной рабочей группы, имеющей в качестве рабочего органа специализированную группу консультантов-аналитиков по данным вопросам (присоединение и имплементация Казахстаном положений ИМО). * провести анализ Международных Конвенций, к которым присоединился Казахстан, на предмет их полной имплементации в законодательство РК. | Внедрение положений ИМО, включение Казахстана в «белый список» ИМО, что позволит казахстанским судам заходить в международные порты, в том числе в открытом море (за пределами Каспийского бассейна) |
| 7 | Имеются значительные ограничения по судоходству в устье реки Урал в весенне-летний период нереста – 4 месяца, разрешительный порядок судоходства, что дополнительно сокращает сроки навигацию, ведь, порт Атырау замерзает на холодное время года. | Внести изменения в п.2 ст.257 Экологического кодекса РК, сократить период нереста до 1 месяца, как это было ранее. Ликвидировать разрешительный порядок судоходства. Сокращение рыбных запасов в первую очередь вызвано не воздействием судоходства, а снижением уровня моря ввиду заборов воды для Ириклинского водохранилища РФ, что приводит к обмелению нерестилищ, а также заиливанию русла реки, недостатком в выпуске мальков действующими осетровыми заводами, браконьерством, засорением реки. | Расширение периода навигации на 3 месяца и снятие ограничений приведет к росту перевозок, привлечению инвестиций в развитие порта, расширению флота, стимулирует торговые операции в регионе. |
| **Прочие специфические отраслевые барьеры** | | | |
| 1 | Одним из основных барьеров доступа препятствующих к рынку морских услуг, является отсутствие специализированных центров по обучению начинающего предпринимателя морской индустрии, по морским знаниям, навыкам и практике морского дела для ведения морского бизнеса, например, фрахтования морского судна для предоставления морских услуг по бербоут-чартеру; предоставление услуг в области снабжения морских судов; услуги по оформлению судовых документов; услуги по регистрации, его оформлению морского судна в уполномоченных органах; услуг по укомплектованию судовым экипажем судна; по услугам доставки оборудования, в том числе спасательного, противопожарного, навигационного и других оборудования и комплектующих для оборудования, и т.д. | Подготовка вышеуказанных специалистов в области сервисных морских услуг в специализированных отделениях или в высших и средних специальных учебных заведениях РК (например, Морской Академии, колледже Болашак и др.), а также чтение специализированных спецкурсов для общих специальностей типа экономистов, маркетологов, юристов, инженеров по безопасности и т.д., направление на обучение специалистов в зарубежных специализированных учебных заведениям по квоте в рамках программы «Болашак» | Специалисты, владеющими знаниями и навыками в узкой, но бурно развивающейся отрасли, могли бы предоставлять качественные услуги, а также сформировать национальный бизнес-сектор, конкурируя с представительствами и филиалами аналогичных иностранных компаний, уже проявляющих большой интерес и начавших свою деятельности в отрасли. |