



Подписные индексы:
15138 - для юр. лиц
65138 - для физ. лиц

КУРСИВ ЗАПАД

всегда в курсе: новости, прогнозы, аналитика

WWW.KURSIV.KZ

№ 02 (17), ЧЕТВЕРГ, 24 ЯНВАРЯ 2019 г.

**БИЗНЕС И ВЛАСТЬ:
ТОВАР – ДЕНЬГИ?**

02

**БИЗНЕС И ВЛАСТЬ:
ПРИЧИНЫ И СЛЕДСТВИЕ**

02

**ТЕМА НОМЕРА:
КТО ВРЕМЯ ЗАТЯНУЛ –
ВСЕ ВЫИГРАЛ В ИТОГЕ**

03

**ИССЛЕДОВАНИЯ:
ГДЕ ЖИВЕТЕ?
В ПАЛАТАХ**

04

*** Бриф-новости****Спасут ли штрафы
экологию?**

В 2018 году западноказахстанские экологи предъявили юридическим лицам на 31% больше претензий, чем в 2017 году. «Всего 84 претензии на сумму 87,4 млн тенге на возмещение ущерба, который был нанесен окружающей среде», – сообщили «Къ» в департаменте экологии ЗКО.

В 2,1 раза за прошедший год увеличилась и сумма штрафов, а количество административных взысканий – на 54%. Всего экологи вынесли 214 постановлений о наложении штрафов на сумму более 76 млн тенге.

«В области более 3 тыс. природопользователей всех мастей. При этом обстановка оценивается как экологически благополучная. Это один из самых чистых городов Казахстана – всего 63 тыс. тонн выбросов по всей по области. Это, например, в 2,5 раза меньше, чем в Атырауской, и в 3 раза меньше, чем в Актюбинской области. В Уральске самый большой источник загрязнения – это ТЭЦ, но и там работают на газе. Доля КПО б. в. в этих выбросах 8–9 тыс. тонн», – отметил «Къ» руководитель областного департамента экологии Ербол Куанов.

Среди самых распространенных проблем экологи называют переработку и утилизацию промышленных отходов, утилизацию сточных вод, производственные выбросы и значительное увеличение автомобильных выбросов в атмосферу.

Актобе бьет рекорды

В экономику Актюбинской области в 2018 году привлечено инвестиций на сумму 516 млрд тенге, что стало наивысшим показателем для региона. На расширенном заседании акимата области по итогам социально-экономического развития было отмечено, что Актюбинская область второй год подряд удерживает рост экономики на уровне 5%. По итогам прошедшего года рост промышленности обеспечен на уровне 5,6%, произведено продукции на рекордную сумму – 1,9 трлн тенге (2017 год – 1,55 трлн тенге). Рост в сельском хозяйстве сложился на уровне 6,2%, всего произведено продукции на 228 млрд тенге.

В экономику привлечено 516 млрд тенге инвестиций, рост составил 10,8% (2017 г. – 437 млрд тенге), что является наивысшим показателем для Актюбинской области. Также в эксплуатацию введено свыше 900 тыс. кв. м жилья. Объем строительных работ по области вырос на 9,5%. Создано более 20 тыс. новых рабочих мест (2017 г. – 17 тыс.).

В консолидированный бюджет поступили рекордные 535 млрд тенге с ростом на 13%, освоение бюджета составило 100%.

В целях дальнейшего социально-экономического развития власти региона планируют реализовать ряд важных проектов в наступившем году. В частности, будет разработана новая пятилетняя программа развития региона на основе модели «Люди к инфраструктуре» для более эффективного расходования бюджетных средств при развитии инфраструктуры в населенных пунктах.

На страже прав предпринимателей

За пять месяцев в Атырауский проектный офис «Protecting Business and Investments» поступили обращения от 13 предпринимателей относительно действий местных чиновников, сообщает ресурс atrpress.kz со ссылкой на департамент агентства РК по делам государственной службы и противодействию коррупции.

В настоящее время в рамках этого проекта подписаны соглашения с девятью предпринимателями на общую сумму 164,4 млрд тенге. «К дисциплинарному взысканию в прошлом году были привлечены трое государственных служащих, нарушивших закон в отношении предпринимателей», – отмечают в департаменте агентства РК по делам государственной службы и противодействию коррупции.

Закат «Аракса»

Решать проблему иностранного судна пришлось Казахстану

Российское судно «Аракс», которое село на мель у казахстанских берегов в ноябре 2016 года, практически полностью демонтировано. Теперь оно не представляет никакой опасности для экологии Каспия. За ЧП, случившееся в ноябре прошлого года в Мангистауской области, до сих пор никто не понес ответственности.

Ольга ЗОЛОТЫХ

Опасный груз

История, которая уже практически нашла свое завершение, началась в начале ноября 2016 года, когда российский танкер-бункеровщик «Аракс» из нейтральных вод вынесло штормом в казахстанский сектор Каспия, а судно, потеряв управление, село на мель в районе мыса Песчаный Каракиянского района Мангистауской области на расстоянии примерно 100 м от берега.

На тот момент на судне находились 17 мешков и 11 двухсотлитровых бочек замазученного грунта, а также 130 тонн нефтепродуктов и 500 тонн балласта.

Через полгода здесь был проведен мониторинг – специалисты экологи выяснили возможный вред, который может быть нанесен экологии. Результаты не показали превышение ПДК загрязняющих веществ. Однако анализы пробы воздуха в районе палубы судна показали превышение метана на 51,4% выше предельно допустимой концентрации, а скопление в закрытых танках метановоздушной смеси могло быть взрывоопасным. Причиной взрыва могла стать любая искра.

Когда судно никому не нужно

Все эти полгода в махачкалинский порт, к которому был приписан «Аракс», и к компании-судовладельцу шли письма от морской администрации портов Актау и Баутино с требованием отбуксировать корабль и утилизировать его. В самой России было проведено расследование несчастного случая, и в Казахстан пришел ответ – судоходной компании, которой принадлежало судно, как юридического лица больше не существует. Кроме того, само судно было снято с реестра порта. То есть претензии предъявлять было некому. А согласно результатам совместного с Россией расследования, казах-



В начале ноября 2016 года российский танкер-бункеровщик «Аракс» сел на мель в районе мыса Песчаный. Фото предоставлено акимом Мангистауской области

станские специалисты получили заключение, в котором именно нашей стороне было рекомендовано ликвидировать и очистить судно.

«Естественно, мы написали свое возражение, что мы не согласны с такими выводами. Так как судно российское, Россия должна принимать участие в действиях с собственным кораблем. Однако позже стало известно, что оно уже России не принадлежит, так как с реестра порта приписки было снято», – поясняет «Къ» руководитель морской администрации портов Актау и Баутино Нурбол Ерманов.

Спустя год в суд Каракиянского района морской администрацией портов Актау и Баутино был подан иск о признании судна бесхозным, однако суд его не удовлетворил. Ждать, как говорится, у моря погоды уже было нельзя, так как экологическая катастрофа локального масштаба могла произойти в любой момент. Поэтому было принято решение очистить корабль от нефтепродуктов отходов за счет местного бюджета. Всего на эти работы из резервных средств областной казны было выделено 39 млн тенге.

Компания, которая выиграла конкурс на очистку танкера от нефтепродуктов, выполнила рабо-

ты лишь половиной. Помешали сложные погодные условия – постоянные штормы и сильный ветер. Работы были приостановлены, а неосвоенные средства – около 20 млн – возвращены в бюджет.

Запутанная история

Как выяснилось, местная компания «BatysEnergyGroup» в июне прошлого года выкупила судно у владельца корабля. Но не как у юридического лица, поскольку его компания внезапно обанкротилась еще в позапрошлом году, а как у физического лица. Сумму купли-продажи в «BatysEnergyGroup» называть отказались.

«Та компания, которая занималась очисткой судна от нефтепродуктов, получила средства от государства и плюс еще заработала на сдаче этих отходов. Мы же от государства не получили ни копейки. Более того, нам пришлось тратить собственные средства – 3 млн тенге – на доочистку судна. Наши расходы от покупки судна мы рассчитывали возместить за счет сдачи металлолома после демонтажа судна. Но, однако, мы ни тины доходов пока не получили. Если бы я знал, что так получится, я бы за этот танкер не отдал даже одного доллара», – сказал

«Къ» представитель компании «BatysEnergyGroup».

Любопытно и то, что ответить на вопрос: «Почему казахстанская сторона не потребовала возместить расходы, связанные с очисткой танкера, у владельца судоходной компании, раз самой компании уже давно не существует?» – не смог ни один из представителей госорганов.

Не менее запутанная история произошла и с экипажем судна. Когда в 2014 году корабль вышел в море, на его борту находились восемь граждан Российской Федерации. Но на момент, когда судно село на мель в Казахстане, в составе экипажа было только три человека. Куда делись остальные пять, до сих пор неясно.

Из троих, по данным Пограничной службы, с корабля сбежал один. Его задержали в Атырауской области. Он понес наказание за нарушение правил пребывания на территории РК. По закону он не должен был сходить с корабля. Но по словам руководителя морской администрации портов Актау и Баутино, сбежавших было двое – капитан и его помощник. Третий член экипажа – механик – остался на корабле. Но спустя месяц после ЧП на борту судна произошла

трагедия: последний из оставшихся бросился за борт и погиб.

Каков итог?

Сейчас танкер демонтирован на 70%. Судно распиливают плазморезом крупными частями, которые затем отбуксовывают на берег.

«На сегодня срезана вся металлическая конструкция судна до ватерлинии. А передняя часть судна на 20 метров вытянута на берег с помощью бульдозера.

Само судно никакого риска для экологии теперь не представляет. Мы постоянно держим на контроле ход работы», – поделился с «Къ» и. о. руководителя департамента экологии Мангистауской области Руслан Туkenov.

Окончательные сроки полного демонтажа судна постоянно откладываются из-за сложных погодных условий.

«Если бы это был сухогруз, мы бы его еще летом ликвидировали. Но это танкер, поэтому все нужно делать аккуратно, чтобы имеющиеся на металле масла не попали в море. Осложняют ведение работ еще и постоянные штормы в этой части моря», – отметил представитель компании «BatysEnergyGroup».

Окончательно ликвидировать «Аракс» обещают уже через месяц.

Два раза подряд не бывает?

На разгрузку поста «Сырым» налоговикам потребовалось 10 часов

На пограничном посту «Сырым» сотрудников налоговой службы ЗКО вновь обвинили в скоплении огромного количества фур. На этот раз очереди протянулись на более чем 10 километров и длились почти четверо суток. Аналогичная ситуация наблюдалась и ранее. Ноябрьское дежаво налоговики в этот раз решили проанализировать в присутствии журналистов.

Алла ЗЛОБИНА

Очередь из фур стала расти на таможенном посту ЗКО Самарского направления с прошлого четверга – с 17 января. Как выяснилось, на сей раз это произошло по ряду причин.

Во-первых, днем раньше налоговики возобновили мониторинг (по всему Казахстану) 37 автомобильных пунктов пропуска госграницы на предмет экспортного контроля импортных товаров. Во-вторых, после чреды метелей и закрытия трасс международного значения, которые дальбойщики переждали в местных кемпингах и гостиницах, открылись дороги.



Трехкилометровая очередь у поста «Сырым» образовалась еще 17 января. В последующие дни, по разным оценкам, она достигала 15 километров со стороны Казахстана и России. Фото Оксана КАТКОВА

В-третьих, в соседней России наконец закончились затяжные новогодние выходные.

«Переход Самарского направления – самый короткий и дешевый путь до Москвы. Остальные дороги в России платные. Поэтому большегрузы едут сюда со всего Казахста-

на. Еще и на переходе Саратовского направления, на станции Озинки идет ремонт дороги», – объяснили журналистам сотрудники департамента госдоходов по ЗКО по дороге на таможенный пост «Сырым».

Вкратце напомним об огромной очереди на таможне и о том, что

возмущенные дальбойщики перекрыли трассу в знак протеста, сообщили почти все информационные агентства страны. Однако то, что таможенный пост «Сырым» опять оказался в центре внимания всей страны, у самих налоговиков вызвало сильное беспокойство.

