

Договор перевозки магистральным трубопроводным транспортом по законодательству Республики Казахстан

Э.М. Омурчиева, старший юрист АО «Евразийский банк», кандидат юридических наук

Перевозки грузов, пассажиров и багажа — одна из актуальных для исследования тем в рамках науки гражданского права, требующая тщательного изучения, тем более что отношения в сфере транспорта достаточно многообразны. Важность этой темы подчеркивает то, что в Казахстане принята Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года, утвержденная Указом Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 г. № 86, главной задачей которой является совершенствование системы государственного регулирования транспортной сферы и в качестве основного направления в которой выделяется совершенствование законодательства в сфере транспорта¹. И прежде всего это касается гражданского законодательства Республики Казахстан.

Глава 34 Гражданского кодекса Республики Казахстан (далее — ГК РК) регулирует отношения по перевозке. Перевозка грузов, пассажиров и багажа производится на основании договора перевозки.

Анализ норм ГК РК позволяет сделать вывод о том, что отношения по перевозке оформляются договором перевозки грузов, договором перевозки пассажиров, договором фрахтования (чартера), договорами об организациях перевозок, договорами между транспортными организациями, договором перевозки транспортом общего пользования. При этом

По своим признакам договор перевозки груза является возмездным, взаимным, реальным. Как правило, договоры перевозки являются публичными.

очевидно, что нормы, регламентирующие данные договоры, достаточно лаконичны. И если таким образом законодатель определяет систему договоров, регулирующих перевозки, то эта система, безусловно, требует научного исследования. Каждый из этих договоров имеет свою специфику, но общим является то, что они касаются осуществления перевозок.

Перевозка осуществляется определенными видами транспорта. Так, Законом Республики Казахстан от 21 сентября 1994 г. № 156

«О транспорте в Республике Казахстан» предусмотрено, что транспорт Республики Казахстан — это зарегистрированный на ее территории железнодорожный, ав-

томобильный, морской, внутренний водный, воздушный, городской электрический, в том числе метрополитен, а также находящийся на территории Республики Казахстан магистральный трубопроводный транспорт².

Следует отметить, что правовое регулирование перевозок различными видами транспорта в Казахстане имеет свои специфические черты, но, по нашему мнению, они не всегда позитивны. Так, эти отношения регулируются многочисленными нормативными актами: законами Республики Казахстан от 21 сентября 1994 г. № 156 «О транспорте в Республике Казахстан», от 8 декабря 2001 г. № 266 «О железнодорожном транспорте», от 17 января 2002 г. № 284 «О торговом мореплаваннии», от 4 июля 2003 г. № 476 «Об автомобильном транспорте», Правилами перевозок пассажиров и багажа морским транспортом Республики Казахстан, утвержденными приказом министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 6 июля 2004 г. № 265-І «Об утверждении нормативных правовых актов в области перевозок

¹ Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года, утвержденная Указом Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 г. № 86 // Информационная система «Параграф».

² Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 г. № 156 «О транспорте в Республике Казахстан» // Информационная система «Параграф».

пассажиров, багажа и грузов морским транспортом Республики Казахстан», и др.

Рассмотрим отдельные виды договора перевозки.

Согласно статье 689 ГК РК по договору перевозки груза одна сторона (перевозчик) обязуется доставить вверенный ему другой стороной (отправителем) груз в пункт назначения и выдать уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза плату согласно договору или тарифу.

Договор перевозки груза оформляется путем составления транспортной накладной, коносамента, товарно-транспортной накладной или иного документа на груз, предусмотренного законодательными актами о транспорте.

По своим признакам договор перевозки груза является возмездным, взаимным, реальным. Как правило, договоры перевозки являются публичными. Так, например, в статье 697 ГК РК прописано, что за перевозку грузов, пассажиров и багажа взимается плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательными актами. Плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном законодательными актами о транспорте. На перевозку грузов, пассажиров, багажа и услуги, связанные с перевозками, устанавливаются свободные (договорные) тарифы (кроме случаев, предусмотренных частью 4 статьи 9 Закона Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» (далее — Закон о транспорте), обеспечивающие деятельность хозяйствующих субъектов, занимающихся транспортной деятельностью. По отдельным видам транспортных услуг как средство проведения социальной политики государства либо как средство преодоления монополистической деятельности в сфере транспорта могут устанавливаться регулируемые тарифы (единые в пределах государства) в порядке, определяемом законодательством Республики Казахстан.

Сторонами договора перевозки груза являются перевозчик и клиент, причем в качестве клиента могут выступать получатель, грузоотправитель.

Договор перевозки заключается в письменной форме, причем форма договора зависит от того, каким видом транспорта производится перевозка. Договор перевозки пассажира и багажа оформляется соответственно проездным билетом и багажной квитанцией. Форма проездного билета и багажной квитанции устанавливается в порядке, предусмотренном законодательными актами о транспорте.

Порядок заключения договора фрахтования, а также форма договора и его виды устанавливаются законодательными актами о транспорте.

Грузооборот по системе магистральных нефтепроводов АО «КазТрансОйл» за три месяца 2012 г. составил 8 млрд 387 млн тонно-км. Относительно аналогичного периода прошлого года данный показатель снизился на 687 млн тонно-км, или на 8 % (грузооборот за январь — март 2011 г. составил 9 млрд 74 млн тонно-км).

Снижение объемов грузооборота в январе — марте 2012 г. (по сравнению с аналогичным периодом 2011 г.) произошло в связи с уменьшением объема поставок российской нефти на нефтеперерабатывающие заводы Республики Казахстан, а также снижением сдачи нефти отдельными нефтедобывающими компаниями Республики Казахстан в систему магистральных нефтепроводов АО «КазТрансОйл».

Пресс-служба АО «КазТрансОйл».
18.04.2012

РД «КазМунайГаз» завершает сделку по продаже доли участия в ТОО «Kazakhstan Petrochemical Industries»

АО «Разведка Добыча «КазМунайГаз» (РД КМГ) объявляет о закрытии сделки по продаже ТОО «Объединенная химическая компания» 51 % доли участия в уставном капитале ТОО «Kazakhstan Petrochemical Industries Inc.» (KPI). KPI является оператором проекта «Строительство первого интегрированного газохимического комплекса в Атырауской области Республики Казахстан». ТОО «Объединенная химическая компания» осуществляла доверительное управление долями участия РД КМГ в данном проекте с 2009 г. Сделка была утверждена решением совета директоров РД КМГ от 2 марта 2012 г.

Стоимость сделки составляет 4,86 млрд тенге (\$33,5 млн по курсу США в день оплаты). В результате проведения данной сделки РД КМГ получит доход от реализации инвестиций в размере 4, 86 млрд тенге, не влекущий налоговых последствий, так как сумма первоначальных вложений равна сумме реализации.

Реализация доли участия в данном проекте соответствует Стратегии-2020 РД КМГ в части выхода РД КМГ из непрофильных активов, включая нефтехимический бизнес.

Пресс-служба АО «РД «КазМунайГаз».
20.04.2012

Н. Назарбаев: «Тенгизшевройлу» необходимо наращивать объемы нефтедобычи»

Президент Республики Казахстан Нурсултан Назарбаев считает, что «Тенгизшевройлу» необходимо наращивать объемы добычи нефти.

Глава государства встретился с председателем совета директоров и главным исполнительным директором корпорации «Шеврон» Джоном Уотсоном.



Перевозчик и грузоотправитель при необходимости осуществления систематических перевозок могут заключать длительные договоры об организации перевозок. По договору об организации перевозок грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузоотправитель — предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме.

В договоре об организации перевозок определяются объемы, сроки, качество перевозок и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, а также иные условия организации перевозки, не предусмотренные законодательными актами.

Одним из положений Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года является соответствие транспортной инфраструктуры мировым стандартам. На наш взгляд, важное значение приобретают договоры между организациями различных видов транспорта, могут заключаться договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и другие).

Порядок заключения таких договоров определяется законодательными актами о транспорте. Еще большую актуальность данный аспект приобретает в случаях прямого смешанного сообщения.

Согласно статье 694 ГК РК взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законодательными актами о прямых смешанных перевозках.

С. Морозов отмечает, что при перевозках в прямом смешанном сообщении сфера деятельности каждого перевозчика может не совпадать с территориальными границами инфраструктур, обеспечивающих перевозку. В таких условиях исполнить обязательства по согласованию предстоящей перевозки с владельцами транспортных инфраструктур для перевозчика зачастую не представляется возможным. Дело в том, что в договоре перевозки груза в прямом смешанном сообщении только две стороны — первый перевозчик и грузоотправитель, остальные перевозчики — третьи лица, на ко-

торых первый перевозчик возлагает исполнение своих обязанностей. Признать соперевозчиками их нельзя по той причине, что они не только не выражают свою волю при заключении договора перевозки в прямом сообщении, но порой даже не знают, что данный договор уже заключен, поскольку их привлекают к исполнению обязанностей позже³.

Ситуация осложняется, по нашему мнению, в случаях, когда в договоре перевозки имеется иностранный элемент, поэтому здесь требуется выработка четкой позиции.

Закон о транспорте выделяет магистральный трубопроводный транспорт. Перевозки данным видом транспорта представляют особый интерес, поскольку в науке существуют различные точки зрения о том, каким договором оформлять эти перевозки: договором поставки или перевозки.

В действующем законодательстве Республики Казахстан предусмотрены смешанные железнодорожно-трубопроводные перевозки, которые представляют собой перевозку нефти трубопроводным и железнодорожным транспортом на основании месячного графика поставок нефти казахстанских производителей по системе нефтепроводов и железной дороге, утвержденного Министерством энергетики и минеральных ресурсов Республики Казахстан.

Эти отношения урегулированы Правилами перевозки нефти в смешанном железнодорожно-трубопроводном сообщении (далее — Правила), утвержденными совместным приказом министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от

Сторонами договора перевозки груза являются перевозчик и клиент, причем в качестве клиента могут выступать получатель, грузоотправитель.

31 октября 2003 г. № 309-І и министра энергетики и минеральных ресурсов Республики Казахстан от 31 октября 2003 г. № 215.

Следует отметить, что данное обязательство сложное и состоит из нескольких обязательств, в частности по перевозке железнодорожным транспортом и транспортировке нефти.

Сторонами такого договора являются грузоотправитель и грузополучатель, также в качестве стороны могут выступать экспедиторские организации.

Оплата услуг по транспортировке нефти трубопроводным транспортом производится по тарифам (ценам, ставкам сборов), утвержденным в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

Пункт 4 Правил предусматривает, что транспортировка нефти трубопроводным транспортом и ее оформление осуществляются в соответствии с договорами об оказании услуг по транспортировке нефти, заключенными между перевозчиком (по трубопроводу) и грузоотправителем. То есть эти правоотношения

³ Морозов С. Договоры между владельцами транспортных инфраструктур // Хозяйство и право. 2009. № 8. С. 115.



оформляются накладной и договором об оказании услуг по транспортировке нефти.

В Правилах установлено, что накладная — это договор перевозки груза железнодорожным транспортом, который состоит из пяти листов (оригинал накладной, дорожная ведомость, дубликат накладной, лист выдачи груза и лист уведомления о прибытии груза). Возникает вопрос: насколько правильно признавать накладную договором перевозки? Несомненно, накладная подтверждает наличие обязательств между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем, но как в таком случае будут регулироваться отношения при неисполнении или ненадлежащем исполнении своих обязательств сторонами этого договора?

Сам договор об оказании услуг по транспортировке нефти можно признать возмездным, двусторонне-обязывающим и консенсуальным. Причем Правилами предусмотрено, что договор об оказании услуг по транспортировке нефти должен соответствовать типовому договору по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам. Это дает основание полагать, что этот договор является договором присоединения.

Услуги по перевозке нефти по железнодорожным путям Республики Казахстан и транспортировке нефти трубопроводным транспортом оплачиваются грузоотправителем, экспедиторской организацией, имеющими договор с перевозчиком. Оплата услуг по перевозке железнодорожным транспортом технологической нефти, предназначенной для заполнения вновь построенных трубопроводов и не предназначенной для перемещения за пределы Республики Казахстан (на экспорт), производится по тарифам (ценам, ставкам сборов) в межобластном сообщении, утвержденным в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

В данном случае Министерство энергетики и минеральных ресурсов Республики Казахстан уведомляет перевозчика (по железной дороге) об объеме технологической нефти, необходимой для заполнения вновь построенных трубопроводов, и письменно подтверждает, что данный объем нефти в дальнейшем не будет перевозиться за пределы Республики Казахстан (на экспорт).

По мнению И.У. Жанайдарова, транспортировку нефти нельзя рассматривать как перевозку груза, она также не предполагает и регулирования нормами ГК РК о поставке — следует оформлять договор об оказании услуг по транспортировке нефти⁴.

⁴ См.: Комментарий к Гражданскому кодексу Республики Казахстан (особенная часть) / Под ред Ю.Г. Басина, М.К. Сулейменова. Алматы, 2007.

«Я ознакомился с показателями вашей работы, у нас нет замечаний. Производство нефти увеличилось до 20 миллионов тонн. Это живой и мобильный актив Казахстана, и мы должны быть настроены на дальнейший рост объемов добычи», — сказал Н. Назарбаев.

Кроме того, он отметил успешное сотрудничество с компанией «Шеврон», которая пришла в Казахстан в очень тяжелые для страны годы.

«Компания обращает особое внимание на казахстанское содержание: 86 % работников — это граждане Казахстана. Благодаря вашим заказам на отечественных предприятиях создаются новые рабочие места. Сейчас в Казахстане реализуется важная программа по индустриально-инновационному развитию. Мы считаем, что три наших крупнейших нефтяных объекта — Тенгиз, Кашаган и Карачаганак — должны принять активное участие в этой программе с точки зрения создания предприятий для обслуживания месторождений», — отметил глава государства.

«Тенгизшевройл» — предприятие, ведущее геологоразведку, разработку и добычу на Тенгизском месторождении нефти в Западном Казахстане.

Месторождение было открыто в 1979 г. и является одним из самых глубоких и крупнейших нефтяных месторождений в мире. В апреле 1993 г. в результате подписания соглашения между Правительством Республики Казахстан и корпорацией «Шеврон» было создано ТОО «Тенгизшевройл». В настоящее время партнерами компании являются «Шеврон» (50 %), «КазМунайГаз» (20 %), «ЭксонМобил» (25 %) и «ЛукАрко» (5 %).

«Новости-Казахстан». 26.04.2012

С. Мынбаев: «В Казахстане сжигается менее 2 % попутного газа»

Нефтедобывающими компаниями в Казахстане в настоящее время сжигается на факелах менее 2 % попутного газа, сообщил министр нефти и газа Республики Казахстан Сауат Мынбаев.

«Объемы сжигаемого газа последовательно уменьшаются и на сегодняшний день не достигают 2 %», — сказал С. Мынбаев в ходе онлайн-конференции на портале Bnews.

Он уточнил, что в настоящее время есть две компании, которые, несмотря на несоответствие требованиям по использованию попутного газа, Министерство нефти и газа Республики Казахстан не останавливает «из социальных соображений, в числе которых занятость их работников».

«Все остальные нефтедобывающие предприятия, если и сжигают газ, то только в рамках технологически неизбежных процессов», — подчеркнул министр.

«Новости-Казахстан». 27.04.2012



Г.И. Тулеугалиев подчеркивает, что специфика транспортировки по газо- и нефтепроводам не дает основания относить эту транспортировку к перевозкам. Правовая природа обязательств, возникающих при перемещении газа и нефти (и некоторых других продуктов) по трубопроводу, имеет иной характер, чем перевозка, а именно: здесь совмещаются обязательства по передаче имущества и по оказанию услуг (транспортировка, хранение)⁵.

Эти точки зрения, на наш взгляд, весьма спорные. Стоит обратить внимание на то, что нельзя смешивать два обязательства — по поставке и транспортировке. Таким образом, в данной ситуации возникают отдельно обязательства по поставке и обязательства по транспортировке, которые авторы часто относят к оказанию услуг. То есть вопрос о месте договора перевозки магистральным трубопроводным транспортом связан с более сложным вопросом — определении места договора перевозки в системе гражданско-правовых договоров.

В сфере транспорта существует большое количество договоров, связанных с перевозкой, поэтому возникает много вопросов, связанных с систематизацией этих договоров. Например, М.К. Сулейменов предлагает развернутую систему транспортных договоров: 1) навигационные, годовые и другие договоры на организацию перевозки грузов; 2) обязательства по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке; 3) договоры перевозки грузов; 4) договоры буксировки; 5) договоры транспортной экспедиции; 6) договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей; 7) договоры на подачу и уборку вагонов; 8) договоры аренды транспортных средств; 9) договоры оказания услуг авиацией; 10) обязательства при участии трубопроводного транспорта⁶.

Правилами предусмотрено, что договор об оказании услуг по транспортировке нефти должен соответствовать типовому договору по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам.

Безусловно, договор транспортировки является договором об оказании услуг, но и договор перевозки является договором об оказании услуг, поэтому нельзя сказать, что правовая природа этих договоров различается.

В.В. Витрянский считает, что важнейшую юридическую особенность отношений по перевозке пассажиров, грузов и багажа составляет то обстоятельство, что они оформляются не одним договором, а системой договорных обязательств. Так, обязательственные отношения между грузоотправителем и перевозчиком не сводятся к договору перевозки конкретного груза, они возникают уже на стадии подачи транспортных средств под погрузку

и предъявления груза к перевозке. Основанием их возникновения являются: при систематических перевозках

и долгосрочных отношениях сторон — договор об организации перевозок, в иных случаях — договоры перевозки (договор фрахтования (чартер) на морском и воздушном транспорте) или договоры, заключаемые путем принятия перевозчиком заявки (заказа) грузоотправителя. Лишь собственно транспортировка груза охватывается договором перевозки груза, исполнение которого (при выдаче груза получателю в местах общего пользования) является основанием прекращения отношений по перевозкам⁷.

По мнению автора, попытки выделения категории «транспортных договоров» или «транспортных обязательств», претендующих на собственное место в системе гражданско-правовых обязательств, представляются искусственными и ошибочны по существу⁸.

В литературе встречается и иное мнение. Так, к примеру, Т.Е. Абова пишет, что перевозка — вид предпринимательской деятельности, опосредующей перемещение в пространстве материальных объектов (груза, багажа) и людей-пассажиров, но процесс перемещения груза не исчерпывается отношениями, возникающими из договора перевозки. Обязанности перевозчика по подаче подвижного состава, а отправителя — по предоставлению под погрузку груза также относятся к перевозке. Перевозочными являются отношения, возникающие из договоров об организации перевозки, заявок, заказов, иных действий, совершаемых участниками перевозочного процесса до заключения договора перевозки груза либо после его исполнения⁹.

Эта точка зрения представляется наиболее правильной, поскольку подход, при котором под перевозкой понимается процесс, начина-

⁵ Тулеугалиев Г.И. Избранные труды по транспортному праву / Сост. М.К. Сулейменов. Алматы: НИИ частного права КазГЮУ, 2003. С. 223.

⁶ Покровский Б.В., Сулейменов М.К., Наменгенов К.Н. Правоотношения производственных объединений и предприятий в сфере хозяйственного оборота. Алма-Ата: Наука, 1985. С. 101.

⁷ Российское гражданское право: Учеб. в 2 т. Т. II: Обязательственное право / Отв. ред. Е.А. Суханов. М.: Статут, 2010. С. 674.

⁸ Там же.

⁹ Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. В 2 т. Т. 1. Части первая, вторая / Под ред. Т.Е. Абовой, А.Ю. Кабалкина; Ин-т государства и права РАН. 4-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2010. С. 642.



ющийся только с момента подачи транспортного средства под погрузку, с нашей точки зрения, является достаточно узким.

Если рассматривать обязательства по транспортировке газа, который доставляется посредством системы трубопроводов, то можно сказать, что речь идет также об обязательствах по перевозке. Г.Л. Нуртаева пишет, что зачастую транспортировка является предметом отдельного договора, относящегося по родовым признакам к возмездному оказанию услуг. Внесение транспортировщика в качестве стороны в договор газоснабжения либо опосредование таких отношений путем заключения отдельного договора не может изменить квалификацию договора газоснабжения, поскольку транспортировка газа, осуществляемая другим, специально занимающимся такой деятельностью юридическим лицом, — это всего лишь способ исполнения договора газоснабжения, а именно доставки газа до потребителя, альтернативы которому нет.

Такая конструкция допускает, но не предусматривает обязательного участия транспортировщика в договоре газоснабжения в качестве стороны, так как договор между поставщиком и транспортировщиком будет являться предпринимательским договором, заключенным для удовлетворения экономических потребностей предпринимателей в процессе осуществления предпринимательской деятельности.

С учетом того что газоснабжение — это непрерывный процесс, подобные правоотношения, естественно, будут отличаться от обычного договора поставки, предметом которого являются обычные вещи. В данном случае именно факт передачи товаров через присоединенную (трубопроводную) сеть является определяющим для установления правовой природы указанных договоров. Однако это не исключает отдельного правового регулирования каждого из этих договоров, что представляется вполне обоснованным, поскольку это связано с технологическими, экономическими и юридическими особенностями каждого из перечисленных видов деятельности, в целом относящихся к энергоснабжению¹⁰.

В российской литературе встречается мнение, что договор транспортировки газа по магистральным трубопроводам является самостоятельным видом договоров. В частности, такого мнения придерживается М.А. Зайцева. По ее мнению, договор транспортировки газа следует рассматривать как особый вид

¹⁰ Нуртаева Г.Л. Правовые проблемы газоснабжения в Республике Казахстан. Алматы: Жеті жарғы, 2009. С. 35–36.

«КазМунайГаз» выпустит облигации под 6 % годовых для финансирования Кашагана

Казахстанская национальная нефтегазовая компания «КазМунайГаз» (КМГ) выпустит облигации для финансирования проекта освоения месторождения Кашаган под 6 % годовых, сказал в интервью агентству «Прайм» глава Национального банка Республики Казахстан Григорий Марченко.

Национальный банк управляет средствами Национального фонда Республики Казахстан, которыми будут оплачены данные облигации. В конце февраля пресс-служба Президента Республики Казахстан сообщила, что КМГ выпустит облигации на \$4 млрд. Планируется, что финансирование компании будет осуществляться двумя траншами — в 2013 и 2015 гг.

Кашаган — гигантское нефтегазовое месторождение на севере Каспийского моря, геологические запасы которого, по данным казахстанских геологов, оцениваются в 4,8 млрд тонн нефти.

По данным оператора проекта, общие нефтяные запасы месторождения составляют 38 млрд баррелей, или 6 млрд тонн, из них извлекаемые — около 10 млрд баррелей. На Кашагане также есть крупные запасы природного газа — более 1 трлн кубометров.

Сроки начала добычи нефти на Кашагане переносились несколько раз. Консорциум иностранных компаний во главе с итальянской Eni первоначально обещал начать коммерческую добычу в 2008 г.

В ходе согласования сроков переноса начала коммерческой добычи Казахстан увеличил свою долю в проекте с 8 до 16,8 % и добился выплаты роялти, которое в первоначальном соглашении отсутствовало.

В конце июня 2008 г. был подписан еще один меморандум, по которому сроки начала промышленной добычи нефти на Кашагане перенесены на 2013 г.

«Если совет Национального фонда примет решение об инвестировании этих средств, то часть денег будет инвестирована в бумаги с доходностью 6 % годовых», — сказал глава Национального банка.

Отвечая на вопрос о том, могут ли еще какие-то компании или проекты, помимо КМГ, рассчитывать на финансирование из Национального фонда, Г. Марченко напомнил, что о них говорил президент в феврале.

«Там есть несколько крупных проектов, часть из которых как раз и предполагается реализовывать за счет частно-государственного партнерства. Основные средства вкладывает стратегический инвестор, часть — Национальный фонд через покупку облигаций», — добавил он.



договора: пребывая в системе магистральных газопроводов, газ от различных отправителей смешивается, его свойства претерпевают изменения и в итоге выявить конкретного отправителя не представляется возможным. Отнесение процесса перемещения газа по магистральным газопроводам к договору перевозки необоснованно, поскольку организации, осуществляющие транспортировку газа, не являются ни поставщиками, ни получателями продукции¹¹. Автор видит отличие этого договора от договора перевозки в том, что газопровод является неподвижным транспортным средством в отличие от транспортных средств, принадлежащих перевозчикам других видов транспорта¹².

На наш взгляд, даже если трубопровод и представляет собой неподвижный вид транспорта, это еще не означает, что договор перевозки магистральным трубопроводным транспортом имеет особый характер только в силу того, что этот вид транспорта существенно отличается от других. По нашему мнению, специфика состоит именно в предмете перевозки: газ, нефть и прочее — их перевозка является процессом достаточно сложным и трудоемким и, когда речь идет о транспортировке крупных объемов нефти и газа, иной вид используемого транспорта, кроме трубопроводного, трудно себе представить. Из самого понятия договора перевозки, предусмотренного статьей 689 ГК РК, в соответствии с которым перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза плату согласно договору или тарифу, следует, что договор перевозки магистральным трубопроводным транспортом можно признать видом договора перевозки.

Что касается тенденций развития законодательства Республики Казахстан в области перевозок посредством магистрального трубопровода, следует отметить, что в Республи-

ке Казахстан в настоящее время отсутствует законодательный акт, который регулировал бы общественные отношения, возникающие при эксплуатации магистрального трубопровода, однако на рассмотрении Парламента Республики Казахстан находится проект закона «О магистральном трубопроводе». Этот документ имеет большое значение для регулирования процессов транспортировки посредством магистрального трубопровода, особенно в условиях планируемого предоставления равного доступа к национальным трубопроводным системам в рамках Таможенного союза, использования всех возможностей для экспорта нефти трубопроводов «Транснефти», а также трубопровода Баку — Тбилиси — Джейхан.

В тексте законопроекта магистральный трубопровод определен как единый производственно-технологический комплекс, состоящий из линейной части и объектов, обеспечивающих безопасную транспортировку продукции, соответствующий требованиям технических регламентов и государственных стандартов. К магистральным трубопроводам относятся магистральные нефтепроводы, газопроводы и нефтепродуктопроводы¹³.

Нельзя не упомянуть о том, что в соответствии со статьей 193-1 ГК РК магистральные железнодорожные сети, магистральные нефтепроводы, магистральные газопроводы отнесены к стратегическим объектам, то есть к имуществу, имеющему социально-экономическое значение для устойчивого развития казахстанского общества, владение и (или) пользование и (или) распоряжение которым будут оказывать влияние на состояние национальной безопасности Республики Казахстан.

И конечно же, данное положение нашло свое отражение в проекте закона «О магистральном трубопроводе», из содержания пункта 4 статьи 7 которого вытекает, что в целях обеспечения энергетической безопасности Республика Казахстан имеет приоритетное право на участие в размере не менее 51 % в проекте вновь создаваемого магистрального трубопровода (далее — приоритетное право государства). От имени Республики Казахстан приоритетное право государства реализует Правительство Республики Казахстан¹⁴.

При этом следует отметить, что в проекте закона установлено, что предоставление услуг по транспортировке продукции магистральным трубопроводом осуществляется в соответствии с договором между собственником магистрального трубопровода либо лицом, владеющим магистральным трубопро-

В российской литературе встречается мнение, что договор транспортировки газа по магистральным трубопроводам является самостоятельным видом договоров.

¹¹ Зайцева М.А. Договор транспортировки газа по магистральным трубопроводам (правовая природа) // Труды института государства и права Российской академии наук. 2008. № 4. С. 116.

¹² Зайцева М.А. Указ. соч. С. 117.

¹³ Проект закона «О магистральном трубопроводе» // Информационная система «Параграф».

¹⁴ Проект закона «О магистральном трубопроводе» // Информационная система «Параграф».



водом на ином законном основании, и отправителем продукции, к которой отнесены нефть, включая стабильный (нестабильный) газовый конденсат, природный газ, попутный газ, другие жидкие и газообразные углеводороды, нефтепродукты, подготовленные к транспортировке и соответствующие техническим регламентам по соответствующему виду продукции.

Из текста проекта закона следует, что предусмотрен еще один субъект права — оператор, который определен как собственник магистрального трубопровода или юридическое лицо, владеющее магистральным трубопроводом на ином законном основании, либо уполномоченная организация, оказывающая операторские услуги.

Однако предполагается, что операторские услуги будут выведены из конкурентной среды, поскольку статья 6 законопроекта прямо предусматривает понятие «национальный оператор», который будет обладать исключительным правом оказания на территории Республики Казахстан операторских услуг по магистральному трубопроводу по соответствующему виду продукции (нефтепроводы, газопроводы, нефтепродуктопроводы), 50 и более процентов голосующих акций (долей участия) собственников которых прямо или косвенно принадлежат государству, национальному управляющему холдингу или национальной компании, а также исключительным правом оказания услуг по организации транспортировки по трубопроводным системам других государств продукции, транспортируемой с территории Республики Казахстан по магистральному трубопроводу, принадлежащему на праве собственности или ином законном основании национальному оператору (операторская деятельность по единой маршрутизации).

Одним из моментов, имеющих существенное значение, на наш взгляд, является то, что проектом закона предусмотрены основания для приостановления в одностороннем порядке исполнения договора на транспортировку продукции и его расторжения в одностороннем порядке. Такие нормы во все не способствуют твердости гражданского оборота.

Представляется, что право на односторонний отказ от исполнения договора должно быть предоставлено только в крайних случаях. ❧

Казахстан планирует до 2015 г. экспортировать ежегодно порядка 70 млн тонн нефти

Как следует из материалов Министерства нефти и газа Республики Казахстан, распространенных в ходе представления законопроекта «О магистральном трубопроводе» в Мажилисе, Казахстан планирует до 2015 г. экспортировать ежегодно 71 млн тонн нефти.

«С 2012 г. планируется экспортировать 71 млн тонн нефти (100,0 %), в 2013 г. — 71 млн тонн нефти (100,0 %), в 2014 г. — 68 млн тонн (95,8 %), в 2015 г. — 71 млн тонн нефти (104,4 %)», — указывается в материалах.

В 2012 г. Казахстан планирует добыть 81 млн тонн нефти.

«Новости-Казахстан». 11.05.2012

Электроэнергетика

Чистая прибыль КЕГOC по МСФО за 2011 г. выросла на 35 %

АО «Казахстанская компания по управлению электрическими сетями» (KEGOC) по итогам 2011 г. получило чистую прибыль в размере 7,822 млрд тенге, указывается в консолидированной аудированной финансовой отчетности компании по МСФО.

Выручка компании за отчетный период выросла на 23 % — до 54,793 млрд тенге, валовая прибыль увеличилась на 17 % — до 15,212 млрд тенге.

Активы оператора за 2011 г. выросли на 21 % — до 217,569 млрд тенге, собственный капитал вырос на 7 % — до 120,966 млрд тенге.

KEGOC является системным оператором единой электроэнергетической системы Казахстана. Основным видом деятельности компании является передача электрической энергии по национальной электрической сети, обеспечение ее технического обслуживания и поддержание в эксплуатационной готовности. Компания входит в состав Фонда национального благосостояния «Самрук-Казына».

«Новости-Казахстан». 28.03.2012

АО «Самрук-Энерго» продало корпорации Samsung 75 % минус одна акция Балхашской ТЭС

Казахстанское АО «Самрук-Энерго» (дочерняя структура Фонда национального благосостояния «Самрук-Казына») завершило сделку по продаже корпорации Samsung акций АО «Балхашская ТЭС» в количестве 755 691 штуки, составляющих 75 % минус одна акция уставного капитала, сообщила пресс-служба компании.