

**"ҚазТрансОйл" мұнай тасымалдау жөніндегі ұлттық компания" жабық акционерлік қоғамын дамытудың 2000-2005 жылдарға арналған Индикативтік жоспарын бекіту туралы**

***Күшін жойған***

Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы 2001 жылғы 12 тамыз N 1252. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2002 жылғы 28 маусымдағы N 702 ~P020702 қаулысымен.

     Қазақстан Республикасының мұнай-газ саласын тиімді дамыту мақсатында

Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

     1. Қоса беріліп отырған "ҚазТрансОйл" мұнай тасымалдау жөніндегі

ұлттық компания" жабық акционерлік қоғамын дамытудың 2000-2005 жылдарға

арналған Индикативтік жоспары бекітілсін.

     2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

     Қазақстан Республикасының

       Премьер-Министрі

                                       Қазақстан Республикасы

                                        Үкіметінің

                                       2000 жылғы 12 тамыздағы

                                        N 1252 қаулысымен бекітілген

        "ҚазТрансОйл" ұлттық мұнай тасымалдау компаниясы"

          жабық акционерлік қоғамының 2000-2005 жылдар

        аралығына арналған дамудың Индикативтік жоспары

                       "Келісілді"

     Қазақстан Республикасы               Қазақстан Республикасы

     Энергетика индустрия және             Экономика министрлігі

      сауда министрлігі

     \_\_\_\_ маусым 2000 ж.                   \_\_\_\_\_\_ маусым 2000 ж.

                ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК

                  2000-2005 жылдар

                 аралығында дамудың

                Индикативтік жоспары

     1. Кіріспе

       ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК Қазақстан Республикасының мұнай мен мұнай өнімдерін экспортқа шығару және шетелден тасымалдау мәселелерінде экономикалық мүдделерін сақтау, кәсіпорындарды басқару құрылымын тиімділеу, инвестицияларды тарту және барлық магистралдік мұнай құбырлары үшін бірыңғай тарифтік саясат жүргізу мақсатында құрылған.

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК бұл 2000-2005 жылдар аралығында дамудың Индикативтік жоспары, Қазақстан Республикасының Премьер-Министрінде 1999 жылдың 1 сәуірінде өткен кеңесте мақұлданған, Компанияның 1998-2001 жылдар аралығында дамудың Индикативтік жоспарының орындалу нәтижесі мен 2010 жылға дейінгі Стратегиялық дамуына сәйкес дайындалған.

      Құжатта Компанияның 1998-2001 жылдар аралығында дамудың Индикативтік жоспарында белгiленген мақсаттар мен басыңқы бағыттардың 1998-1999 жылдары орындалуының нәтижелерiне талдау жасалған. Осы талдаудың негiзiнде және қосымша мәлiметтердiң нәтижелерiне байланысты, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК бұл 2000-2005 жылдарға арналған негiзгі іс-шаралары мен басыңқы бағыттарының дамуы белгіленген.

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК 1998-1999 жылдар аралығында жетекшi ғылыми-зерттеу және жобалау институттарымен, мұнай компанияларымен Қазақстан Республикасында мұнай өндiру мен өңдеудiң болжамдық балансы жөнiнде зерттеулер жүргiзiлдi, сондай-ақ мұнай тасымалдаудың мүмкiн бағыттарына талдау жасады. Бұл зерттеу жұмыстарының нәтижелерi ҚР Энергетика, индустрия және сауда министрлiгiне келiсу және бекiту үшiн берiлдi. Алдын ала бұл баланс бекiтiлдi. Мұнай ағымдарының үш көрiнiстерi қаралуда.

      - Оптимистiк - Атырау-Самара мұнай құбырының өткiзгіштiк мүмкiншiлігін жылына 15 млн. тоннаға дейiн кеңейту.

      - Реалистiк - Атырау-Самара мұнай құбырының қазiргі уақыттағы мүмкiншiлiктерiн, яғни жылына 12,5 млн. тонна деңгейiнде қалдыру.

      - Пессимистiк - КҚК iске қосу және КҚК қатысушылармен және басқа өндiрушiлерімен мұнайға айырбастау туралы келісім-шарт жасасу, онда қолданып жүрген мұнай құбырлар жүйесін пайдалану едәуiр азаяды.

      Бұл Индикативтiк жоспар инфляцияның және теңгенiң АҚШ долларына байланысты девальвацияға түскендегi әсерлерi қарастырылады.

      Осы ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК 2000-2005 жылдар аралығында дамудың Индикативтiк жоспарындағы есептеулердiң негiзгi вариантында Атырау- Самара мұнай құбырының өткiзгіштiк мүмкiншiлiгi жылына 15 млн. тонна жағдайындағы жүк айналымы қабылданды.

      Бұл ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК 2000-2005 жылдар аралығында дамудың Индикативтiк жоспары "Мемлекетке дивидендтер аудару" бабында дивидендтер ставкаларының түрлi нұсқаларын қарады: 50, 25 және 10%. 10% ставка жағдайында ғана ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК инвестициялық бағдарламаны жүзеге асыра алады. Бұл жағдайда NPV 2007 жылға таман оң болады, оның өзi инвестициялық бағдарламаның өтелiмдi екенiн және пайыздарды төлеу мен негізгi қарызды өтеу қабілетi бар болатынын көрсетедi. Қазақстан Республикасы Yкiметiнiң "Акциялардың мемлекеттiк пакетінің дивидендтерi

және ұйымдардағы мемлекеттiк үлестiң кiрiстерi мәселелерi жайлы" 1999

жылдың 13 тамыздағы N 1159 Қаулысының 1.1 бабына сәйкес акциялардың

мемлекеттiк пакетiне деген дивидендтер деңгейi бүкiл кезеңге (2000-2005

жж.). Қоғамның таза кiрiсiнің 10% мөлшерiнде бекiтiлдi.

     2. Компанияның 1999 жылғы қаржы-шаруашылық қызметтерінің нәтижелері

     Мұнайдың жүк айналымы                Млн.ткм           16811

     Судың жүк айналымы                   Млн. м3           10490

     Мұнайдың тасымалдауы                 Мың т.            25000

     Судың тасымалдауы                    Мың м3            34801

     Өзіндік құн                          Млн.теңге         10092

     Түсім                                Млн.теңге         17698

     Табыстың барлығы                     Млн.теңге          7606

     Таза табыс                           Млн.теңге          4759

     Тиімділік                            %                    47

     Жалақы төлеу қоры                    Млн. теңге        3386

     Орта тізімдік саны                        Адам              6557

     Орта айлық жалақы                         Теңге            43038

     Бюджетке есептеу, оның ішінде:            Млн. теңге        4881

     Заңды тұлғадан табыс салығы               Млн. теңге        1406

     Дивидендтер                               Млн. теңге         521

     ҚҚС                                       Млн. теңге        1042

     Дебиторлық қарыз                          Млн. теңге        4574

     Кредиторлық қарыз, оның ішінде:           Млн. теңге        5647

     Салық бойынша қарыз                       Млн.теңге         1313

     Жалақы бойынша қарыз                      Млн.теңге          130

     бюджеттен тыс қорлар бойынша қарыз        Млн.теңге           50

     Капиталдық ремонт                         Млн.теңге         2122

     Капиталдық қаржы бөлу                     Млн.теңге         2898

     Компанияның 1998-99 жылдары атқарған жұмыс нәтижелерiн талдау

     Компанияның 2001 жылға дейiнгi дамуының индикативтiк жоспарына

сәйкес, келесi басымдық бағыттар анықталды:

       1. Қолданып жүрген мұнай құбырларының жұмыс қабiлеттiлiгiн сақтау үшiн, жаңарту және оңалту, көрсететiн қызметтердiң тиiмділiгiн арттыру, су және мұнай тасымалдауға шығатын шығындарды төмендету, сондай-ақ қолданып жүрген жүйелердiң сенімділiгi мен қауiпсiздiгiн көтеру.

      2. Қолданып жүрген жүйелер шеңберiнiң көлемiнде тұтынушылардың сұраныстарын қанағаттандыру мақсатында көрсететiн қызметтердiң түрлерiн көбейту, дайындалып жатқан экспорттық маршруттарды ескере отырып, мұнай тасымалдаудың бағыттарын диверсификациялау.

      3. Компанияның пайдаланып жүрген капиталын жалпы арзандату, акционерлiк капиталдардың парасатты және тұрақты қайтуын қамтамасыз ету үшiн, Компанияның қаржы құрылымын тиiмдiлеу және тұрақтандыру.

      3.1. Компанияның қаржы қызметiнiң тиiмдiлiгiн арттыру тұтынушылардың талаптары мен мүмкiншiлiктерiн нақты есепке алу. Сондай-ақ қолданып жүрген мұнай құбырларын барынша пайдалану және ынталандыру және икемді баға түзеудi қамтамасыз ету үшiн, тарифтiк методологияны одан әрi дамыту;

      3.2. Капитал құрылымын басқару жүйесiн құру және капитал құрылымын тиiмдiлеу мақсатында ішкi және халықаралық капитал рыноктерiнен несие ақша алудың, сондай-ақ несиеге алу мерзiмiн өсiрумен қатар несиеге алған ақшаларды арзандату тетiгiн дайындау.

      4. Қызметшiлердiң iс-қимылдарының тиiмдiлiгiн арттыру, шетелдiк компаниялардың озық тәжiрибелерiн қабылдау және меңгеру, сондай-ақ мұнай құбырлары транспортының мамандарын дайындау үшiн, отандық база құру мақсатында қызметшілерді оқыту бағдарламасын дайындау.

      1. Мұнай құбырлар жүйелерін жаңарту мен оңалтуға қатысты:

      1. Құбырларды жаңарту мен күрделi жөндеу жұмыстарына жұмсалған

инвестицияның көлемi 8835 млн. теңге болды.

     2. Құбырдың желiлiк бөлiктерiнде диагностикалық жұмыстар өткiзуге 640

млн. 722 мың теңге көлемiнде жұмсалды.

     3. Келесi объектiлердi пайдалануға берілдi және күрделi жөндеу

жұмыстары жасалды:

     - Қаламқас-Қаражанбас-Ақтау мұнай құбырының 256-284 шақырымында;

     - Өзен-Ақтау мұнай құбырының 133-141 шақырымында;

     - Мартыши-Атырау мұнай құбырының 21, 5-49,3 шақырымында;

     - Атырау-Самара мұнай құбырының 864 шақырымында;

     - Комсомольск-Мақат мұнай құбырының 4-14 шақырымында;

     - Атырау-Мақат суағарын;

     - Өзен-Атырау-Самара суағарының 0-39 шақырымында;

     - РВС-20000 м3 N 1 ГНПС Барсеңгір;

     - ГОС Қиғаш РВС 6000 м3;

     - ВОС Құлсара N 1, 2, 3 РВС 5000 м3;

     - Жетiбай МАС РВС 5000 м3 N 3;

     - ЛПДС Өзен РВС 20000 м3 N 15 және N 18;

     - Қаламқас МАС РВС 5000 м3 N 3 және N 6;

     - Атырау МАС, РВС 10000 м3, N 1, 2, 5, 6 РВС 20000 м3 N 12, 13;

     - Қосшағыл МАС, РВС 5000 м3 N 5;

     - ЛПДС Ү.Шаған РВС 5000 м3 N 1.

     Мұнай құбырларын бiр қалыпты пайдалану және тексеру үшiн қажеттi,

ғимараттар мен дара тұрған үйлерге күрделi жөндеу жұмыстары жасалды.

     ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК 1991 жылдан бастап мұнай құбырлар жүйелерінің

тек қана желiлiк бөлiктерiне жұмсалатын күрделi қаржы көлемi жылына

мынадай:

---------------------------------------------------------------------------

  Өткiзiлетiн  !  Жылына қажетті  ! Компания        ! 1991-1999 жылдар

  шаралардың   !  күрделі қаржы,  ! бойынша жылына  ! аралығында жиналған

  атаулары     !  1 шақырымға     ! қажетті күрделі ! (9 жылда)

               !                  ! қаржылар        !

---------------------------------------------------------------------------

Өткiзбейтiн         94,118 мың      14,118 млн. АҚШ    127,062 млн. АҚШ

материалдарды      АҚШ доллары          доллары            доллары

ауыстыру

Құбырларды         140,0 мың АҚШ      8,4 млн. АҚШ      75,600 млн. АҚШ

ауыстыру              доллары           доллары             доллары

Құбырдың            2,5 мың АҚШ      1,875 млн. АҚШ     16,875 млн. АҚШ

iшiнде                доллары           доллары            доллары

диагностика

жүргiзу

БАРЛЫҒЫ                                                 219,537 млн. АҚШ

                                                            доллары

---------------------------------------------------------------------------

     2. Компания клиенттеріне қызмет көрсетудің қосымша түрлерін

дамытуға қатысты:

       1. Компанияның клиенттерiне көрсететiн қызметтердi кеңейтуге қатысты, бiрқатар жобалардың технико-экономикалық негiздерi (ТЭН) толық дайындалды. Олардың iшiнде, Атырау-Самара мұнай құбырын кеңейту жобасы, Атасу станциясындағы мұнай құю эстакадасы, Кеңқияқ-Атырау құбыры, Атырау қаласындағы бензиннен тасартылған мұнай құю торабы және т.б.

      2. Бұл объектiлердiң кейбiреулерінің құрылысы басталды және осы жылы аяқталу жоспарланып отыр.

      3. Экспорттық негiзгi мұнай құбырлары (Қытай, Транс Каспий) жобасының технико-экономикалық негiздерi (ТЭН) дайындалды.

      3. Компанияның қаржы құрылымын тұрақтандыруға және тарифтердiң ашықтығын арттыруға қатысты:

      1998 жылдың 5 маусымында Қазақстан Республикасының Стратегиялық жоспарлау және реформалар жөнiндегi Агенттігі және Баға және антимонополиялық саясат жөнiндегi Комитетi N 61/1 "Қазақстан Республикасының магистральдық мұнай құбырларымен мұнай тасымалдаудың тарифтерiн есептеу методикасы" бекiтiлдi.

      1. Компанияда бюджеттеудiң бiрыңғай жүйесi негiзделген және шығатын шығындардың бiрыңғай классификаторы дайындалған.

      2. Жоғарыда көрсетiлген стандарттарға сәйкес, Компания бойынша бiрыңғай автоматтандырылған "Триада" бухгалтерлiк есепке алу жүйесi енгізiлген.

      3. Дебиторлық пен кредиторлық қарыздарды төмендету және олардың сапасын арттыру жөніндегi жұмыстар атқарылды.

      4. Қайтарылмаған дебиторлық қарыздарды есептен шығару жұмыстары жүргiзiлдi.

      5. Тарифтердi белгiлеу методикасы толығымен аяқталды.

      6. 1998-1999 жылдар аралығында Компанияның қысқа мерзiмдi несие алуға байланысты халықаралық қаржы институттарының арасында жақсы қатынастар қалыптастырды.

      7. Компания халықаралық банктерден мемлекет немесе үшiншi бiр тараптардан кепiлдiк бермей-ақ 15 млн. АҚШ доллары көлемiнде үш жылдық бiрлестiрiлген несие алуға жақындады.

      1998 жылы Компания мұнайды тасымалдауға байланысты, тарифтердi АҚШ долларында тұрақтандыруды жасады. Бұл тарифтердi АҚШ долларында тұрақтандыру, шетелдiк әрiптестердiң валюталық қауiптерін төмендетедi, ол Компания үшiн несиеге алған қаржыларды бiршама төмендетуге және тартылған капиталдардың тұрақты қайтаруға себепшi болады.

      Компания халықаралық институттармен тiкелей әрiптестiк қатынастар орнату жолымен несие алу көздерiн бiршама әртараптандырылды. Компанияның осы бағыттағы жұмыстарының нәтижелерi европалық, американдық несиелердi өтеу және несие алуды iске асырды 1999 жылдың соңына қарай Компанияда жақсы несие тарих қалыптасты, ол қаржыландыру көздерiн әртарапдандыруға және несие алудың пайыздық мөлшерлемесiн бiршама төмендетуге мүмкiншiлiк бердi.

      4. Қызметшілердің біліктілігін арттыру бағдарламасына қатысты:

      1. Компания қызметкерлерінің біліктілігін тұрақты түрде көтеру бағдарламасы енгізiлдi. 1998-1999 жылдары қызметшiлердi оқытуға бiршама қаржылар жұмсалды.

      2. Қызметшiлердің көзқарастарын кеңейту және аралас дағдыларды қабылдау мақсаттарында қызметшілердi ротациялау жүйесi енгiзiлдi.

      3. Қызметшілердiң қайтымдылығын жақсарту және білiктiлiгiн көтеру процестерiнiң тиiмдiлiгiн бағалау үшiн, қызметшiлердi аттестациялау жүйесi енгізiлдi.

      Компания қызметшiлердiң бiлiктiлiгiн көтеру және қайта даярлау жөнiндегi шараларды тұрақты жүргізiп отырады. Бұл құбыр транспорты мамандары үшiн, отандық база құрудың негiзi болып саналады. Компания қызметшiлердi оқыту және қайта даярлау саласындағы саясатты дайындау барысында, негiзгі басымдылықты оқытуға бередi. Компанияның 1999 жылғы бюджетiнде кадрларды оқыту мен дайындауға 30,5 млн. теңге бөлiндi, ол негiзгі екi бөлiмнен тұрады:

      - Мiндеттi оқыту, бұл кейбiр жұмыс түрлерiн (негiзiнен өндiрiстiк-техникалық) орындау үшiн қажет - жалпы оқығандар санының 70 пайызы;

      - Компания қызметшiлерiнiң бiлiктiлiгiн көтеру - жалпы оқығандар санының 30 пайызы.

      1999 жылдан бастап Компания орталық аппараты мен филиалдардың барлық басшы қызметшiлерiн аттестациялау жөнiндегі жоспарлы шараларды жүргiзудi бастамақ.

      3. 2000-2005 жылдарға арналған басымдылық

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК жаңа мыңжылдық табалдырығында тұр, өйткенi осы мыңжылдық басында, яғни, 2001 жылы Каспий Құбыр Консорциумын (КҚК) iске пайдалануға беру жоспарланып отыр. КҚК iске қосу мұнай өндiрушi компанияларға мұнай тасымалдаудың балама жолын бередi. Бұл қазiргi уақытта пайдаланып жүрген КТО мұнай құбырлар жүйесiне бәсеке туғызады, сондықтан Компания бизнестi қолдау мақсатында тасымалдау жүйесiн пайдаланатын клиенттерiн ынталандыру және көрсететiн қызметтерiнің деңгейiн дүние жүзiлiк (қауiпсiздiк, тиiмділік, сапасын) стандартқа жеткізу керек.

      Жоғарыда айтылғандарға байланысты, сонымен қатар, жүйелердi диагностикалау, тозған участіктердi жаңарту және жөндеу жөнiндегі негiзгі жұмыстар өткізiлген болатын. ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК тиiстi инфрақұрылымдарға кең көлемдi инвестиция жүргізудi өзiнiң мiндетi етiп қойды.

      2000-2005 жылдарға арналған негiзгi басымдылық болып:

      1. Өндiрiстiк бағдарлама

      1.1. Қолданып жүрген жүйелерде тиiстi жөндеу жұмыстарын жүргiзу және жүйелердегі диагностикалық жұмыстарды толығымен аяқтау.

      1.2. Компанияның қызметтерiн автоматтандыру және тиiстi инфрақұрылымдарды дамыту.

      1.2.1.1. Өндiрiстi басқарудың автоматтандырылған (SАDА) жүйесiн енгiзу.

      1.2.1.2. Компания қызметiн басқарудың автоматтандырылған (SАР R/3) жүйесiн енгізу.

      1.2.1.3. Телекоммуникация жүйелерiн дамыту және жаңарту.

      1.2.2. Қолданып жүрген объектiлердi жаңарту және жаңа технологияларды енгiзу жолдарымен мұнайды тасымалдауға шығатын энерго-ауыр жұмыстарды төмендету.

      2. Бизнестi дамыту

      2.1. Болашақтағы орта мерзiмдi инвестициялық жобаларды жүзеге асыру. Мұнай өндiрушi компаниялар үшiн, тасымалдауды дамыту, жаңа күш-қуат құрылыстарын салу.

      2.2. Мұнай тасымалдау жөнiндегi көрсетiлетiн қызметтердi әртараптандыру: рынокқа темiр жол және танкер арқылы тасуды енгiзу, Операторлық иелерге басқа құбырлар жүйелерiн беру.

      2.3. Мұнай өндiрушi компаниялармен, транзиттiк жүйелермен және елдермен мұнай тасымалдау жөнiнде ұзақ.

      2.4. Мерзiмдi өзара шартқа көшу керек. Құбыр транспортына қатысты мемлекет аралық құқық базасын дамыту.

      2.5. Еншiлес кәсiпорындардың қызметтерiн кеңейту және олардың көрсететiн қызметтерiн сатып алу жолдарымен бизнестерiн дамыту.

      3. Қаржы саясаты

      3.1. Ұзақ мерзiмдi инвестицияларды кең көлемде тарту.

      3.2. Жобаларды қаржыландыру жүйелерін дамыту

      3.3. Еврооблигация шығару арқылы Компанияның халықаралық қор рыногіне шығуы.

      3.4. Компанияның қысқа және орта мерзімді капиталдарды тарту жөнiндегi қызметтерiн әртараптандыру процесiнiң шеңберiнде, оның облигацияларын Қазақстанның құнды қағаздар рыногiне кәсiби қатысушыларының арасында қазақстандық теңгенi iрiлендiру арқылы орналастыру.

      3.5. Мұнайды тасымалдауға байланысты көрсетiлетiн қызметтердiң бағасын белгiлеу тиiмдiлiгiн арттыру үшiн, тарифтiк методологияны одан әрi дамыту керек.

      4. Кадрлар саясаты

      4.1. Компанияның жұмысшыларын сертификаттау жүйесiн халықаралық стандарттарға сәйкестендiрiп жетiлдiру қажет. Ақтау қаласындағы Кәсiби оқыту орталығының материалдық және методикалық базасын дамыту. Компанияның менеджмент және мамандарының бiлiктiлiгiн көтеру жаңа Оқу орталығын ашу.

      4.2. Компания бiр шама еңбек рыногiн анықтайтын аймақтарда әлеуметтiк қорғауды қолдау мақсатында және жұмыспен қамтамасыз ету проблемаларының маңыздылығына байланысты, Компанияның еншiлес кәсіп орындарын көбейтудi және мердiгерлiк жұмыс жүйелерiн кеңейтудi жоспарлап отыр.

      4.3. Кадрлар резервiн қалыптастыру жүйесiн енгiзу.

      4. ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК 2000 жылға арналған өндірістік бағдарламасы

     Қолданып жүрген инфрақұрылымдарды жаңарту және қайта құру жөнiндегі

iс-қимылдар бағдарламасын орындаудағы алғашқы қадам болып, ЖАҚ

"ҚазТрансОйл" ҰМТК жасаған және Компанияның 2000 жылғы бюджетiне енгізген

өндiрiстiк бағдарлама саналады.

     2000 жылы мұнай өндiрудiң жоспарланған көлемiне және жүк айналымына

сәйкес, Компанияның 2000 жылға арналған бюджетi дайындалды.

     Негізгi жұмыстардан табыс - 34388,5 млн. теңге, оның iшiнде:

     - Мұнай тасымалдау - 32344,2 млн. теңге;

     - Су әкелу - 959,8 млн. теңге;

     - Құйылыс - 1804,6 млн. теңге;

     Негiзгі жұмыстардан тыс табыс - 783,2 млн. теңге, оның iшiнде:

     - Мұнай және мұнай өнiмдерiн сату - 2141,6 млн. теңге;

     Негiзгі жұмыстардан тыс шығындар - 1358,4 млн. теңге

     Өндiрiстiк шығындар - 29 270,4 млн. теңге;

     Кезеңдiк шығындар - 3017,6 млрд. теңге;

     Салық салынатын табыс - 2883,8 млрд. теңге;

     Таза кірiс - 2018,7 млрд. теңге;

     Дивидендтер (таза кірiстен 10 %) - 201,9 млн. теңге;

     2000 жылы атқарылып жатқан жұмыстардың нәтижесiнде, Қоғам әртүрлi

салық және алым түрлерi бойынша 7904,3 млн. теңге шамасында төлеу көзделiп

отыр, оның iшiнде:

     - заңды тұлғалардан табыс салығы - 865,1 млн. теңге

     - жеке тұлғалардан табыс салығы - 1069,7 млн. теңге

     - ҚҚС - 3380,0 млн. теңге

     - жергiлiктi салықтар - 1194,7 млн. теңге

     - әлеуметтiк салықтар - 1138,4 млн. теңге

     - басқа салықтар мен алымдар - 256,4 млн. теңге.

       2000 жылға қолданып жүрген инфрақұрылымдарға 8 442 млн. теңге көлемiнде күрделi қаржы бөлу бағдарламасы дайындалды.

      1. Күрделi құрылыс салу - 4 649 млн. теңге.

      2. Құрал-жабдықтар - 3 794 млн. теңге.

      Сонымен қатар, Қоғамда несие ақша алу есебiнен күрделi қаржылар бөлу бағдарламасы қарастырылған. Бұл бағдарламаның жалпы көлемi 45,06 млрд. теңге, оны енгізу 2000 жыл басталып 2005 жылға дейiн созылады. 2000 жылы осы бағдарлама бойынша 13,96 млрд. теңге игеру қарастырылған.

      5. ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК инвестициялық саясаты

      КҚК жобасын жүзеге асыру және 2001 жылдан бастап осы құбыр арқылы мұнай тасымалдау, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК мұнай құбырлары жүйелерінің жүк айналымын төмендетуге және Компанияның нық дамуын анықтайтын КТО түсетін ақша ағымдарының азайуына алып келеді.

      Болашақта көмірсутегі шикі заттарының ресурстық базаларының, сондай-ақ шельфтік аймақта өсуі, біршама жағдайларда тасымалдау жобаларына және кейбір бағыттар айналасындағы саяси ситуацияларға өз әсерін тигізеді. Қазақстанның батыс аймақтарынан мұнай тасымалдау жөніндегі әртүрлі бағыттағы көрсетілетін қызметтер баламалық бағыттарда дамуы мүмкін.

      Бұл факторлардың тигізетін кумулятивтік тиімділіктері ұлттық мұнай тасымалдаушының жағдайын нашарлатуға алып келуі мүмкін, өйткені, Компанияның Қазақстанның батыс аймақтарынан мұнай тасымалдаудың негізгі күш-қуаттары Атырау-Самара бағытында шоғырланған және осы бағытты қамтамасыз етеді, сонымен қатар бұл бағыт ресейлік транзиттік квота үлкен тәуелділікте.

      Осыларға байланысты, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰТМК құбырларын пайдаланып жүрген бірқатар компаниялар жүк айналымдарын өздеріне тиімді және арзан бағыттарға қайта бағдарлаулары мүмкін, мұндай жағдайда ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК біршама мұнай құбырлар жүйелеріне деген сұраныстар төмендейді.

      Мұндай жағдайларды компания өзінің күш-қуатын қолданып жүрген тасымалдау жүйелерін тиімділеу және біріктіру жобаларын жүзеге асыруға жұмсау керек. Бұл жағдайда, Қазақстан Республикасының қолданып жүрген мұнай құбырларын барынша пайдалану жөнінде, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК, мұнай өндіруші компаниялардың мүдделері Қазақстан Республикасының мүдделерімен теңестірулері қажет.

      Компания өз клиенттеріне көрсететін қызметтер аясын кеңейту мақсатында, маркетингтік зерттеу және мұнай өндіруші компаниялардың келісімдері негізінде жаңа объектілердің құрылысын салу жобасы дайындалды.

      Бағдарламаға енгізілген жаңа объектілер, Компанияның клиенттері үшін, маршруттар таңдауға мүмкіншіліктерін кеңейтеді. Бұл объектілер жүйелерге қосымша инвестиция сияқты қаралатын болады. Осындай объектілерді пайдалануға беру арқылы, Компанияның одан әрі дамуына және қосымша ақша ағымдарының келуіне, пайда табуларына мүмкіндік береді.

      Қазақстандық мұнай баланстары көрсеткендей, КҚК жобасы жүзеге асырған жағдайда және Каспий шельфінде мұнай өндіру жөніндегі болжамдарды ескере отырып, жаңа экспорттық мұнай құбырына деген сұраныс 2005 жылдан кейін ғана пайда болады. Осыларға байланысты, Қазақстан Республикасының экономикалық, стратегиялық және саяси мақсаттарына сәйкес жаңа экспорттық маршрут іздестірген қажет.

      Қолданып жүрген және жоспарланып отырған мұнай құбырлары:

      - қазақстандық мұнайды дүние жүзілік рынокке шығару жөнінде бәсекелестік позицияны жеңіп алуды;

      - Қазақстанның толық күш-қуатында жұмыс істемей жатқан мұнай құбырлар жүйесін, қолданып жүрген жүйелерінің өміршеңдіктерін қамтамасыз ету мақсатында және ішкі мен экспортқа мұнай ағымдарын бөлуде икемділікті;

      - мұнай құбырларының қызметтерінен Қазақстанның экономикалық пайдасына қатысты бюджетке ақша бөлу үшін, мұнай транспортының инфрақұрылымын және т.б. жақсартуды;

      - транзиттік елдердегі әлеуметтік-саяси жағдайларға ең аз мөлшерде тәуелді болуды қамтамасыз етеді.

      Қазақстанның мұнай транспорт инфрақұрылымын дамытуды жоспарлаудың негізі, мұнайдың ұзақ мерзімдегі стратегиялық балансы болып саналады.

      5.1. Мұнайдың стратегиялық балансы

      1999 жылға арналған Қазақстан Республикасы мен Ресей Федерациясы Үкіметтерінің мұнай-газ саласындағы ынтымақтастық жөніндегі Хаттамаға өзгерістер енгізу туралы Хаттаманың 5.6. тармағын орындау үшін, ҚР ЭИС министрлігі 1999 жылғы 09.04. N 88 бұйрығымен, ЖАҚ "ҚазТрансойл" ҰМТК Министрлікпен келісілген мұнай өндіруші компаниялардың мәліметтерінің негізінде жасалған, Қазақстан Республикасында мұнай өндiрудiң есептiк балансын дайындап, бекiтуге беру тапсырылды.

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК 1998 және 1999 жылдар аралығында Қазақстанда жұмыс iстеп жатқан мұнай компанияларының арасында мұнай өндiруге байланысты, болашақтағы ұзақ мерзiмдi жоспарларына қатысты сұрау жүргiздi. 1999 жылы мұнай өндiру жөнiндегi болжамдық мәлiметтерi, бұрынғы бергендерiне қарағанда төмендеу.

      Қазақстан Республикасы бойынша мұнай өндiрудiң балансын есепке алу және жоспарлау мақсатында ҚР Энергетика, индустрия және сауда министрлiгіне 2000 жылдың 10 қаңтарында тапсырылды (N 6 қосымша).

      5.2. Қазақстан Республикасының мұнай транспорты

      инфрақұрылымын дамытудың басымдылық жобалары

      Қазақстан Республикасы мен ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК мұнай транспорты инфрақұрылымын дамытудың басымдылық жобаларын анықтау барысында Республикадағы мұнайдың балансы, Қазақстанның мұнай өңдеу зауыттарына мұнай жеткiзу және мұнай құбырларының толық жұмыс істеуін қамтамасыз ету жөнiндегi жекелеген мұнай өндiрушi компаниялардың мiндеттерi, инвестициялық мүмкiншiлiктерi және ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК, сондай-ақ мұнай компанияларының мiндеттерi ескерiлдi.

      Сонымен қатар, шельфтiк кен орындарынан коммерциялық мұнай өндiрудiң басталу мерзiмiнiң және ресурстары болжамының әлі анықталмағандығы және оның кейбiр экспорттық мұнай құбырларының құрылысын салуды жүзеге асыру мерзiмiне өз әсерiн тигізетiндiгi ескерiлді.

     ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК инвестициялық жобалары қызмет түрлері бойынша

бөлiндi: мұнай тасымалдау, су тасымалдау, газ тасымалдау,

телекоммуникациялар секторы.

     ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК инвестициялық жобалары тиiсiнше келесі

топтарға бөлiндi:

     5.2.1. ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК мiндеттенуіне байланысты тартылған

            қаржылар есебiнен жүзеге асырылатын, жобалар тобы

     - SСАDА жобасы;

     - Атырау-Самара мұнай құбырын жаңарту және қайта құру жобасы;

     - Кеңқияқ-Атырау мұнай құбырының құрылысын салу;

     - "Атасу" мұнай айдау станциясында темiр жол эстакадасын салу жобасы;

     - Павлодар-Шымкент мұнай құбырының Қарақойын-Атасу участiгiн қайта

құру жобасы (реверсировтік мұнай құбыры);

     - "Атырау-Самара мұнай құбырының Атырау мұнай айдау станциясында

жоғары жабысқақ мұнай құю торабының" жобасы;

     - "Құмкөл бас мұнай айдау станциясының" жобасы;

     -  Жапондық "Мицуи" арнайы техникаларын сатып алу жөнiндегi жоба;

     - "Унифлюкс" үлгiдегi жолда қыздыру пешiнiң жобасы;

     - "Астрахань-Маңғышлақ" суағарының жобасы;

     - Астана қаласын газбен қамтамасыз ету мақсатында,

"Петропавловск-Көкшетау-Астана" мұнай құбырын газ құбыры етiп қайта

өзгертудiң жобасы;

     - "Астрахань-Маңғышлақ" суағарының күш-қуатын жобадағы межеге

жеткiзудiң жобасы.

     5.2.2. Инвестициясыз жүзеге асырылатын жобалар тобы

       Бұл топқа ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК тарабынан инвестициясыз жүзеге

асырылатын жобалар кіреді, оларда компанияның операторлық құқығы бар

немесе оны алулары мүмкін, олар:

     - Каспий Құбырларының Консорциумы (КҚК) мұнай құбырының жобасы;

     - Үлкен Шаған-Атырау мұнай құбыры (Жаңа құбыр).

     5.2.3. Болашақтағы ұзақ мерзімді жобалар тобы

     Бұл топқа шельф кен орындарындағы мұнай өндірудің көлемі мен оны

өндіруді бастау мерзімдеріне байланысты, болашақтағы ұзақ мерзімді жобалар

жатады. Бұл жобаларды жүзеге асыру мерзімі шамамен 2005 жылдан кейін

басталады. Бұл жобаларға:

     - Ақтау портын қайта құру мен кеңейту және танкерлік (баржалық)

тасымалдауды ұйымдастыру;

     - Батыс Қазақстан-Алашанькоу (Қытай) экспорттық мұнай құбыры;

     - Қазақстан-Түркіменстан-Иран мұнай құбыры;

     - Батыс Қазақстан-Баку-Джейхан ТрансКаспийлік мұнай құбыры.

     5.3. ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК несиеге ақша алудың есебінен күрделі

     қаржылар бөлу бағдарламасы

     5.3.1. SCADA - жобасы

     Жүйені құрудағы мақсат:

       - бағдарланған бақылаушылар негiзiнде компанияның құбырлармен тасымалдау басқармасының сенiмдi және жоғары тиiмдi құрылымдарын, сонымен қатар құбырлардың бiр бөлiгiнде және ОДП, РДП, ЖДП деңгейлерi үшiн дербес ЭЕМ дайындау және енгiзу;

      - жылуэнергетикалық шығындарды есептей отырып құбырлар арқылы айдалған мұнайдың көлемiн орындау жөнiңде АСУ ПЭД ЕИСУ ақпарат берудi қамтамасыз ету;

      - автомат жүйелерiндегi физикалық және моральдық ескiрген жабдықтарды ауыстыру, қызметтердi орындаудың сенiмділiк деңгейiн арттыру, функциялық мүмкiншiлiктердi кеңейту алынатын ақпараттардың нақтылығын арттыру;

      - компанияның орталық және филиалдар офистерiн, РНУ, НПС диспетчерлiк басқару пункттерін жоғары техникалық деңгейде құру.

      5.3.2. Атырау-Самара мұнай құбырын қайта жаңарту және жетілдіру

      Жобаның мақсаты:

      Қазақстанның мұнай өндiрушi компанияларының Европа рыноктарына экспорт шығару жолдарын Атырау-Самара мұнай құбырының мүмкiншiлiктерiн жылына 10,5 млн. тоннадан 15 млн. тоннаға дейiн көбейту арқылы кеңейту.

      Жобаға байланысты жұмыстардың жағдайлары

     Жобаның технико-экономикалық негiздерi (ТЭН) толығымен дайындалды

және оның тиімдiлiгiне баға берілдi. Мұнай өндiрушi Компаниялармен

мұнаймен қамтамасыз етiп тұруға кепiлдiк беру жөнiндегi келiссөздер

жүргiзiлуде.

     Қаржыландыру көздері:

     Несиеге ақша алып қаржыландыру, Атырау-Самара мұнай құбырымен мұнай

айдауға кепiлдiк беру немесе жүйенi пайдаланушы мұнай өндiрушi

компаниялардың тiкелей инвестиция беруi арқылы жүзеге асырылуы мүмкін.

     Жобаны экономикалық деректерi:

     - Жобаның құны шамамен $33,57 млн. құрайды;

     - Инвестицияларды қайтару негiздерi - мұнай тасымалдаудың тарифтерi;

     - Қайтымдылық мерзiмi - қазақстандық участiк үшiн 4-5 жыл;

     - қайта жаңарту мерзiмi - 1 жыл.

     5.3.3. Кеңқияқ-Атырау мұнай құбырының құрылысын салу

     Жобаның мақсаты:

       Ақтөбе аймағындағы мұнай өндiрушілердiң қолданып жүрген экспорттық Атырау-Самара мұнай құбырына және экспорттық мұнай құбыры Каспий Құбырлар Консорциумына (КҚК) шығуды қамтамасыз ету.

      Жобаға байланысты жұмыстардың жағдайлары

      Жобаның бірнеше үлгідегі технико-экономикалық негіздері (ТЭН) толығымен дайындалды және негiзгi үлгiсi анықталды. Жапонияның халықаралық ынтымақтастық банкісiмен және Иочу компаниясымен келiссөздер жүргiзiлдi. Олармен ТЭН мөлшерi мен ауқымы келiсiлдi. Жобаға Қазақстан Республикасының Yкiметi кепiлдiк беру үшiн, мемлекеттiк инвестициялар бағдарламасына

енгiзiлдi.

     Қаржыландыру көздері:

     Жапондық және халықаралық қаржы институттарынан жайлы несие ақша алу

арқылы қаржыландыру.

     Жобаны алдын ала сипаттау

     ILҒ алдын ала есебi бойынша, жобаның негiзгi нұсқасының құны жылына

6 млн. тоннаны құрайды:

     - Дүние жүзiлiк баға бойынша - 193,4 млн. АҚШ доллары;

     - ТМД баға бойынша - 172,0 млн. АҚШ доллары.

     5.3.4. Атасу мұнай құю станциясындағы темiр жол эстакадасының жобасы

     Жобаның мақсаты:

     Қазақстандық мұнай өндiрушілер үшiн, мұнай сату рыногын кеңейту:

     Құмкөл кен орындағы мұнай өндiрушiлерге қытай рыногіне шығуды

қамтамасыз ету.

     Жобаға байланысты жұмыстардың жағдайлары

     Құрылыс жұмыстары аяқталу қарсаңында.

     Қаржыландыру көздерi:

     Несиеге ақша алу арқылы және өз қаржыларымызбен.

     Технико-экономикалық көрсеткiштерi:

     - Жобаның мұнай құюдағы қуаты - жылына 3,0 млн, тоннаға дейiн;

     - Құю эстакадасы екi жақты, бiр мезгiлде 40 вагон-цистерна (әр жағына

20 цистернадан) құя алады;

     - Іске қосу кешенiнiң өнiмдiлiгі жылына 1 млн. тоннаға дейiн;

     - Бөлiнетiн күрделi қаржының жалпы көлемi - $7317 мың., сонымен

қатар iске қосу кешенiне - $5546 мың.

     5.3.5. Павлодар-Шымкент мұнай құбырының Қарақойын-Атасу бөлігін

     қайта жаңарту жобасы (мұнай құбырын реверсировалау)

     Жобаның мақсаты:

     Қарақойын-Атасу мұнай құбыры арқылы Атасу мұнай құю

эстакадасына мұнай жеткiзу.

     Павлодар-Шымкент мұнай құбырының бойымен Павлодарға қарай мұнай

жеткiзу үшiн, қажеттi күрделi қаржы көлемiн анықтау.

     Жобаға байланысты жұмыстардың жағдайлары

     ТЭН дайындалуда.

     Қаржыландыру көздерi:

     Несиеге ақша алу арқылы қаржыландыру.

     Жобаның экономикалық деректерi:

     Жобаның 1-шi кезеңi шамамен 213,82 мың АҚШ долларын құрайды.

     Жобалау институтының есептерi бойынша, реверсировалауға жұмсалатын

күрделi қаржы көлемi 11,34 млн. АҚШ доллары көлемiнде бағалануда.

     5.3.6. "Атырау-Самара мұнай құбырының Атырау мұнай құю станциясында

     жабысқақтығы жоғары мұнай құю торабының" жобасы

     Жобаның мақсаты:

     Ембi кен орындарынан (сонымен қатар жазғы кезде Атырау МӨЗ) мұнай

құбырларына айдау үшiн, темiр жол арқылы мұнай қабылдаудың техникалық

мүмкiншiлiктерiн қамтамасыз ету. Жобаны жүзеге асыру қазақстан мұнайын

барынша көтерудi және Атырау-Самара мұнай құбырын толығымен жүктеудi

қамтамасыз етедi.

     Қаржыландыру көздері:

     Қаржыландыруды ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК инвестициялар есебiнен

ұйымдастыратын болады. Жұмсалатын күрделi қаржылар көлемі шамамен $5 млн.

     5.3.7. "Құмкөл бас мұнай айдау станциясының" жобасы

     Жобаның мақсаты:

     Орталық жинау пунктiнiң мұнай дайындау жұмыстарын ескере отырып,

Құмкөл-Қарақойын мұнай құбырының тұрақты жұмыс iстеуiн қамтамасыз ету.

     Жобаның экономикалық деректері:

     Бөлiнетiн күрделi қаржылар көлемi шамамен - 1 500 млн. теңге.

     2000 жылы 1 000 млн. теңге игеру жоспарланып отыр.

     5.3.8. Жапондық "Мицуи" арнай техникаларын сатып алу жөнiндегi жоба

     Жобаның мақсаты:

     Арнай техникалар паркiн жаңарту.

     Қаржыландыру көздері:

     Жобаны қаржыландыру "жеткiзушiнiң несие беруi" есебiнен, ААҚ

"Казкоммерцбанктың" кепiлдiк хаты негізiнде, Жапондық Эксимбанктың

қаржыларын пайдалану арқылы жүзеге асырылатын болады.

     Жобаның жалпы құны - 2 071 млн. теңге.

     5.3.9. "Унифлюкс үлгiдегі жолда жылыту пештерi жөнiндегi" жоба

     Жобаның мақсаты:

     Магистральдық мұнай құбырларының ескi жылыту пештерiн ауыстыру.

     Жобаға байланысты жұмыстардың жағдайлары

       ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК мен француздық "Кvаеrnеr Heurtey" компаниясы арасында жылыту пештерiн жеткiзу жөнiндегi "Ниет хаттамасына" қол қойылды. Алматы және Орал қалаларында орналасқан қазақстандық зауыттарда Унифлюкс үлгiдегі жолда жылыту пештерiн құрастыру мен монтаждау мүмкiншiлiктерi жөнiндегі Компанияның ұсыныстары қаралуда.

     Жобаның жалпы құны - 2 260 млн. теңге.

     5.3.10. "Астрахань-Маңғышлақ" суағарының жобасы

     Жобаның мақсаты:

     Атырау және Маңғыстау аймағындағы өндiрiс орындары мен халықты тұщы

сумен қамтамасыз ету проблемаларын шешу және Астрахань-Маңғышлақ суағарын

жоба қуатына дейiн жеткiзу.

     Жобаға байланысты жұмыстардың жағдайлары

     Мицуи компаниясымен жобаның ТЭН дайындау жөнінде қарқынды жұмыстар

жүргізілуде. Сондай-ақ Атырау және Маңғыстау аймағын сумен қамтамасыз

етудің бірыңғай жоспарын ҚР ЭИС министрлігі құрған ведомствоаралық жұмыс

тобы дайындауда.

     Қаржыландыру көздері:

     Жобаны қаржыландыру көздерi мен шарттары қазiргi уақытта анықталмаған.

     Жобаның негізгi технико-экономикалық параметрлерi

     1986-1987 жылдары салынған "Астрахань-Маңғышлақ" суағарының жалпы

ұзындығы 1041 шақырым болады.

     Алдын ала есептер бойынша жобаның құны 150-190 млн. АҚШ долларын

құрайды.

     5.3.11. "Петропавловск-Көкшетау-Астана" мұнай құбырын газ құбыры

     етiп қайта өзгертудiң жобасы.

     Жобаның мақсаты:

       Қолданып жүрген коммуникацияларды барынша ұтымды пайдалану арқылы, Астана қаласын газбен қамтамасыз ету және ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК активтерiн пайдаланудың тиiмдi жолын iздестiру. Отынның басқа түрлерiн табиғи газбен ауыстыру.

      Жобаға байланысты жұмыстардың жағдайлары

      1998 жылдың 12 қазанында Қазақстан Республикасы мен Ресей Федерациясы арасында 1998-2007 жылдар аралығындағы экономикалық ынтымақтастық туралы келiсiмшартқа, газ кешендерiне байланысты Қазақстан Республикасы мен Ресей Федерациясының ынтымақтастық хаттамасына, 1999 жылдың 16.07. газ кешендерiне байланысты Қазақстан Республикасы мен Ресей Федерациясының ынтымақтастық хаттамасын жүзеге асыру жөнiндегі жұмыс тобының бiрiншi отырысының хаттамасына қол қойылды.

      Технико-экономикалық негіздерi жөнiнде, 87 млн.-нан 115 млн. АҚШ долларына дейiн күрделi қаржы жұмсалатын бiрнеше нұсқаларының алдын ала есебi алынды.

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК жобаға қатысуы

      Жобаны ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК және оның аффилиирленген компаниясы болып саналатын ЖАҚ "ТрансПетролеум" компаниясы iске асырады.

      Қаржыландыру көздерi:

      Жобаны қаржыландыру көздерi әлi анықталмаған.

      5.4. ЖАҚ ҚазТрансОйл" ҰМТК инвестициясыз жүзеге асыратын жобалары

      5.4.1. Үлкен Шаған-Атырау мұнай құбыры (жаңа құбыр).

      1999 жылдың маусым айында Қарашығанақ өнімдерін Үлкен Шаған-Атырау жаңа құбырын салу жолы арқылы КҚК құбырына жеткізуді қамтамасыз ету жөнінде шешім қабылданды және ОСРП тиісті өзгерістер енгізілді.

      Сонымен қатар, Қарашығанақ кен орындарынан Самараға көмiрсутегi сұйығын жеткiзу жөнiндегi жұмыстар жүргiзiлуде.

      Жобаның негiзгі технико-экономикалық параметрлерi

      Қосылған және жаңа құбырлардың бiрiншi кезеңдегi қуаты жылына 7 млн. тонна, оны жылына 11 млн. тоннаға дейiн жеткiзу көзделуде. Жоба бойынша жұмыстардың алдын ала жасалған кестесiне байланысты, құбырдың құрылысын салу 2000 жылдың сәуiр айында басталуы мүмкін, ал оны пайдалануға беру КҚК құбырын iске қосылумен тұспа-тұс келедi деп белгiленiп отыр.

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК жобаға қатысуы

      Инженерлiк жобалау кезеңiнде ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК КИО-ға сараптамалық бағалауға, құрылыс жұмыстарына техникалық бақылау жасауға, мұнай құбырына техникалық қызмет көрсетуге және пайдалануға байланысты көмек берiп отырады.

      5.4.2. Каспий құбыр консорциумының жобасы

      Жобаның мақсаты:

      Теңгiз және Қарашығанақ кен орындарының мұнайын халықаралық рыноктерге тасымалдауды қамтамасыз ету.

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК жобаға қатысуы

      "ҚазТрансОйл" КҚК-де ҚР өкiлi болып саналады, сонымен қатар Теңгіз БМАС қоса КҚК-К активтерiне техникалық көмек көрсету және пайдалануды орындайды.

      Қаржыландыру көздерi:

      Жобаны қаржыландыру мұнай өндiрушiлер мен жобаға қатысушылардың РФ, ҚР, Оман, Шеврон, БК Лукойл/Лукарко, Роснефть, Шелл, Мобил, Бритиш Газ, Аджип, Орикс және Қазақойл/Амоко есебiнен жүзеге асырылады.

      Жобаның негiзгi технико-экономикалық параметрлерi

      Құбырдың бастапқыдағы қуаты жылына 28 млн. тонна, оны жылына 67 млн. тоннаға дейiн жеткiзу көзделiп отыр. Құбырдың жылына 28 млн. тонна болатын жобаның құны 2,2 миллиард АҚШ доллары, ал жылына 67 млн. тонна болатын жобаның құны 4,5 миллиард АҚШ доллары шамасында жобаланып отыр. Пайдалануға беру мерзiмi - 2001 жылдың 30 маусымы.

      5.5. Болашақтағы ұзақ мерзімді жобалар

      5.5.1. Ақтау портын қайта жаңарту және кеңейту, танкерлік (баржалық)

      тасымалдауды ұйымдастыру

      Бұл бағыттағы жоба жеке, немесе, Транс Каспий Транспорттық Жүйесiнiң, Иран арқылы экспортқа шығарудың, Махачкала-Новороссийск бағытында экспортқа шығарудың бiр бөлігi болуы мүмкiн.

      Бұл бағыттарды пайдалану, жылына 6-12 млн. тонна мұнай тасымалдауды

қамтамасыз етуi мүмкiн.

     Мұнай-Батыс Қазақстан қоспасы. Ресурстары анықталмаған.

     Қажеттi күрделi қаржылар:

     1 сценарий (жылына 6 млн. тонна). Жұмсалатын күрделі қаржылар - $ 25

млн., оған жыл сайынғы танкерлердi жалға алуға шығатын шығындарды қосқанда.

     2 сценарий (жылына 8 млн. тонна). Жұмсалатын күрделi қаржылар -

$ 59 млн., оған жыл сайынғы танкерлердi жалға алуға шығатын шығындарды

қосқанда.

     3 сценарий (жылына 12 млн. тонна). Жұмсалатын күрделi қаржылар -

$ 96 млн., оған жыл сайынғы танкерлердi жалға алуға шығатын шығындарды

қосқанда.

     Қаржыландыру көздерi:

     Қаржыландыру көздерi мен шарттары анықталмаған.

     Маршрут бойынша көлiк шығындары:

     - Ақтау-Баку-Батуми- $/bbl 5,98

     - Ақтау-Махачкала-Новороссийск - $/bbl 5.1

     - Ақтау-Нека-Харг аралы - $/bbl 4,35

     5.5.2. Қазақстан-Түркiменстан-Иран мұнай құбыры

     Жобаның мақсаты:

       Қазақстан Республикасында жұмыс iстеп жатқан мұнай өндiрушілер үшiн, Персi шығанағы арқылы Азиялық-Тынық мұхит аймағындағы сату рыногына шығу ең көп экономикалық пайда табады.

      Жобаны жүзеге асырудың негiздері:

      ҚР Yкiметiнiң 1999 жылғы 19 сәуiрдегi N 513 қаулысы.

      Жобаға ЖАҚ "ҚазТрансОйл ҰМТК" қатысуы:

      ҚР Үкiметiнiң 1999 жылғы 19 сәуiрдегi N 513 қаулысының негiзiнде ЖАҚ "ҚазТрансОйл ҰМТК" жоба бойынша ТотальФина, Аджип және Бритиш Газ компанияларымен келiссөздер жүргiзуде.

      Жобаны қаржыландыру көздерi:

      Алдын-ала жасалатын ТЭН және жобаның ТЭН дайындауды, сондай-ақ жобаны одан әрi жүзеге асыруды қаржыландыруды Мұнай компаниялары iс асыратындығы топшаланып отыр.

      Жобаның құрылымы:

      Алдын-ала жасалған технико-экономикалық негiздерi (ТЭН) бойынша жұмыстарды жүзеге асыру мақсатында консорциум құрылатын болады, он құрамына территорияларына құбыр салынатын елдер және жобаға қатысу мұнай компаниялары кiредi.

      Жобаны жүзеге асыру стадиясы:

      Қазіргі кезде ТотальФина компаниясы алдын-ала жасалатын технико-экономикалық негіздер (ТЭН) жөніндегі жұмыстардың кейбіреулерін орындады. Жобаны жүзеге асыру құрылымы жөнiндегi келiссөздер жүргiзiлуде.

      Жобаны жүзеге асыру кезең-кезеңмен болатындығы ұйғарылып отыр.

      - 1 кезең. Алдын-ала жасалған технико-экономикалық негiздерді (ТЭН) iске асыру - 2000 жылдың бiрiншi жартысы.

      - 2 кезең. ТЭН дайындау.

      - 3 кезең. Жұмыс жобасы, қаржы аспектiлерi, өту құқығы.

      - 4 кезең. Мұнай құбырының құрылысын салу.

      Жобаның негiзгi технико-экономикалық параметрлерi:

      ТотальФина компаниясының алдын-ала берген деректер бойынша. Қазақстан участiгiнiң өткiзу мүмкiншiлiктерi жылына 25 млн. тонна деп болжалануда, Жұмсалатын күрделi қаржылар көлемi 450 ден 600 млн. АҚШ доллары Түркiмен және Иран участiктерi бойынша деректер жоқ.

      5.5.3. Батыс Қазақстан-Қытай мұнай құбырының құрылысын салу жобасы

      Жобаның мақсаты:

      Батыс Қазақстаннан Батыс Қытайға мұнай құбырының құрылысын салу Қазақстан Республикасының экспорттық потенциалын өсiруге мүмкiндiк жасайды. Бұл маршрут кейбiр жағдайларда Қазақстанның ішкi рыногінде энергетикалық тәуелсiздiктi қамтамасыз ете алады, өйткенi, мұнай құбыры республикамыздың мұнай өндiрушi батыс аймағын, Шымкент және Павлодар қалаларында орналасқан iрi мұнай өңдеу зауыттарымен байланыстырады.

      Жобаны жүзеге асырудың негiздері:

      Қазақстан Республикасының Энергетика, индустрия және сауда, Табиғи ресурстар және қоршаған ортаны қорғау министрлiктерi мен Қытай Халық Республикасының Ұлттық Мұнайгаз Корпорациясы (ҚҰМҚ) арасында 1997 жылдың 24 қыркүйегінде Бас Келiсiмшартқа қол қойылды.

      Жобаға ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК қатысуы:

      Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң (98 ж. 22.04. N 73-р-с) өкiмiне

сәйкес, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК Қытай Ұлттық Корпорациясымен мұнай-газды

барлау және ТЭН әзiрлеу байланысты, "Батыс Қазақстан-Қытай мұнай құбыры

құрылысының технико-экономикалық негiздерiн (ТЭН) бiрiгiп әзiрлеу

жөнiндегi келiсiмшартты" 1998 жылдың 13 маусымында дайындап бекiттi.

     Жобаны қаржыландыру:

     Қол қойылған Бас келiсiмшартқа сәйкес, мұнай құбыры құрылысының

жобасын, сондай-ақ ТЭН дайындауды қаржыландыру ҚҰМҚ қаржысы есебiнен

жүзеге асырылады.

     Жобаны негiзгi технико-экономикалық параметрлерi:

     - Мұнай құбырының алғашқы кезде өткiзу мүмкiншiлiктерi - жылына 20

млн. тонна.

     - Атырау-Жаңажол-Арал-Құмкөл-Барсеңгiр-Алашанькоу маршруты (трассаның

солтүстiк нұсқасы).

     - Жалпы бөлiнетiн қаржы көлемi - 2157,8 млн. АҚШ доллары.

     - Қазақстан территориясы бойынша мұнай құбырының қашықтығы - 2797

шақырым, ҚХР бойынша - 480 шақырым.

     - Алдын-ала болжам бойынша қоспаның құрамы - Жаңажол, Өзен, Құмкөл,

Каспий шельфі кен орындарының мұнайлары.

     - ҚР территориясы бойынша тариф-баррельге 3,3 АҚШ доллары

(жеңілдетілген салық салған жағдайда), баррельге 3,98 АҚШ доллары (салық

салу жоқ болған жағдайда).

     - Iшкi тиiмдiлiк (салық салғанға дейiн) - 12 пайыз.

     - Бөлiнген күрделi қаржыларды қайтару мерзiмi - 9-8 жыл.

     - Күрделi қаржыдан түсетiн пайда - 8,5 пайыз.

     Жобаны жүзеге асыру стадиясы

     ТЭН тиiстi толықтырулар мен өзгерiстер енгізiлгеннен кейiн, 2000

жылдың қаңтар айында Қазақстан Республикасы мен Қытай Халық

Республикасының Үкiметтерiне жобаны жүзеге асыру жөнiнде соңғы шешiм

қабылдау үшiн тапсырылды.

     Жүзеге асыру кезеңдерi мен графигі:

     Батыс Қазақстан-Қытай мұнай құбырын жүзеге асыру жобалау мен

құрылысты кезең-кезеңмен бiр мезгiлде іске асыру, құрылысты бастау

2001 жылға белгiленiп отыр. Құрылысты салу мерзiмi - 4 жыл.

     5.5.4. Транс Каспий мұнай-газ құбырының құрылысын салу және оған

     қосылатын транспорттық жүйелердiң (ТКТЖ) жобасы

     Жобаның мақсаты:

       Қазақстан Республикасының Каспий аймағында игерілiп және өндiрілген табиғи газ-мұнайды халықаралық рыноктерге шығаруды жүзеге асыру үшiн, экспорттық тасымалдау жүйелерiн кеңейту.

      Жобаны жүзеге асырудың негiздерi

      1998 жылдың 9 желтоқсанында Қазақстан Республикасының Үкiметi мен Мобил, Шелл, Шеврон және Қазақойл ҰМ компаниялары арасында қол қойылған "Транс Каспий мұнай-газ құбырларының және оған қосылатын транспорттық жүйелердiң технико-экономикалық негiздерiн дайындауға берiлген айрықша тапсырма" (Қазақстандық мандат).

      Жобаға ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК қатысуы

      ҚР Yкiметiнiң 1999 жылдың 29 сәуiрiндегi N 513 қаулысына сәйкес, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК "Айрықша тапсырманың" шарттарына байланысты ТЭН дайындауды жүзеге асыру тапсырылды.

      Қаржыландыру көздерi:

      ТЭН қаржыландыруды Мобил, Шелл және Шеврон компаниялары жүзеге асырады.

      Жобаны жүзеге асыру стадиясы

      ТЭН дайындау екi кезеңнен тұрады, бiрiншi - объектiлердi жоспарлау және бизнес-жоспар, екiншi - техникалық нобайларды дайындау. Барлық дайындық жұмыстарды 21 ай iшiнде бiтiру керек.

      2000 жылдың 3 наурызында Үйлестiру комитетiнде бiрiншi кезең бойынша "Бизнес-жоспар" қаралды және оны ҚР Үкiметiнiң қарауына жiбердi.

      ТКТЖ мұнай құбырының кейбiр көрсеткiштерi:

      Қашықтығы: Қазақстанда - 659, Әзiрбайжанда - 491, Грузияда - 218, Турцияда - 957 шақырым.

      Жұмсалатын күрделi қаржылардың көлемi - 4 912 мың АҚШ доллары.

      Есептелінген тарифтер:

      Барлық маршрут бойынша Жейханға дейін мұнай айдаудың есептелінген тарифі 4,17 ден 5,15 дейінгі (1999 ж. долл. бойынша) болады. Жобаға салық жеңілдіктерін берген уақытта, тариф 3,36-4,26 $/барл. төмендеуі мүмкін.

      Жобаның бәсекелестігі

      Жобаны жүзеге асыру мен оны қаржыландыру Каспий теңізінің қазақстандық секторындағы шельфтен межелеген көлемде мұнай өндіруге байланысты.

      5.6. Телекоммуникация жүйелерін қайта жаңарту

      ЕRР және SCADA жүйелерiн енгiзудi қамтамасыз ету үшiн, Компанияның бүгiнгi күнi ескiрген және қажетті сенiмдiліктi қамтамасыз ете алмайтын телекоммуникация жүйелерiн толығымен қайта құру қажет. Өндiрiстiк-технологиялық байланыс жүйелерi Қазақстан Республикасының территориясында орналасқан барлық өндiрiстiк объектілерiнен және мұнай құбырларынан қажетті мәлiметтер алу және телефондық байланыс мiндеттерiн орындаулары керек. Компанияның өндiрiстiк-технологиялық байланыс жүйесiне келесi негiзгi компоненттер кiредi: жердегi спутниктiк байланыс станциялары, автоматтандырылған сандық телефон станциялары, радио байланыс құралдары және радио релейлiк желiлер.

      Компанияда, әртүрлi байланыс құралдарын пайдаланушылардың кедергiсiз бiр-бiрiнен қажеттi мәлiметтер алуларын қамтамасыз ету үшiн, бiрыңғай ақпараттық кеңiстiк құру қажет. ЕRР жүйесiнiң шеңберiнде, ақпараттар ағымдары мен құжаттар айналымын басқарудың автоматтандырылған электрондық жүйесiн енгiзу, әртүрлi саладағы ақпараттық-телекоммуникациялық ортаны құру мiндеттерiн шешедi. Ол кез-келген аймақтағы әрiптестерге ПЭВМ бойынша, кез-келген байланыс торабы арқылы (телефондық, сандық, телеграфтық, телекстiк) электронды хат, факс, телекс, телеграммалар қабылдайтын жақтың кез-келген байланыс жабдықтарына және керiсiнше жiберуге мүмкiндiк береді; Компанияның телекоммуникациялық жүйесiнiң ақпараттар орталығында сақтаулы мәлiметтерге шығуға мүмкiндiк бередi.

      Байланыс құрал-жабдықтарының 2000 жылдағы жағдайы

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК құрамына Компанияның байланыс құрал- жабдықтарына қызмет жасауды қамтамасыз ететiн үш байланыс кәсiпорыны кiредi.

      Қазiргi уақытта бұл кәсiпорындар ескiрген байланыс құрал-жабдықтарын пайдалануда, олардың негiзгі сипаттары төмендегiдей:

      Жоғарыдағы мазмұндауға байланысты, мұндай жүйелердi пайдалану қиыншылықтарының бiрнеше себептерi бар:

      - Аппаратураларға қажеттi қосалқы бөлшектерiнiң жоқтығы;

      - Кабельдердi жабайы түрде тонау;

      - Ежелгi АТС пайдалану және т.б.

      Осыларға байланысты, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК 1997 жылы

өндiрiстiк-технологиялық байланыс жүйесiн, қазiргi заман талабына сай

жетiлдiру жөнiнде нақты шешiм қабылдады. ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК

өндiрiстiк-технологиялық жүйесi, Қазақстан Республикасының

территориясындағы орналасқан өндiрiстiк және мұнай құбырлар объектiлерiне

мәлiметтер беру, алу және телефондық байланыс жасау мiндеттерiн орындауға

тиiс.

     ПТСВ құрамы

     ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК өндiрiстiк-технологиялық байланыс жүйесiнiң

құрамына келесi негiзгi компоненттер кiредi:

     1) жердегi спутниктiк байланыс станциясы (ЖС);

     2) автоматтандырылған сандық телефон станциясы (УПАТС);

     3) радио байланыс құралдары;

     4) радио релейлiк желi (РРЛ).

     Жүзеге асырудың қысқа мерзімді бағдарламасы.

     Қазiргi уақытта халықаралық стандарттарға және заман талаптарына сай

технологияның негiзiнде интеграциялық телекоммуникациялар инфрақұрылымын

құру жоспарланып отыр.

     Жобаның мақсаты:

     - Мұнай құбырларын басқарудың өндiрiстiк-технологиялық жүйелерiн

түбегейлi жаңартуды;

     - Кез-келген өндiрiс алаңдарын қазiргi заманның байланыс құралдарымен

қамтуды;

     - өндiрiстiк-технологиялық байланыстың барлық компоненттерiн жаңа

деңгейде;

     - ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК әкiмшiлiк басқаруын қамтамасыз ету.

     Шешiм:

     Yш деңгейлiк интегрироваланған телекоммуникациялық жүйелер құру:

     - Талшықты-оптикалық, спутниктiк, кабельдiк және сымсыз арна

байланыстарына;

     - құрылымдастырылған ЛВС;

     - SDН, АТМ, ҒR, IР технологиясына негiзделген және әкiмшiлiк басқару

мен өндiрiстiк басқару үшiн қажеттi әртүрлi ақпараттар беру жөнiнде кең

көлемде қызмет көрсетудi жүзеге асырады.

     Жобаның негізгi мiндеттерi:

     Қазiргi заман талабына сай, санды технология мен хаттамаларға

негізделген интегрироваланған телекоммуникациялық жүйелер құру.

     - Базалық арна байланыс жүйелерiн қайта жаңарту;

     - Спутниктiк арна байланыс жүйелерiн қайта ұйымдастыру және дамыту;

     - Талшықты-оптикалық магистралдарды құру.

     - Базалық телекоммуникация тораптарын (жетілдiру) құру.

     - Телекоммуникация топтарын бақылау-өлшеу құралдарымен жабдықтау;

     - Кабельдiк жүйелерді жетiлдiру.

     Қазiргi заман талабына сай ЛВС инфрақұрылымын құру.

     - Технологиялық қамтамасыз ету жүйелерiн жетiлдiру;

     - Корпоративтiк телефон желiлерiн жетiлдiру;

     - Ақпараттарды қорғауды ұйымдастыру;

     Компанияның технологиялық қызметiн радио байланысымен қамтамасыз ету;

     Корпоративтiк желiнi басқаратын орталық құру.

     Интегрировтiк жүйе құру

     Компанияның интегрировтiк телекоммуникациялық жүйесi қазiргi заманғы

мәлiметтер беру ортасы мен сандық технологияға сай негiзде жасалуы қажет.

     Негізгі жүйелердi қайта жаңарту үшiн:

     - Спутниктiк байланыс арна жүйелерiн қайта құру және дамытуды;

     - Телекоммуникациялық негізгі тораптар (жаңартылған) құру:

     - Бақылау-өлшеу құрал-жабдықтарымен қамтамасыз ету;

     - Кабельдiк байланыс желiлерiн жаңарту қажет.

     Жүйелердi қайта жаңарту жұмыстарын 2005 жылы аяқтау жоспарланып отыр.

     6. Кадрлар саясаты.

       Қызметшілердің кәсіпқорлығын одан әрі арттыру мәселелерін шешу үшін, Компания келесі шаралар мен бағдарламаны енгізу және өткізуді қарастырады.

      1. Құбыр транспорты, бухгалтерлік есеп, менеджмент салалары бойынша бар оқу курстарының барлығының деректер базасын құру;

      2. Шет елдiк ұқсас компаниялармен тәжiрибе алмасу бағдарламасы;

      3. "Карьер жоспары" бағдарламасын енгізу;

      4. Оқу орталығын құру.

      Мақсат - Компанияның бiлiкті кадрларға сұранысын, кадрларды қайта даярлау және бiлiктiлiгін арттыру арқылы қанағаттандыру. Ақпарат-ресурстар орталығын құру шеңберiнде:

      1. Мерзiмдi баспа, оқу құралдары, семинарлар мен конференциялардың материалдары негiзiнде кiтапханалық коллекторлар қалыптастыру;

      2. Компанияның қызметтерiне қатысты ағымдағы ақпараттар негізiнде ақпараттық дайджестердi құру;

      3. 10 орындық компьютерлiк класс (сынып) ашу;

      4. Компьютерлiк тематикалық кiтапхана ашу.

      Мақсаты - Компания қызметшiлерiн салалық қызметтердiң мәселелерi

бойынша, толық ақпарат алуларын қамтамасыз ету; қызметшiлердiң өз

беттерiмен білiмiн көтеру, iшкi семинарларды ұйымдастыру үшiн қажеттi

материалдық-техникалық база құру.

     Компания қызметшiлерiн өз жұмыс орындарында оңтайлы пайдалануды

қамтамасыз ету үшiн:

     1. Зерттеу жөнiндегі методиканы дайындау;

     2. Басшы талаптарына сәйкес, мотивацияны зерттеу жөнiндегi бағдарлама

құру;

     3. Қызметшiлердi аттестациялау.

     Кадрлар ресурстарын орналастырудың оңтайлы моделiн құру мақсатында:

     1. Компанияның қадрлық жоспарлау жөнiндегi бағдарламасын әзiрлеу;

     2. Компанияның кадрлық жоспарлау жүйесiн нақты жұмысқа енгiзу.

     Қызметшілердiң жетілуi

     1. Қызметшiлердiң жетiлуi өндiрiс қызметiнiң маңызды бiр факторы

болып саналады. Қызметшiлердiң жетiлуi дегенiмiз, кәсiптiк және бiлiктiлiк

өсуiне бағытталған шаралардың жиынтығы, ол өзiне мыналарды қосады:

     - қызметкердi оқыту;

     - қызметкердi ротациялау;

     - еңбек нәтижелерiне баға беру;

     - резервтермен жұмыс істеу;

     - "Карьер жоспары".

       2. Компания өзінің қызметкерлерінің жетілуіне жыл сайын қаржы бөледі. Бұл біршама күрделі қаржы бөлумен байланысты, сондықтан, қызметшілердің жетілуіне бюджет қалыптастыру маңызды шара болып саналады.

      7. Қорытынды

      Жоғарыда белгіленген басымдылық бағыттар және жоспарланған шаралар мен бағдарламалар негізінде, сондай-ақ жүк айналымының маңыздылығын ескере отырып, Компанияның 2000-2005 жылдарға арналған Индикативтік жоспары дайындалды.

      1. Осы ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК 2000-2005 жылдарға аралығында дамудың Индикативтік жоспарындағы есептеулердің негізгі вариантында Атырау-Самара мұнай құбырының өткізгіштік мүмкіншілігі жылына 15 млн. тонна жағдайындағы жүк айналымы және Қазақстан Республикасының Энергетика, индустрия және сауда министрлігі бекіткен Қазақстан Республикасындағы мұнайдың болжамдық балансы қабылданды.

      2. Қазақстан Республикасы Үкіметінің "Акциялардың мемлекеттік пакетінің дивидендтері және ұйымдардағы мемлекеттік үлестің кірістері мәселелері жайлы" 1999 жылдың 13 тамыздағы N 1159 Қаулысының 1.1 бабына сәйкес акциялардың мемлекеттік пакетіне деген дивидендтер деңгейі бүкіл кезеңге (2000-2005 ж.ж.) Қоғамның таза кірісінің 10% мөлшерінде бекітілді.

      3. Бұл Индикативтік жоспар алдыңғы жылдың нәтижелеріне байланысты, жыл сайынғы негізде қайта қаралып және түзетулер енгізілетін болады. Сонымен қатар, мұнай құбырларының сол кезеңдегі жағдайы, сондай-ақ ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК қолданып жүрген жүйелерге өткізілген мониторинг және диагностика жұмыстарының нәтижелері ескеріледі.

      8. ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК 2000-2005 жылдар аралығында индикативтік

      даму жоспарының есептері

      1. Бұл есептер ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК барлық қызметтерімен байланысты, Компанияның шығысы мен табыстарын ескередi.

      2. Компанияның 2000 жылға арналған шығысы мен табыстары Компанияның 2000 жылға арналған бюджет жобасының шығыс пен табыс бөлiгiндегi деңгейде қабылданған.

      3. Табыс бөлiгiнде жүк айналымы мен тасымалдау көлемінің болжамдары пайдаланып, мұнай өндiрушi кәсiпорындардың Мұнай балансы бойынша, ҚР Энергетика, индустрия және сауда министрлiгіне берген мәлiметтерiнiң негiзiнде құрастырылған табыс болжамы деңгейiнде қабылданды. Есептеу барысында долларлық тариф пайдаланды.

      Табыс бөлiгiн калькуляциялау барысында келесi мәлiметтер есепке алынды:

      - Мұнай өндiрушi кәсiпорындардың, ҚР Энергетика, индустрия және сауда министрлiгіне берген болжамды Мұнай балансы;

      - Компанияның пайдалануға берiлуге тиiстi инвестициялық жобалары; Атасу станциясындағы мұнай құю эстакадасының құрылысы; Атырау-Самара мұнай құбыр жүйесiн кеңейту, сондай-ақ Үлкен Шаған-Атырау мұнай құбыры құрылысының жобасын iске асыру;

      - болжамдық көлемде қазақстандық мұнайды айдауға байланысты КТК құрылысын салу және оны пайдалануға беру;

      - Ақтау қаласындағы порттың, темiр жолдардағы құю эстакадаларының және барлық мұнай құбырлары жүйелерiнiң өткiзгiштiк күш-қуаттарын арттыру;

      - Мұнай айдау жүйелерiн пайдалану отандық мұнай өңдеу зауыттарының барынша жұмыспен қамтамасыз етумен байланысты.

      Жоғарыда айтылған фактiлердi ескере отырып, Компания табыстарын кезеңдерге байланысты былайша бөлдi:

      4. Компанияның филиалдары бойынша, 2001-2005 жылдарға арналған шығыс бөлiгi ауыспалы және тұрақты болып құрылады:

      - Ауыспалыны құрайтындар "Электроэнергия", "Қазандық-пештiк отындар" және "технологиялық шығындар" бабына байланысты шыққан шығындар мұнайды айдау көлемiне немесе жүк айналымының, сондай-ақ "Күрделi жөндеу жұмыстары" бабына байланысты шыққан шығындар мұнай құбырларын пайдалану және жүк айналымының режимдерiне байланысты.

      Түсетiн табыстардың (мұнай айдау немесе жүк айналымының көлемiне) өсуiне байланысты, Компанияның негізгi құралдарын күрделi жөндеуден өткiзу, тасымалдау көлемiне тiкелей байланысты болады. Ауыспалы шығындардың тағы бiр түрi "Амортизациялық" бабы бойынша шыққан шығындар бөлiнген күрделi қаржылар, күрделi құрылыс салуды және жобаларды жүзеге асыруды орындауға байланысты.

      - Тұрақтыны құрайтындар Компанияның 2000 жылға арналған бюджет жобасы бойынша қабылданған шығатын шығындар деңгейiндегi барлық басқа шығындар баптарынан тұрады.

      5-тармақтың қазақша аудармасы жоқ.

      5. В анализе развития компании были рассмотрены несколько вариантов с различным процентом по выплате дивидендов. При ставке дивидендов - 50% компании будет недостаточно заемных средств (дефицит средств - до 2006 года), а так же нарушается план по выплате займов. В

соответствии с п. 1.1 Постановления Правительства Республики Казахстан от

13 августа 1999 года N 1159

P991159\_

  "О вопросах дивидентов на

государственные пакеты акций и дохода на государственные доли участия в

организациях" установлен уровень начисления дивидентов на государственный

пакет акций в размере 10 % от чистого дохода Общества на весь период

(2000-2005 годы).

     Қағаз мәтінінде таблицалар жоқ.

                          Қосымшалар

           2000-2005 жылдар аралығында дамудың Индикативтік жоспары

     1 Қосымша

     Қолданып жүрген тарифтік методология

       1998 жылдың 5 маусымында N 16/1 Қазақстан Республикасының Стратегиялық жоспарлау және реформа жөніндегі Агенттігі мен Баға және монополияға қарсы саясат жөніндегі Комитеті "Қазақстан Республикасының мұнай құбырлары бойынша мұнай тасымалдау тарифін есептеу методикасын" бекітті. Бұл методиканың қажеттiлігі Қазақстан Республикасының рыноктік экономикалық қатынастарға өтуге, монополистердiң қызметтерiн реттеу үшін, қажетті экономикалық негізделген өлшем бiрлiктерiнiң құқықтық құжаттарының жоқтығынан туындап отыр. Компания жаңа тарифтiк методологияны (қолданып жүрген дүние жүзiлiк стандарттармен сәйкестендiрiлген) дүние жүзiнде мұнайдың бағасы төмендеу тенденциясы біліне бастаған кезде енгiзiлдi.

      Қолданып жүрген тарифтiк методологияның негiзделген принциптерi, iске асырылған активтер капиталының құнын қайтару болып саналады, атап айтқанда:

      - Пайдалануға шыққан қажеттi шығындарды қайтару;

      - Тасымалдау процесстерi кезiнде iске асырылған өндiрiстiк активтерден түсетiн пайдалардың мөлшерi мен есептерiн белгілеу.

      Сонымен қатар, бұл "...методикасы" қазiргi уақытта ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК сұраныстарын толығымен қанағаттандыра алмай отыр, сондай-ақ 1,5 жыл жұмыс iстеген кезде бұл "методиканың" кемшіліктерi анықталды.

      Қолданып жүрген тарифтiк методологияның кемшiлiктерi

      1. Компанияның негiзгi қорын нақты бағалауға сәйкестендiрiп, негiзгi қордың дәл құны және осыған сәйкес амортизацияға бөлiнген қаржы көлемi шаққан шығындар мен негiзгi қордың құнында көрсетiлмейтiндігін атап өткен қажет. Активтер құны бухгалтерлiк мәлiметтер сәйкес негiзгі қордың қалдық құнына байланысты анықталады. Ал, егер нақты көрсеткiштерге келетiн болсақ, бұл құн бухгалтерлiк мәліметтерден алты есе жоғары болады. Осыған байланысты Компания негізгі пайданы ала алмай отыр.

      2. Капитал құны көптеген қауiп-қатерлерге байланысты қалыптасады, ал ол дүние жүзiндегі құбырмен тасымалдаудың нақты көрінiстерiн толығымен бейнелей алмайды.

      3. "Қазақстан Республикасындағы магистральдық мұнай құбырлары бойымен мұнай тасымалдаудың тарифiн есептеудiң методикасына" сәйкес, жекеленген маршруттар бойынша мұнайды айдаудың еңбекақы мөлшерiнiң негізгi тарифтерi, әрбiр объектiлер үшiн белгіленген, оның қашықтығы мен үлес тарифтерi ескерiле отырып шығарылады. Сондықтан, мұнайды тасымалдаудың құны маршруттың қашықтығына тiкелей пропорционалды болады. Бұл барлық клиенттер үшiн бiркелкi мүмкiндiк жасау принциптерiне толығымен жауап бермейдi, өйткенi Магистралдық мұнай құбырынан қашықтау орналасқан участiктерiндегі мұнай өңдеу кәсiпорындары (Қаламқас, Қаражамбас) жан-жақты тежеулер жасап отыр.

      4. Табыс тарифiне болашақта:

      а) жаңа қуат күштерiн салуға;

      б) қолданып жүрген қуат күштерiн қайта жаңартуға келетiн инвестициялар көлемi көрсетiлмейдi.

      Бұл инвестициялардың құны жаңа қуат күштерiн пайдалануға қосқан кезде ғана табыс көрсеткiштерiне қосуға болады. Сондықтан, компания мұндай барлық инвестицияларды өз немесе тартылған қаржылар есебiнен қаржыландырулары керек. Мұндай капиталдың негiзгi сомалары болашақ тарифтерге салынған амортизациялыққа бөлiнген қаржы есебiнен толықтырылады, ал табыс капитал құны есебiнен қамтамасыз етiледi.

      Қолданып жүрген тарифтiк методологияның жоғарыда айтылған кемшілiктерiн ескере отырып, қазiргi уақытта ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК "Артур Андерсен" консалтингтік компаниямен бірігіп, қазіргі кездегі дүниежүзілік стандарт пен талаптарды толығымен қанағаттандыратын тарифтік методологияны жетілдіру жөнінде ұсыныстарын дайындады.

      Жаңа тарифтiк методология

      Қолданып жүрген тарифтiк методологияны жетiлдiру жөнiндегi ұсыныстар мыналарды:

      негiзгi қор құны және амортизацияға бөлiнетiн қаржы, тарифтiк құрылым және табыс мөлшерiнiң есебi айқындайды.

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК негізгi қорларының құны және амортизациялыққа

      қаржы бөлу

      Қазiргі уақытта ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК активтерiнiң баланстық құны нарықтық құннан әлде қайда төмен, 1998 жылдың шiлде айында есептелiнген еңбек ақы мөлшерiнiң кiрiс бөлiгі қолданысты жүрген активтердiң нарықтық құнының 15 пайыздық деңгей көлемiнде қаралған болатын.

      Негiзгi қорлардың құнын қайта бағалау, олардың қалдық құнын Компания өмiр сүрiп отырған нарықтық жағдайларға сәйкестендiру мiндеттерiн қояды.

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК қайта бағаланған активтерi Компания балансына алынады. Алдын ала жасалған есептер мынаны көрсетедi:

      Бiрiншiден, қайта бағаланған активтердiң үлкен бөлiгi, яғни бағаланғанға дейiнгі жиынтығының 15 пайыз көлемiнде салық төлеуге.

      Екiншiден, егер Компанияның барлық негізгi қаржыларының нарықтық құндарының тарифтерiн реттеу мақсатында тез арада қайта бағалау жасалған жағдайда, онда амортизацияға бөлiнген қаржы мен активтердiң табыс бөлiгін ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК қолданыста жүрген барлық активтерiне қоса есептегенде ол тарифтердiң айтарлықтай өсуiне әкеледi.

      Осыған байланысты, осындай қолайсыз жағдайларды қайталамау мақсатында Компания өзiнiң барлық активтерiн негiзделген нарықтық құнын бағалауды жоспарлап отырған жоқ, тек қана негізгi топтарға жататын өндiрiстiк активтердi, оларға қоса магистралдық мұнай құбырлар тобына жататын "машиналарды, құрал-жабдықтар мен таратқыш қондырғыларды" және "көлiктердi" бағалауды жоспарлап отыр.

      Бүгінгі күнi ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК негізгі қорларын қайта бағалауды өткiзу қажеттiлiгi төмендегi факторларға байланысты:

      - ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК негізгi қорлар құнының төмендiгi, оларды таза пайда табудан құр қалдыруда, ал түскен таза пайдаларды қолданып жүрген инфрақұрылымдарды кеңейту және қайта жаңарту жұмыстарын инвестициялауға жұмсалған болар едi.

      Негiзгi қорлар құнының төмендiгi мемлекеттi қосымша табыстан, яғни ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК жоғарғы табыстарынан республикалық бюджетке (НДС және табыс салығы) және негiзгі қорлар құндарының жоғары болуынан (мүлiк салығы) жергілiктi бюджеттi түсетiн салықтардан құр қалдырады.

      Активтердiң төменгi құны есебiнен пайда мөлшерiн көтеру әдiсiне келсек, инвесторлар мен мұнай өндiрушi компаниялар тараптарынан түсiнбеушiлiк туады. Бұл әдiс негізiнен қысқа мерзiмдерге ғана тиiмдi.

      Сондықтан, Компания бұл мәселелердiң шешу жолы Компаниялардың негізгі қорларын қайта бағалау деп түсiнедi. 1999 жылдың қазан айында ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК негізгі қорлардың нақты нарықтық құнын алатын компаниялар арасында тендер өткiзiлдi. Бұл тендердің қорытындысы бойынша жеңiске американдық "Амеriсаn" бағалау компаниясы жетiп, қазiргі уақытта өз жұмыстарын 2000 жылдың 10 наурызында аяқтау туралы Компаниямен келiсiмге қол қойылды.

      Қайта бағалаумен байланысты туындаған елеулі қиыншылықтар

      А. ЖАҚ "ҚазТрансОйл ҰМТК қайта бағаланған активтері Компаниялар балансына алынады. Бұл қайта бағаланғанға дейінгі жалпы соманың 15 пайызы көлемiнде қайта бағаланған активтерден салық төлеумен байланысты. Сондықтан, бұл салық өте жоғары болады.

      В. Тарифтердi есептеу үшiн, негiзгi қорлардың құнын нақты ақшамен бағалау қажет, ол үшiн Қазақстан Республикасының табиғи монополияларды реттеу, бәсекелестiктi қорғау және шағын бизнестi қолдау жөніндегi Агенттіктің келiсiмі қажет.

      Негiзгi қорларды нақты ақшамен бағалау мынадай мүмкiншiлiктер бередi:

      - теңгенiң девальвацияға ұшырау мүмкіндiктерiне байланысты Компания активтерiнiң одан әрi құнсыздануына жол бермейдi;

      - несие берушiлер үшiн инвестицияның тұрақты қамтуын қамтамасыз етедi, сондықтан бұл әдiлеттi бағамен капиталға жол ашатын негiзгi құрал болып саналады.

      С. Амортизацияға бөлiнетiн қаржы да тарифтердi қалыптастыруда маңызды аспекттердiң бiрi болып саналады.

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК салықтық есеп беру үшiн, өздерiнiң негiзгі қаржыларын бұрынғыша есепке алатын болады, яғни, мiндеттi есеп беруге сәйкес және шегеруге жататын амортизацияға бөлiнген қаржылар деңгейi бұрынғыша қалады. Бiрақ, реттеушi органдарға берілетiн есепте активтердiң нақты құндары (яғни өте жоғары) және тарифтердi қалыптастыру мақсаты үшiн амортизация көрсетiлетiн болады, онда ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК табысы мiндеттi есеп беруге қарағанда салықты шегергенге дейiнгi жағдайдан төмен болады. Сондықтан, табыс мөлшерлерiн есептегенде оны активтерге қосымша түрiнде ескерген жөн, өйткенi Қазақстандағы қолданып жүрген салық ережелерi амортизацияларға шығатын шығындарды ескермейдi, ал ол болса инвестициялардың негізгі жалпы сомасын табыс көздерi есебiнен толтыруға және табыс салығы салуға алып келедi.

      Тұжырым.

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК аз шығын шығару арқылы капиталдар рыногiне шығу факторы негізгі қаржыларды долларға сәйкестендiру активтердi қайта бағалауды өткiзуге байланысты емес. Негiзгі қаржылардың құнын сәйкестендiру баламалығына қосымша, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК өзiнiң экономикалық құнын сақтау үшiн, айналымдағы таза капиталды да сәйкестендiрулерi қажет.

      Табыс мөлшерлерiнiң есебi.

      "Капиталдың құны" орташа мөлшер көлемi болып саналады:

      а) салықты шегергенге дейінгі капиталға қосылатын нарықтық табыс;

      б) тарифтiк кезеңге сәйкес қарыз капиталы мен акционерлердiң үлестерiн "өлшегіш" коэффициентi ретiнде қолданатын қарыз капиталының құны "капитал құны" болып саналады.

      Қолданып жүрген методологияға сәйкес, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК өзiнiң меншiк капиталына салық төлегеннен кейiн ғана табыс мөлшерiн, өндiрiстiк, құрылымдық және басқада қауiп-қатерлердiң түрлерiн және АҚШ 30 жылдық мерзiмге арналған қазыналық облигациядан түсетiн пайда мөлшерiне ескере отырып есептеген.

      Шешу жолдары - "Артур Андерсен" консалтингтiк компаниясының табыс мөлшерiн есептеу жөніндегі жаңа ұсыныстарын қабылдау.

      Капитал құнын, әсiресе акционерлiк капитал құнын анықтау халықаралық капитал рыногімен тығыз байланыста болуы керек. Оның негізгi себебi, инвесторлар өздерiнiң капиталын барлық салық түрлерiн төлегеннен кейiн, пайда табатынына көздерi жетпейiнше өз капиталдарын инвестицияламайды.

      Бірінші кезең, қажетті салынатын салықтардан есеп айырысудан кейінгі пайдадан тұрады, онымен ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК реттеуші органдар үшін есеп беру ережесіне сәйкес, капитал салған инвесторлармен есеп айырысуларына болады.

      Капиталға табыс американдық мұнай өткізуші компаниялардың қарапайым акцияларының құнын көтеруден және алғашқы дивидендтік кірістерден қалыптасады. Сақтандыруға байланысты қауіп-қатерлерге қосылатын үстеме, Қазақстан бойынша бiрiншi сыныптағы несиемен салыстырғанда, рыноктағы долларлық еврооблигацияның жалпы айырмасына теңестiріледi. Егер, акциялар Қазақстаннан тыс жерлерге сатылмаса, онда оған акцияларды теңгеге деноминировалап сатуға салынатын және Қазақстаннан тыс жерлерде оны АҚШ долларына айырбастауға салынатын кез-келген салықтың мөлшерiн қосқан жөн. Қауіп-қатерлердi реттеуге қосылатын үстеме, екi себептерде пайда болуы мүмкiн. Біріншіден, табыс мөлшерiне қосылатын қосымша реттеушi органдардың рұқсатымен iске қосылған активтердi қайта бағалауды алдын-ала болжалау дәрежесімен байланысты болады. Екiншiден, айырбас курсына жарым-жартылай тұрақты баға қою, табыс мөлшерiне қосылатын қосымшаны бiршама дәрежеде өсiрер еді.

      Бұдан әрi (2 кезең) акционерлiк капиталдар мен қарызға беретiн капиталдардың құнын есептеу қажет.

      Бұдан әрi (3 кезең) реттеушi органдар үшiн есеп беруде амортизациялық қаржыға салынатын салық үшiн резерв (қор) қалыптастыру қажет. Бұл салық өседі, өйткенi, активтерге салынатын амортизациялық бағалар салықтық есеп беру үшін емес, реттеу мақсаттары үшiн қайта бағаланады және салық амортизациясынан көп болады.

      Ақыры (4 және 5 кезеңдер) 2 және 3 кезеңдердiң нәтижелерiн Компанияға халықаралық капиталды өз еріктерiмен салуды ынталандыру, салықтарды төлегеннен кейін табыс табуды қамтамасыз ету және шыққан шығындардың пайыздарын жабу, активтердi АҚШ долларымен реттеу мақсатында индекстеп есептеп қосу үшiн бiрiктірген қажет.

     Мұнайды тасымалдаудың тарифтiк құрылымы

     ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК қазiргі кезде қолданып жүрген тарифтік

құрылымы өте қарапайым. Барлық тарифтiк түсімдер мұнай айдауға төленген

төлемдер есебiнен түседi. Алдыменен тарифтік үлес есептелiнедi, одан кейiн

әрбiр құбыр участкілері үшін, тасымалдау тарифi жеке-жеке төмендегi

формула бойынша есептелінеді:

                                        Тарифтiк түсiм

Тарифтік үлес (1000 км. \* 1 тоннаға) = ---------------- Х 1000 км

                                         Жүк айналымы

                                Тарифтiк үлес (1000 км.)х участкі қашықтығы

Тасымалдау тарифi (1 тоннаға) = ------------------------------------------

                                                   1000

       Қарапайым ғана ереже, бiрақ, бұл қуат күштерiнiң операторларын, сондай-ақ тұтынушыларды ынталандыру жолдары арқылы қуат күштерi мен тиімділікті арттыру үшін елеулi мүмкіншiліктердi пайдалануға мүмкiндiк жиі бермейді. Атап айтқанда, нарықтық бәсекелестiк жағдайларда қуат күштерiн толығымен пайдаланбасаң, онда қызмет көрсету бағалары бiршама төмендейдi.

      Қолданып жүрген тарифтік құрылымға сәйкес, мұнайды тасымалдау бағасы маршрут қашықтығына тiкелей пропорционалды және бұл компания қызметіне өзінің кері әсерін тигізеді, өйткені, кен орындары мұнай құятын пункттерден (Атыраудағы және Самарадағы МӨЗ) қашықта орналасқан.

      Мысалы, Қаламқас және Қаражанбас кен орындары қашықта орналасқандықтан Самараға 1 тонна мұнай тасымалдау үшiн, тиiсiнше 14,7 және 14,1 доллар көлемiнде төлесе, ал "Теңгiзшевройл" компаниясы 7 доллар көлемiнде төлейдi. Жоғарыда айтылған екi кен орындарында мұнай өндiру бағалары, "Теңгiзшевройл" компаниясының мұнай өндiру бағаларынан әлде қайда жоғары. Қаламқас және Қаражанбас кен орындарында мұнай өндiрудiң көлемiн арттыруға, оны тасымалдауға және өндiруге шығатын шығындардың жоғарылығы кедергi болады, ал ол мұнай тасымалдау жүйелерiнiң қуат күштерiнiң артуына керi әсерiн тигізуі мүмкін.

      Тарифтiк үлес пен пошта маркаларының тарифіне - жаңаша көзқарас

      Дүниежүзілiк практикада монополиялардың субъектiлерiне қызмет көрсетудiң алуан-алуан тарифтік құрылымдары бар. Бiздiң ойымша, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК тұрақты шығындарды бөлудiң негiзгi үш механизмын пайдалана алады, оларды қызмет көрсетудiң әрбiр түрлерiне жеке-жеке немесе бiр-бiрiмен байланыста қолдануға болады:

      1) Жүк айналымына негізделген тасымалдау тарифi;

      2) Тасымалданатын өнiмдердiң көлемiне негізделген "пошта маркаларының" тарифi;

      3) артық тиелген жүктiң тарифi.

      1 және 2 факторларды ескi тарифтiк бөлiсу әдiсiмен бiрiктiре отырып қолдану ұзақ қашықтарға тасымалдау немесе аздап жұмыс қуаты аздап жүктелген мұнай құбырлары участiктерiнiң тарифiн елеулi төмендетуi мүмкiн және жұмыс қуаты барынша жүктелген немесе қысқа қашықтарға тасымалдау тарифiн көтеруi мүмкiн. Сонымен қатар, бұл жалпы жүк айналымының елеулi түрде белсендiлiгiн арттыруға, қызмет көрсету сапасын көтеруге және түсетiн қаржы көлемiнiң ұлғайуына көмегін тигiзедi. Ал, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК болса жаңа қуат күштерiн салуға қайта инвестиция жасай алар едi.

      "Пошта маркаларының тарифi" мұнай құбырлар жүйесiне жiберiлген 1 тонна мұнайға тiкелей шығатын шығындарды шамамен болжалайды. Ал, көпшiлiк тiкелей емес шығатын шығындар iс жүзiнде трансакцияларға қызмет көрсетуімен және бухгалтерлiк есепке алу, есеп берумен, мұнайды есепке алумен байланысты және ол шығатын шығындар маршрут қашықтығына емес, тасымалдау көлемiне байланысты ғана.

      Жоғарыда айтылған проблемаларды шешу үшiн, жүк айналымы мен "пошта маркаларының" тарифiне негізделген тасымалдау тарифiмен бiрiктiрiп қараған лайықты болар едi.

      Тарифтiң бiр бөлiгі, компанияның тiкелей емес шыққан шығындарын қоса есептеп, мұнай тасымалдау жүйесiне жiберiлген 1 тонна мұнайдан өндiрілiп алынар едi. Тарифтің екіншi бөлiгі, немесе тарифтiк үлес болып табылатын бөлiгi, айдалған 1 т./км. мұнай және нақты мұнай құбырлары участігінiң есебiнен есептен шығаруға болатын тiкелей шығатын шығындар негiзiнде есеп айырысады.

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК аралас тариф:

      1. Қаламқас және қаражамбас кен орындарында мұнай өндiрудi ынталандыруға және осыған сәйкес ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК тасымалдау қызметiнiң көлемiн ұлғайтуға;

      2. ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК мұнай құбырлар жүйесiнiң қызметiне тұтынушылардың барлығына бiрдей жағдай жасауды қамтамасыз етуге мүмкiндiк бередi.

      Қорытынды:

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК, қазіргі жағдайда бейімділігін сақтауға және компанияның тасымалдау жүйелерін тиімді пайдалану үшін, қолданып жүрген тарифтік методологияны дамыту қажет деп санайды.

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК жаңа мыңжылдықтың табалдырығында тұр. Болжам бойынша 2002 жылы Каспий Құбырларының Консорциумы (КҚК) iске қосу жоспарланып отыр. Каспий Құбырларының Консорциумын іске қосу мұнай өндiрушi компанияларға мұнай тасымалдаудың балама жолын берiп отыр. Бұл қазiргі кезде қолданып жүрген КТО құбырлар жүйесiне бәсекелестік туғызады, сондықтан, бизнестi қолдау көрсету мақсатында Компания өзiнiң тасымалдау жүйесiн қолданып жүрген клиенттерге жан-жақты жағдайлар жасау керек. Бұл үшiн, КТО тасымалдау инфрақұрылымдарын дамыту қажет, жаңа объектiлердi iске қосу керек, ол бiршама өзiнiң және несие капиталдарын талап етедi. Сондықтан, компанияның мұнай тасымалдаудағы көрсететiн қызметiнiң сапасы мен тарифi, мұнай өндiрушi кәсiпорындарының тасымалдаудың балама жолдарын пайдалануға, яғни, КҚК, темiр жол, өздерiнiң құбырларын салуға себепшi

болмаулары керек.

     Осыған байланысты, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК несие қаржылары есебiнен

күрделi қаржы бөлудi бағдарламасын дайындады, ол 2000 жылы жүзеге асады.

Бұл бағдарлама Қазақстан Республикасының мұнай өндiрушi компаниялардың

сұраныстарын сапалы және толығымен қанағаттандыру үшiн, ЖАҚ "ҚазТрансОйл"

ҰМТК өте қажеттi инвестициялық жобаларды қамтиды. Компания бұл жобаларды

2005 жылға дейiн аяқтауды жоспарлап отырғандығын атап өткен жөн.

     2 Қосымша

     ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК несиеге қаржы алу есебінен жүзеге асырылатын

инвестициялық жобалардың сипаттамасы

     1. ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК мiндеттенуiне байланысты тартылған қаржылар

есебiнен жүзеге асырылатын, жобалар тобы.

     - SСАDА жобасы;

     - Атырау-Самара мұнай құбырын жаңарту және қайта құру жобасы;

     - Кеңқияқ-Атырау мұнай құбырының құрылысын салу;

     - "Атасу" мұнай айдау станциясында темiр жол эстакадасын салу жобасы;

     - Павлодар-Шымкент мұнай құбырының Қарақойын-Атасу участiгiн қайта

құру жобасы (реверсировтік мұнай құбыры);

     - "Атырау-Самара мұнай құбырының Атырау мұнай айдау станциясында

жоғары жабысқақ мұнай құю торабының" жобасы;

     - "Құмкөл бас мұнай айдау станциясының" жобасы;

     -  Жапондық "Мицуи" арнайы техникаларын сатып алу жөнiндегi жоба;

     - "Унифлюкс" үлгiдегi жолда қыздыру пешiнiң жобасы;

     - "Астрахань-Маңғышлақ" суағарының жобасы;

     - Астана қаласын газбен қамтамасыз ету мақсатында,

"Петропавловск-Көкшетау-Астана" мұнай құбырын газ құбыры етiп қайта

өзгертудiң жобасы;

     - "Астрахань-Маңғышлақ" суағарының күш-қуатын жобадағы межеге

жеткiзудiң жобасы.

     2. Инвестициясыз жүзеге асырылатын жобалар тобы

       Бұл топқа, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК тарабынан инвестициясыз жүзеге

асырылатын жобалар кiредi, оларда компанияның операторлық құқығы бар

немесе оны алулары мүмкiн, олар:

     - Каспий Құбырларының Консорциумы (КҚК) мұнай құбырының жобасы;

     - Үлкен Шаған-Атырау мұнай құбыры (Жаңа құбыр).

     3. Болашақтағы ұзақ мерзiмдi жобалар тобы

     Бұл топқа шельф кен орындарындағы мұнай өндiрудiң көлемi мен оны

өндiрудi бастау мерзiмдерiне байланысты, болашақтағы ұзақ мерзiмдi жобалар

жатады. Бұл жобаларды жүзеге асыру мерзiмi шамамен 2005 жылдан кейiн

басталады. Бұл жобаларға:

     - Ақтау портын қайта құру мен кеңейту және танкерлiк (баржалық)

тасымалдауды ұйымдастыру;

     - Батыс Қазақстан-Алашанькоу (Қытай) экспорттық мұнай құбыры;

     - Қазақстан-Түркiменстан-Иран мұнай құбыры;

     - Батыс Қазақстан-Баку-Джейхан ТрансКаспийлiк мұнай құбыры.

     2.1. Қосымша

     SCADA - жобасы

     Құбырлардың технологиялық объектілерін басқару жүйелерін

     қалыптастырудың негізгі принциптері

       Сорғыш станциялары мен құбырларды басқару жүйелерін қалыптастырудың негізгі принциптері құбырларды бір орталықтан басқару мен бақылауды жүзеге асыруды, сонымен қатар, мұнай ағатын жерлердi интенсивтi тауып алу қоршаған ортаны қорғау, технологиялық процестердiң тұрақтылығы, құбырлар жұмыстарының жоғары сенiмділiгін қамтамасыз ету, құбырлар жұмыстарының үзiлiстерiн мейлiнше азайту және пайдалану қауiпсiздiгін қамтамасыз ету керек. Сорғыш станциялары мен жылыту пункттерi вертикальды құрамдастырылған бақылау және мәлiметтер жинау диспетчерлік жүйесiне (SСАDА жүйесi) қосулары керек және оларға бақылау орнату керек. Орталық диспетчерлiк пункттегi SCADA жүйесi бiрқалыпты жұмыс тәртiбiнде құбырлар жүйелерiнiң тиiстi бiр бөлiгіндегi мұнай аққан жерлердi табуды және диспетчерлiк бақылау қызметiн орындауды қамтамасыз ететiн болады. Жергіліктi жерлерде мұнай жылыту және мұнай айдау пункттерiнiң басқару қызметтерiн қашықтық терминалдар (ҚТ) немесе бағдарланған логикалық бақылаушыларды (БЛБ) пайдалану арқылы орындайтын болады.

      Негiзгі қызметтер мен мiндеттер

      1. Технологиялық процестерге оперативтiк диспетчерлiк бақылау мен

басқару.

     2. Нақты уақытқа байланысты технологиялық процестердiң ахуалдары

жөнiнде объектi-бағытталған динамикалық графикалық мнемо нобайын

қалыптастыру.

     3. Автоматтандырылған объектiлердегi апаттарды, басқада оқиғаларды

тiркеу және баспа беттерiнде нақты бейнелеу.

     4. Нақты уақытқа байланысты бақылаудағы технологиялық параметрлердiң

маңызды трендiлерiн қалыптастыру.

     5. Мұнай құбырлары бойынша аққан мұнайларға оперативтiк бақылау.

     6. Мұнайға оперативтiк есеп жүргiзу.

     7. Электроэнергияларға оперативтiк есеп жүргізу.

     8. Есепке алу-есептесу және есеп беру операцияларын жүргiзу.

     9. Электро және химиялық қорғау құралдарының жұмыстарын басқару және

бақылау.

     10. Технологиялық процестердi тиiмдiлеу.

     11. Оперативтiк-анықтау қызметтерi

     Осы қызмет жиынтықтарынан әртүрлi төрт SCADA - участкілер түрi шығады.

     Диспетчерлiк Бас басқарма               - ДББ

     Филиалдың Орталық диспетчерлiк пунктi   - ОДП

     РНУ жергiлiктi диспетчерлiк пункті      - ЖДП

     СПН, НПС жергiлiктi диспетчерлiк пункт  - ЖДП

       ДББ, ОДП, РНУ және жергіліктi жерде орналасқан SCADA жүйелерiне құбырлардың технологиялық объектiлерiнен түскен ақпараттар жиналады және өңделедi, ал ол мәлiметтердi оперативтiк объектiлерде орналастыратын болады. Мұндай конфигурациялар объектiге бақылау жасау жүйесiнде бiр мезгiлде төрт жеке пункттердi орындауды қамтамасыз етедi.

      Бiрқалыпты жұмыс тәртiбiнде әрбiр уақыт iшiнде басқару қызметiн орындау тек қана бiр пункттен рұқсат етiлетiн болады. Ал, жалпы жағдайларда басқаруға бұйрық беру ОДП орындалатын болады.

      Жүйелердi құрудағы мақсат:

      - бағдарланған бақылаушылар негізiнде компанияның құбырлармен тасымалдау басқармасының сенiмдi және жоғары тиімдi құрылымдарын, сонымен қатар құбырлардың бір бөлігінде және ОДП, РДП, ЖДП деңгейлері үшін дербес ЭЕМ дайындау және енгізу

      - жылуэнергетикалық шығындарды есептей отырып құбырлар арқылы айдалған мұнайдың көлемiн орындау жөнiнде АСУ ПЭД ЕИСУ ақпарат берудi қамтамасыз ету

      - автомат жүйелерiндегi физикалық және моральдық ескiрген жабдықтарды ауыстыру қызметтердi орындаудың сенiмдiлiк деңгейiн арттыру функциялық мүмкiншiлiктердi кеңейту, алынатын ақпараттардың нақтылығын арттыру

      - компанияның орталық және филиалдар офистерiн, РНУ, НПС диспетчерлiк- басқару пункттерiн жоғары техникалық деңгейде құру.

      SСАDА жүйелерiнiң көмегімен бақыланатын құбырлар жабдықтары мен объектiлерiн сипаттау

      SCADA жүйесi орталықтандырылған диспетчерлiк бақылау жасауды және барлық құбырлар жүйелерiн басқаруды қамтамасыз етуi керек.

      SCADA жүйесi КТО құбырындағы келесi объектiлердi басқару және бақылау қызметтерiмен:

      - темiр жол және теңiз терминалдары бар сорғыш станцияларын;

      - мұнайды жылытатын пешi бар және резервуарлар паркi бар сорғыш станцияларын;

      - жылытатын пешi бар сорғыш станцияларын;

      - жылыту пункттерiн;

      - жол бойындағы тиек арматурасы бар бақылау пункттерi;

      - құбырларды катодтық сақтандырғышы бар станцияларды қамтамасыз етедi.

      Сорғыш станциялары мен жылыту пункттерi

      SCADA жүйесi мұнай айдау станциялары (МАС) мен жылыту пункттерiнде

келесi параметрлер бойынша басқару және бақылау қызметтерiн жүзеге

асыратын болады:

     - жекелеген жабдықтар топтарына емес, барлық объектiлерге қатысы бар

эксплуатациялық параметрi мен басқару қызметтерiн;

     - объектiлердiң iшкi жүйесiне қатысты, басқару функциялары мен

пайдалану параметрлерi (электрмен қамтамасыз ету істен шыққан жүйелердi

тоқтату (АО), өрт және газ дыбыс беру жүйелерi және т.б.);

     объектілерде пайдаланатын, модульдiк қондырғыға қатысты, басқару

функциялары мен пайдалану параметрлерi.

     2.2. Қосымша

     Атырау-Самара мұнай құбырын қайта құру және жаңарту жобасы

     Жобаның мақсаты:

     Атырау-Самара мұнай құбырының өткізу мүмкіншілігін жылына 10,05 млн.

тоннадан 15 млн. тоннаға дейін арттыру арқылы Қазақстанның мұнай өндіруші

компанияларының өнімдерін Европа рыноктеріне экспортқа шығаруын өсіру.

     Жобаға қатысушылар

     ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК және АК "Транснефть"

     Бас жобалаушы:

     Москва қаласындағы АҚ "Гипротрубопровод"

     Магистральдық құбырларды жобалау жөнiндегi институты.

     Жобалаудың негіздерi

       - ҚР Премьер-Министрiнiң орынбасары Ж.С.Кәрібжанов пен РФ Үкiметi Төрағасының орынбасары В.А.Густовтың 1999 жылдың 6 қаңтарындағы жұмыс бабындағы кездесулерiнiң N 327 хаттамасы.

      - 1999 жылдың 25 ақпанында қол қойылған отын-энергетикалық кешендердi дамыту және ынтымақтастық туралы Қазақстан Республикасының Үкiметi мен Ресей Федерациясының Үкiметi арасындағы шарттың хаттамасына 1999 жылы өзгерiстер мен толықтырулар енгiзу жөнiндегi хаттама.

      - Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 1999 жылдың 29 наурыздағы "Тасымалдау құбырларының жекелеген мәселелерi туралы" N 513 қаулысы.

      Қаржыландыру көздерi

      Yкiметаралық шартқа сәйкес қазақстан жағы жобаны толық көлемде қаржыландыруды және ресей бөлiгiн инвестициялауды ұйымдастырады. ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК АҚ "Транснефть" компаниясымен Ресей Федерациясы территориясында жұмсалған инвестицияларды қайтару жолдарын келiседi.

      Атырау-Самара мұнай құбырымен мұнай айдау кепілдiгiн беру арқылы, халықаралық қаржы институттарынан несие қаржылар немесе жүйенi пайдаланатын мұнай өндiрушiлердiң тiкелей инвестицияларын алулары мүмкiн.

      Жобаның экономикалық көрсеткiштерi

      - Жобаның құны шамамен - $33,57 млн. құрайды,

      оның iшiнде,

      Қазақстан территориясы бойынша - $ 20,83 млн.

      Ресей территориясы бойынша - $ 12,74 млн.

      - Инвестицияларды қайтару жолдары - мұнайды тасымалдауға тариф.

      - Жұмсалған қаржылардың орнын толтыру мезгiлi - 4-5 жыл қазақстандық участiгi үшiн;

      2-3 жыл ресей участiгi үшiн.

      Ресей участiгi бойынша жұмсалған қаржылардың орнын толтыру ресей жүйесi арқылы өтетiн транзит есебiнен түскен қосымша тарифтiк үлестi есепке алған жағдайда өтеледi деп анықталған.

      - Қайта құру мерзiмi - 1 жыл.

      Мұнай құбырын кеңейткенге дейiнгі техникалық көрсеткiштерi:

      - Мұнай өткiзу мүмкiншіліктерi - 10,5 млн, тонна/жылына

      - Мұнай құбырының жалпы ұзындығы - 683 шақырым, оның iшiнде. Қазақстан территориясы бойынша - 535 шақырым, Ресей Федерациясы территориясы бойынша - 148 шақырым.

      - Құбырдың диаметрi Атырау мұнай айдау станциясының 697-919 шақырымдарында 1020 мм., 919-1394 шақырымдарында 720 мм.

      - Сорғыш станцияларының саны - 4 (Атырау, Iндiр, Ү.Шаған, Ү.Черниговка).

      Мұнай айдау станциялары жылыту пункттерiмен бiрiктiрiлген.

      - Жеке тұрған жылыту пункттерінің саны - 4 (Сахарный, Карманова, Антоново, Маштакова).

      - Жұмсалған қаржылардың орнын толтыру мерзiмi - 4-5 жыл.

      Жаңарту мен қайта құрудың көлемi:

      - Атырау, Iндiр, Ү.Шаған мұнай айдау станцияларын жартылау қайта құру және Сахарная мұнай айдау станциясының құрылысын салу.

      - Үлкен Черниговка мұнай айдау станциясын толығымен қайта құру.

      Жоба бойынша атқарылып жатқан жұмыстардың жағдайы.

      - Ағымдағы жылдың 24 мамырында Батыс Қазақстан аумағындағы кен орындарында жұмыс істеп жатқан мұнай өндiрушi компаниялар үшiн, жобаның тұсау кесерi өткiзiлген болатын.

      - Мұнай жеткiзуге мүдделiлермен мұнайды жеткізiп тұруға кепілдiк беру арқылы ұзақ мерзiмдi (инвестиция мерзiмi қайтқанға дейiн) Шарт жасау жөнiндегі келiссөздер жүргiзiлуде.

      - Инвестициялардың негіздерi туралы дайындық жұмыстары аяқталып және мемлекетаралық сарапшылардың оң шешiмдерiн алды.

      - Жүргізiлген зерттеу жұмыстарының нәтижесiне байланысты 1999 жылдың 3 маусымдағы ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК және АҚ "Транснефть" компаниясының өкiлдерi өткiзген мәжiлiстiң хаттамасында, қолданып жүрген Атырау-Самара мұнай құбыры, тәулiгіне бiрқалыпты мұнай айдаған жағдайда жылына 12 млн.тонна мұнай өткiзудi қамтамасыз ете алатындығы аталып өттi.

      - Ең аз инвестициямен Атырау-Самара мұнай құбырының өткiзу мүмкiншiлiктерiн арттырудың балама жолдарын қарастыру жалғасуда. Бұған антитурбуленттiк қондырғы пайдаланғанда ғана қол жеткiзуге болады. Атырау-Самара мұнай құбырында СОNОСО және ҒОRТUМ компанияларының антитурбулентiлiк қондырғыларын өндiрiстiк-тәжірибе сынағынан өткiзу жөнiндегі келiсiмге қол жеткiзілдi және ИПТЭР институтымен сынақтан өткiзу бағдарламасын дайындау жұмыстары жүргізілуде.

      - Сонымен қатар ТШО квотасын көтеру, айдалатын қоспалардың қасиеттерiн реологиялық жақсарту есебiнен мұнай құбырының өткiзгіштiк мүмкiншiлiктерiн арттыруға болады.

      Қазiргі уақытта туындап отырған проблемалар

      - Ресей мұнай құбырлар жүйелерi арқылы ұзақ мерзiмге берiлген транзиттiк кепілдiктiң болмауы, алыстағы шетелдермен мұнай тасымалдау көлемiне кепiлдiк беру туралы шарт жасауды тежеп тұр, ал ол өз кезегінде жобаны қаржыландыруды ұйымдастыруға кедергі жасауда. 2000 жылдың 15 ақпанда болып өткен үкiметаралық комиссияның хаттамасында 2000 жылдың 15 мамырына дейiн Ресей жағының алыстағы шетелдерге арналған транзиттiк квота кепiлдiгін ұзақ мерзiмге (кемiнде 5 жылға) беру туралы Шарт жобасын дайындау қарастырылған.

      Үлкен Черниговка мұнай айдау станциясында қолданып жүрген сорғыш-күш қуат беру жабдықтарының мұнай өткiзу мүмкiншiлiктерi аз. Егер антитурбулентiлiк қондырғыны пайдаланудан тиiмдi оң нәтиже алған жағдайда, бұл тәсiлдi қазақстанның Iндiр-Үлкен Шаған участiгінде ғана пайдалануға болады. Егер ресей участiгi бойынша өнiмділіктi жылына 12 млн.тоннадан асырған жағдайда, онда Үлкен Черниговка мұнай айдау станциясын тез арада қайта жабдықтау қажет. Ресей жағы берiлетiн мұнай көлемiне кепiлдiк берген жағдайда ғана бұл жұмыстарға кiрiсуге дайын.

      2.3. Қосымша

      Кеңқияқ-Атырау мұнай құбырының құрылысын салу.

      Инвестициялық жобаның мақсаты:

      Ақтөбе аймағының мұнай өндiрушiлерге жету мүмкiндiктерiн қамтамасыз ету:

      - Қолданып жүрген Атырау-Самара экспорттық мұнай құбырына;

      - экспорттық Каспий Құбырлар Консорциумына (КҚК).

      Ақтөбе облысында жұмыс iстеп жатқан кен орындарының мұнай өндiрулерiнiң өсуiмен байланысты және жаңа кен орындарындағы iске қосуға байланысты, Кеңқияқ-3 мұнай айдау станциясы-Атырау мұнай құбырының құрылысы облыста жұмыс істеп жатқан мұнай өндiрушi компаниялар үшiн, экспорттық мүмкiншіліктерiн арттыруға қажет. Бұл мұнай құбыры Ақтөбе аймағындағы кен орындарын батыс аймақтағы ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК филиалдарының тасымалдау инфрақұрылымдарымен және АҚ "Транснефть" компаниясының экспорттық магистральды мұнай құбырлар жүйесiмен қосуға мүмкiндiк бередi.

      Қазiрдiң өзiнде Орск мұнай өңдеу зауытының шағын мүмкiншіліктерiне байланысты Ақтөбе филиалының мұнай тасымалдау жүйелерi толық күшiнде іске аспай тұр. 1998 жылы аймақта өндiрілген барлық мұнайдың 10 пайызға жуығы темiр жол арқылы тасымалданды.

      Қазiргі кезде Ақтөбе облысы бойынша мұнай өндiру АҚ "Ақтөбемұнайға" жататын негізгі екi Жаңажол және Кеңқияқ кен орындары мен бiрiккен кәсiпорын "ҚазақТүрікмұнай" және ЖАҚ "Мұнайға" жататын бiрнеше кiшiгiрiм кен орындарында өндiрiледi. Аймақта өндiрiлетін барлық мұнайдың 90 пайызы АҚ "Ақтөбемұнайдың" үлесiне тиедi. Қолданып жүрген және болашағы бар кен орындарының барлығы бiр-бiрiнен жақын орналасқан.

      Бұл аймақтан шикi мұнайды тасымалдау Жаңажол-Кеңқияқ-Темiр-Орск магистральдық мұнай құбыры арқылы жүзеге асырылады. ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК Ақтөбе филиалының балансында мұнай құбырлар жүйесiнiң 800 шақырымға жуығы және 3 мұнай айдау пункттерi бар. Сонымен қатар, "Бестамақ" станциясында АҚ "Ақтөбемұнайға" қарайтын мұнай құятын эстакада бар.

      Бүгінгі күнi тасымалдау жүйесiнiң бiрнеше кемшiлiктерi бар, олар:

      - мұнайды тереңiрек өңдеуге технологиясы жоқ, бiрғана тұтынушы Орск мұнай өңдеу зауытына бағытталғандығы;

      - Мұнай өңдеу зауытының шығарған мұнай өнiмдерiнiң сапасы мен бағасының бәсекеге түсе алмайтындығы;

      - Кеден шекаралары арқылы Қазақстанға мұнай өнiмдерiн алып келу қиыншылықтары;

      - Орск мұнай өңдеу зауытындағы өңделген мұнайдың сапасының төмендiгі шикi мұнайды сату бағасын төмендетуге алып келедi;

      - Темiр жол арқылы мұнай тасу тарифiнiң өте жоғарылығы;

      - Орск мұнай өңдеу зауыты жылына 2-3 млн. тонна көлемiнде ғана мұнай қабылдай алады, ал қолданып жүрген жүйенiң жылына 6 дан 9 млн. тоннаға дейiн өткiзуге мүмкiншiлiктерi бар.

      - Ресей Федерациясының тасымалдау жүйелерi арқылы экспортқа мұнай шығаруға транзиттiк квотаның жоқтығы.

      Жобалау жұмыстарына қажетті негіздер

      ҚР Премьер-Министрi 1999 жылғы 7 маусымдағы N 77-р Өкiмiмен Кеңқияқ-Атырау мұнай құбырының құрылысын салу мәселесiн қарау қажеттілігін анықтады.

      Жоба жөнiндегі жұмыстардың жағдайлары

      Қазіргі уақытта ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК тапсырысымен Германияның инжинирингтік ILF фирмасы Кеңқияқ-Атырау мұнай құбыры құрылысының инвестициялық Негіздерін дайындады. Дайындық жұмыстарының құны $ 240 мың, жобалау жұмыстарын ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК қаржыландыруды және жалпы құнының 50 пайызы көлемiнде аванс төлендi.

      Жобаның мақсаты - Экспорттық мұнай құбырларына (Атырау-Самара және КҚК) шығу үшiн Ақтөбе облысындағы кен орындарынан өндiрiлетiн мұнайларды Атырауға жеткiзудiң экономикалық және коммерциялық пайдалылықтарын анықтау.

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК өтiнiшi бойынша, Жапон компанияларымен жобаны қаржыландыру мәселесiн жақын уақытта қарауға байланысты ILF фирмасы барынша қажеттi бөлiнетiн күрделi қаржылар көлемiн (жылына 9 млн. тоннаға дейiн жүк айналымы үшiн және жаңа құрылысты толығымен салуға қажеттi) анықтай отырып жобаның алдын-ала сипаттамаларын әзiрледi.

      Құрылыс-монтаж жұмыстарының, материалдар мен жабдықтардың құндары дүниежүзiлiк бағалармен бағаланған.

      Бөлiнетiн күрделi қаржылар көлемiнде қосымша:

      1. Есепке алынбаған шығындар - 10 пайыз;

      2. Қосымша шығатын шығындар пакетi - 13 пайыз, оның iшiнде:

      - Инжинирингке - 8 пайыз;

      - Өту құқығын алуға - 3 пайыз;

      - Толық көлемдегі сараптама жұмыстарына - 2 пайыз ескерiлген.

      3. Мұнай бағасы тоннасына $ 22 болғанда жүйедегі барлық мұнайды сатып алу.

      ILҒ фирмасының алдын-ала жасаған есептерi бойынша, жобаның жылына 6 млн. тонна құрайтын негiзгi нұсқасының құны:

      Дүниежүзiлiк баға бойынша - 193,4 млн АҚШ долл.

      ТМД елдерiнiң бағасы бойынша - 172.0 млн. АҚШ доллар болды.

      Мұнай құбырларының өткiзу мүмкiншiлiктерi шамамен өндiрiлетiн мұнай көлемiне байланысты анықтады. Инвестициялық нұсқалар әзiрлеу барысында екi нұсқа қаралуда:

      1. Оптимистiк - Ақтөбе аймағында өндiрiлетiн барлық мұнайдың көлемi жобаланып жатқан мұнай құбырлары арқылы тасымалданады.

      2. Реалистiк - ұзақ мерзiмдi болашаққа арналған үкіметаралық шартқа сәйкес, Орск мұнай өңдеу зауытына жылына 2 млн. тонна көлемiнде мұнай берiп тұру сақталады.

      Бөлiнетiн күрделi қаржылар көлемiн оңтайландыру үшiн, ILF фирмасы:

      - Қолданып жүрген Кеңқияқ мұнай айдау станциясын, 3 МАС және Атырау мұнай айдау станцияларын пайдалануға лайықтылығын бағалау үшiн, техникалық зерттеулер өткiзуде;

      - Бас мұнай айдау станциясын Жаңажолда орналастыру мүмкiншіліктерiн қарауда, өйткенi ол желi қашықтығының бiр бөлiгiн қысқартуға әкелуi мүмкiн.

      Инвестициялық негіздiң қорытынды есептерiнiң нәтижелерiне байланысты жобаны одан әрi жүзеге асыру үшiн, негізгі технико-экономикалық көрсеткiштер бекітілiп және оңтайлы нұсқа алынатын болады.

      Сонымен қатар, Жапондық несие желiсi бойынша жобаны қаржыландыру нобайлары жасалуда. IВТС 2000 жылдың сәуiрiне дейiн жобаны жапон жағының қаржыландыру мүмкiншілiктерi жөнiнде қорытынды дайындау мақсатында, Негізгі инвестицияны сараптауға кiрiстi.

      2.4. Қосымша

      "Атасу" мұнай айдау станциясындағы темiр жол эстакадасының жобасы

      Инвестициялық жобаның мақсаты.

      - қазақстандық мұнай өндiрушiлер үшiн мұнай сату рыногiн кеңейту;

      - Құмкөл кен орындарындағы мұнай өндiрушiлердiң қытай рыногiне шығуын қамтамасыз ету.

      Қазiргi уақытта ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК Атасу станциясында темiр жол эстакадасы салу құрылысының жобасын қарастыруда, ол "Павлодар-Шымкент" мұнай құбырының 680 шақырымында, яғни Атасу мұнай айдау станциясына жақын орналасатын болады. Алдын-ала болжам бойынша, эстакаданың мұнай құюдағы қуаты жылына - 3 млн. тонна болмақ. Бұл инвестициялық жоба ҚР орталық аймақтарының кен орындарын, болашағы үлкен және тез дамып келе жатқан қытайдың мұнай рыногiмен байланыстыруға мүмкiндiк бередi.

      Эстакада "Батыс Қазақстан-Қытай" мұнай құбырының құрылысы салынғанға дейiн, темiр жол арқылы мұнай тасымалдауға және мұнай құю үшiн пайдалануға мүмкiндiк бередi. Бұл жерден Батыс Сiбiрден мұнай құбыры арқылы тасымалданатын ресей мұнайын құюды жүзеге асыруға мүмкiндiк болады. 1 млн. тонна Құмкөл кен орнының мұнайы және 2 млн. тонна Батыс Сiбiр мұнайымен ауыстыру шамаланған болатын.

      Қазiргi кезде нақты жүк жiберушiлер болып - ААҚ "Харрикейн Құмкөл Мұнай", АҚ "Құмкөл-ЛУКойл", "Ақтөбемұнай" және бiрiккен кәсiпорын "ҚазГермұнай" анықталды. Ауызша келiсiм бойынша, ААҚ "Харрикейн Құмкөл Мұнай", АҚ "Құмкөл-ЛУКойл" тасымалдау мен құюға нақты тариф белгiлеген жағдайда, жылына тиiсiнше 500 мың және 300 мың тонна мұнай беріп тұруға кепiлдiк берiп отыр. Нәтижесiнде Құмкөл кен орнынан Құмкөл-Атасу бағыты бойынша, Атасу станциясы арқылы жылына 800 тонна мұнай жөнелту мүмкiндігі болып тұр.

      Құмкөл кен орнынан шикi мұнайды тасымалдау Құмкөл-Шымкент магистралдық мұнай құбыр жүйелерi арқылы жүзеге асады. Қолданып жүрген Құмкөлден Шымкентке дейiн тасымалдау және ШМОС зауытында мұнайды өңдеу жүйесiнiң бiрнеше кемшілiктерi бар, олар:

      - мұнайды тереңiрек өңдеуге технологиясы жоқ, бiрғана тұтынушы Шымкент мұнай өңдеу зауытына бағытталғандығы;

      - Мұнай өңдеу зауытының шығарған мұнай өнiмдерiнiң сапасы мен бағасының бәсекеге түсе алмайтындығы;

      - Шымкент мұнай өңдеу зауытының рыноктегi монополиялығы және мұнайды өңдеу сапасының төмендiгі шикi мұнайдың сату бағасын түсiруге алып келедi;

      - ШМОС ұзақ мерзiмге тоқтап қалуы Құмкөл кен орнының тоқтауына және қазақстандық мұнай өндiрушiлердiң бiршама қаржыларын жоғалтуға алып келеді.

      Жоғарыда атап өткендерге байланысты, сонымен қатар, болашақта қазақстандық және ресейлiк мұнай өндiрушiлерге икемдi жүйе құру және тартымды рынокке шығу үшiн, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК Атасуда мұнай құятын эстакада құрылысын салу нұсқаларын қарастыруды.

      Қазiргi уақытта ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК тапсырысы бойынша,

Қазақстанның "Каспий Мемлекеттiк ғылыми-зерттеу және Жобалау институты"

жасаған Атасу мұнай құю эстакадасының құрылысын салуға байланысты, оның

технико-экономикалық есептерi жасалды.

     Жобалау институтының бұл есептерi бойынша, құрылысқа бөлiнетiн

күрделi қаржылардың көлемi 8,5 млн. АҚШ доллары болып бағалануда.

     Орналасқан жерi:

     Қазақстан Республикасы, Атасу мұнай айдау станциясы -

Павлодар-Шымкент мұнай құбырының 680-ші шақырымы.

     Жобаға қатысушылар мен олардың қызметі:

     Тапсырыс берушi - ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК.

     Бас жобалаушы - Қазақстан Республикасы.

     "Каспиймұнайгаз" институты, (Атырау қ.)

     Бас мердiгершi - АҚ "Алматыпромстрой".

     Қаржыландыру көздерi:

       Қаржыландыруды ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК берілген кепiлдiк көлемiнде мұнай тасымалдаудың негізiнде, сонымен қатар ААҚ "Харрикейн Құмкөл Мұнай", АҚ "Ақтөбемұнай" және бiрiккен кәсiпорын "ҚазГермұнай" компаниялары ұйымдастырады.

      Технико-экономикалық көрсеткіштерi:

      - Мұнай құю жөнiндегi жоба қуаты - жылына 3,0 млн.тоннаға дейiн, оның iшiнде, Құмкөл мұнайы - жылына 1,0 млн. тонна.

      - Мұнай құю эстакадасы екi жақты, бiр мезгiлде 40 вагон-цистерна (әрбiр жағына 20 вагоннан) құюға болады. Алғашқы кезде эстакада 18 құю жабдығымен жабдықталады, ол екi рет құю арқылы стандарттық маршрутқа қамтамасыз етедi.

      Жүзеге асыру үшiн, құю өнiмдiлiгі жылына 1 млн. тоннаға дейiн болатын iске қосу кешенi бөлiндi. Бөлiнетiн күрделi қаржы көлемi - $ 7317 мың, оның iшiнде iске қосу кешенi - $ 5546 мың.

      - Мұнай құю эстакадасы құрылысының басталу мерзiмi - мамыр 2000 жыл.

      Жоба бойынша жасалып жатқан жұмыстардың жағдайы:

      - Бас мердiгершi - АҚ "Алматыпромстрой" қажетті темiр жол желiсi және технологиялық кешен құрылыстарын жүргізiлуде.

      Атасу мұнай айдау станциясына дейiн және темiр жол цистерналарына құю туралы, мұнай өндiру компанияларымен белгiленген кепiлдік көлемiнде мұнай тасымалдауға келiссөздер жүргiзiлуде.

      Атасу мұнай айдау станциясына Құмкөл мұнай жеткiзу және темiр жол цистерналарына құю үшiн, Павлодар-Шымкент мұнай құбырының Қарақойын-Атасу бөлiгiнде қайта жаңарту жұмыстарының жобасы дайындалуда. Тендер өткiзу жолымен жоба жұмыстарының мердiгерi болып - Мұнай көлiк институты (Киев қ.) анықталды.

      Құмкөл мұнайының күрделi реологиялық қасиеттерiн ескере отырып, қазiргi уақытта ИПТЭР институты жаңа үш қондырғы қолдану арқылы Құмкөл мұнайының реологиялық қасиеттерiн зерттеу жұмыстарын орындауда, алдын ала зерттеу жұмыстары оң нәтижелер беруде. ИПТЭР зерттеу жұмыстарының нәтижелерiнiң негізiнде қажеттi бөлiнген күрделi қаржылар көлемiн қайтару МТИ анықталатын болады.

      Проблемалық сұрақтар.

      - Құрылыс жұмыстарын бастау Энергетика, индустрия және сауда министрлiгінiң нұсқауы (Министрде 1999 жылдың 20 шiлдесiнде өткен кеңестiң хаттамасы) негізiнде қабылданған болатын. Жобаны жүзеге асыру жұмыстарын бастаған ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК қаржылай қатерлікке барып отыр, өйткенi, ААҚ "Харрикейн Құмкөл Мұнай" компаниясы Атасу эстакадасы арқылы мұнай жiберуге берген кепiлдiгiн орындамалы (жоғарыда көрсетiлген хаттаманың 5 тармағы). Осыған байланысты ЭИС министрлiгiнiң деңгейiнде, Құмкөлде мұнай өндiретiндермен Атасу арқылы мұнай жiберу жөнiндегі алдағы жоспарларын анықтау үшiн, тиiстi келiссөздер жүргізу қажет.

      - Атасу мұнай құю эстакадасын салу құрылысы ұзақ мерзiмде дайындалатын құрал-жабдықтарға (олар сорғыш-күш қуатты және мұнай құю құрал-жабдықтары) тапсырыс берумен жалғасады. Оларды дайындау мерзiмi ақша төленгеннен кейін кем дегенде 4-6 ай.

      2.5. Қосымша

      Павлодар-Шымкент мұнай құбырының Қарақойын-Атасу бөлігінде қайта жаңарту жұмыстарының жобасы (Мұнай құбырын реверсировалау).

      Бастапқы кезде мұнай құбырлар жүйесінің Шығыс филиалы Солтүстіктен Оңтүстікке мұнай тасымалдау үшін лайықталған болатын, атап айтқанда Батыс Сібір мұнайын Сейдинск, Павлодар және Шымкент мұнай өңдеу зауыттарына тасымалдауға арналған еді. Сондықтан, Құмкөл бас мұнай айдау станциясынан Атасу мұнай құю эстакадасына дейін, Құмкөл кен орнынан қажетті көлемде мұнай тасымалдау үшін, Қарақойын-Атасу бөлігінде реверсировалау жөніндегі шараларды жүргізу қажет. Сонымен қатар, Қарақойын-Атасу бөлiгiнде реверсировалау жөнiндегі шараларды өткiзу, болашақта Құмкөл мұнайын Павлодар мұнай өңдеу зауытына тасымалдауға мүмкiндiк бередi.

      Қазiргі уақытта, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК тапсырысы бойынша, АҚ "Мұнай транспорты институты" (Киев қ.) жасаған Қарақойын-Атасу бағытын, Шығыс филиалының Прииртышск-Шымкент мұнай құбырын реверсировалаудың технико- экономикалық есептерi жүргiзiлдi. Бұл жобаны қаржыландыру Компания есебiнен басталды.

      Жобалау институтының есептерi бойынша реверсировалауға жұмсалатын күрделi қаржылар 11,34 млн. АҚШ доллары көлемiнде бағаланды.

      Жобаның мақсаты:

      - Қарақойын-Атасу мұнай құбыры арқылы Атасу мұнай құятын эстакадаға дейiн мұнай тасымалдау үшiн.

      - Павлодар бағытына қарай Павлодар-Шымкент мұнай құбырымен мұнай

жiберуге шығатын күрделi қаржылардың көлемiн нақтылау.

     Жобаға қатысушылар:

     ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК, "Мұнай транспорты институты (МТИ) және

"Энергоресурстар транспортының проблемалары институты)" (ЭТПИ).

     Жобалау жұмыстарына қажеттi негіздер:

     Қазақстан Республикасының Энергетика, индустрия және сауда

министрлiгiнiң Атасу мұнай айдау станциясында мұнай құятын эстакада

құрылысын салу және мұнай ағынының бағытын өзгерту жөнiндегі шешiмi

(1999 жылдың 20 шiлдеде өткен кеңестiң хаттамасы).

     Қаржыландыру көздерi:

     Қарыз алу арқылы қаржыландыру.

     Жобаның экономикалық деректерi:

     - Жобаның құны шамамен: 1-шi кезеңде - $ 213,2 мың құрайды.

     - 2-шi кезеңнiң қажеттiлігі мен құнын әзiрлеу, ЭТПИ мұнайдың

реологикалық қасиеттерiн депрессаторлар қолдану арқылы зерттеу жұмыстарын

өткiзгеннен кейiн анықталады.

     - ЭТПИ өткiзiп жатқан зерттеу жұмыстарының құны - $ 55,0 мың.

     ОИ кезеңiнде алынған, Технико-экономикалық көрсеткiштер:

     - Құбырдың қашықтығы - 626 шақырым

     Мұнай құбырының диаметрi, мм:

     - Құмкөл-Қарақойын участiгiнде     - 720

     - Қарақойын-Атасу участiгінде      - 820

     - Сорғыш станцияларының саны, дана - 2

     - қозғау пунктiнiң саны, дана      - 4

     бөлiнетiн күрделi қаржы көлемi, млн. $ - 19,36

     - 1 тонна мұнайды қотарудың тарифтiк

     есебi, $                           - 3,96

     - Өтiмдiлік мерзiмi, жыл           - 7,7

     Жоба бойынша атқарылып жатқан жұмыстардың жағдайы:

     Қазiргі кезде ЭТПИ бiрiншi кезеңнiң зерттеу жұмыстарын аяқтауда.

     2.6. Қосымша

     "Атырау-Самара Мұнай құбырынан Атырау мұнай айдау станциясына

жабысқақтығы жоғары мұнай құю торабының жобасы

       1999 жылдың 21-22 қазанында өткен ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК Техникалық Кеңесінде (N 2 хаттамасы) жобалауға қажетті техникалық тапсырмалар дайындау және оны 2000 жылдың күрделі құрылыс жоспарына қосу, Батыс Қазақстанның мұнай қоспасын, Атырау мұнай айдау станциясына мөлшерлеу, сақтау, қабылдау және құю үшін қажетті құрылыс кешенін жобалау және салу жөнінде шешім қабылданған болатын. Атырау мұнай айдау станциясында қолданып жүрген алаңдарда мұнайдың әртүрлі сорттарын құю торабының құрылысын салу туралы шешім қабылданған болатын.

      Осы кезде, "Атырау мұнай айдау станциясына жабысқақтығы жоғары мұнай құю торабының" жобалау-сметалық құжаттарын дайындауға тендер жарияланып, оның жеңiмпазы ККФ "Казнефтетранс" болып анықталды.

      Жобаның мақсаты:

      Ембi кен орындар тобынан (сонымен қатар жазғы кезеңде Атырау мұнай өңдеу зауытынан) мұнай құбырларына құю үшiн, темiр жол арқылы келген мұнайды қабылдауды техникалық мүмкiншіліктермен қамтамасыз ету. Жобаны жүзеге асыру қазақстандық мұнайларды барынша жинақтау және Атырау-Самара мұнай құбыры арқылы мұнайдың өтуiн арттырады.

      Жобалау жұмыстарына қатысты негiздер:

      Техникалық Кеңестiң (21-22 қазандағы N 2 хаттамасы) Өзен-Атырау-Самара мұнай құбырының Атырау мұнай айдау станциясына бензиннен тазартылған мұнай құю торабының құрылысын салу туралы шешiмi.

      Қаржыландыру көздерi:

      Қаржыландыруды ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК инвестициялар есебiнен ұйымдастырады.

      Технико-экономикалық көрсеткiштерi:

      - Қашықтығы шамамен 200-250 метрден болатын 2 жолды темiр жол тұйығы.

      - 30 вагон-цистернаға арналған, қашықтығы 180 метр, төменнен құю құралдарымен жабдықталған екi жақты құю эстакадасы.

      - Резервуарларға және резервуарлардан материалдық мұнай құбырына бiркелкi құю үшiн сорғыш станциясы.

      - Бу қазаны бар қазандық.

      - Жылуизоляциясы және буспутнигі бар технологиялық құбыр.

      - Электрмен қамтамасыз ету байланыс, дабыл бергiш, автоматтандырылған, сумен қамтамасыз ету, канализация және өрт сөндiру т.б. коммуникациялар.

      - Жобалаудың құны - $ 68 мың.

      - Бөлiнетiн күрделi қаржы көлемi шамамен - $ 5 млн жуық.

      Жоба бойынша жасалып жатқан жұмыстардың жағдайы:

      Қазiргi уақытта, Атырау мұнай айдау зауытының қолданып жүрген ғимараттары мен құрылыстарын мұнай құю торабының жобасын әзiрлеу кезiнде, оларды пайдаланудың мүмкiншіліктерiне техникалық тексерулер жүргiзiлдi.

      Инженерлiк желiгi қосылудың техникалық жағдайлары алынды. Жоба

қолданып жүрген ғимараттарды, құрылыстарды және коммуникацияларды барынша

пайдалану арқылы және жоба нормаларына сай дайындалу керек.

     Проблемалық мәселелер:

     Бұл жобаны жүзеге асыру үшiн мезгiлдiң тығыздығын ескере отырып (2000

жылдың маусым айының басы), жобаны дайындау мен жабдықтарды сатып алу

процестерi барынша бiрiктіріледi.

     2.7. Қосымша

     "Құмкөл бас мұнай айдаушы станциясының" жобасы

     Жобаның мақсаты:

     Мұнайларды дайындау және орталық жинау пунктiнiң жұмыстарын ескере

отырып Құмкөл-Қарақойын мұнай құбырының тұрақты жұмыс істеуін қамтамасыз

ету.

     Жобаға қатысушылар:

     ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК

     Бас жобалаушы:

     ААҚ "Мұнай транспорты институты" Киев қаласы.

     Жобаның экономикалық деректерi:

     Бөлiнетiн күрделi қаржы көлемi шамамен - 1 500 млн. теңге.

     2000 жылы - 1 000 млн. теңге игеру жоспарланған.

     Жапонияның "Мицуи" арнайы техникаларын сатып алу жөнiндегі жоба

       ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК арнайы техникалар паркiн жаңарту мақсатында, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК және "Мицуи Ко. ЛТД" компаниялары арасында, арнайы техникаларды жеткiзу туралы Шартқа қол қойылған болатын.

      Жобаны қаржыландыру ААҚ "Казкоммерцбанктың" берген кепілдiк хатының

негiзiнде, Жапонияның Эксимбанкінің қаржыларын пайдалану арқылы

"жеткiзушiнiң несиесi" есебiнен жүзеге асырылады.

     Жобаның жалпы құны - 2 071 млн. теңге.

     2000 жылы - 2 071 млн. теңге игеру жоспарланған.

     "Унифлюкске ұқсас жолай жылыту пешiнiң" жобасы

     Магистралдық мұнай құбырларын жолай жылыту ескi пештерiн ауыстыру

мақсатында, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК және францияның "Kvaerner Heurtey"

компаниялары арасында, жолай жылытатын пештердi жеткiзу жөнiнде "ниет

Шартына" қол қойылды. Қазiргi кезде француздар жағы "Унифлюкске ұқсас

жолай жылыту пешiн" Орал және Алматы қалаларында орналасқан қазақстандық

зауыттарда жинау және монтаждау мүмкiншіліктерiн қарастыруда.

     Жобаның жалпы құны - 2 260 млн. теңге.

     2000 жылы - 452 млн. теңге игеру жоспарланған.

     2.8 Қосымша

     "Астрахань-Маңғышлақ" суағарының жобасы

     Жобаның мақсаты:

     Атырау және Маңғыстау аймағында тұратын халықтары өндіріс орындарын

тұщы сумен қамтамасыз ету мәселелерiн шешу.

     Жобаны жүзеге асыруға қажетті негіздер:

       Қазақстан Республикасы Премьер-Министрiнiң 1998 жылғы 7 қарашадағы N 10960 Өкiмi. Астрахань-Маңғышлақ суағарын қайта құрудың техника-экономикалық негiздерiн (ТЭН) дайындауға байланысты кепiлдiк алу жөнiнде хаттама, Астрахань-Маңғышлақ суағарын жаңарту жобасын орындауға Йеноволық Несие алу үшiн, бiрігіп іс қимыл жасау туралы хаттама. ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК, Мицуи компаниясы және Жапонияның консалтингiлік институт араларында құпиялылық туралы Шарт.

      Жобаға ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК қатысуы

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК Астрахань-Маңғышлақ суағарын жобадағыдай күш қуатына жеткiзу мүмкiншiлiктерiн қарастыруда.

      Жобаның құрылымы

      Жобаның технико-экономикалық негіздерi (ТЭН) жапонияның қаржы институттарының қаржыларын тарту есебiнен әзiрлеу көзделуде. ТЭН әзірлеу құн алдын-ала есеп бойынша - 200 мың АҚШ долларындай.

      Жобаны жүзеге асыру кезеңi

      Қазақстан Республикасы Премьер-Министрiнiң 1998 жылғы 7 қарашадағы N 10960 Өкiмiне сәйкес, ЖАҚ "ҚазТрансОйл ҰМТК" Астрахань-Маңғышлақ суағарын қайта құрудың ТЭН жобасын дайындау жөнiндегі мәселелер қарастыруда.

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК және жапонияның "MITSUI & CO" компаниясы

;арасында "Астрахань-Маңғышлақ" суағарын қайта құрудың ТЭН жобасын дайындау үшiн, кепiлдiк алуға байланысты хаттамаға" және "Астрахань Маңғышлақ суағарын қайта құру және жаңарту жобасын орындау үшiн Йеновтiк несие алуға бiрiгіп iс-қимыл жасау туралы хаттамаға" қол қойылды.

      ТЭН дайындауға байланысты жұмыстарды қаржыландыру Йеновтік кепiлдiк есебiнен жоспарланып отыр. Технико-экономикалық негiздi (ТЭН) жапонияның "МIТSUI & СО" компаниясы және Жапонияның Халықаралық Өндiрiс және Сауда

;министрлiгінiң жанындағы Жапон Кеңес институты (JCI) бiрiгіп дайындайтын болады. Бұл институт Жапонияда "Индустриалдық экономиканы ұйымдастыруға байланысты ТЭН дайындау жөнiндегі Бағдарлама" жасаған болатын.

      ТЭН дайындаудың бiрiншi кезең есебiнде (ақпараттар жинау) Алматы және Ақтау қалаларына JСI мамандарының жұмыс iссапарлары болды. Онда ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК жоспар және суағар жөнiнде ақпараттар тапсырды, маркетинговалық зерттеулер жүргiздi, сонымен қатар, JСI талаптары жөнiнде толық ақпарат бердi. Сондай-ақ, жұмысты орындау үшiн қажетті құпиялықтарды сақтау туралы Келiсiмшартқа қол қойылды.

      Жүргізiлген зерттеу жұмыстарының нәтижелерiне және қазiргі уақытта жеткізу жөнiнде үш балама жобалардың жасалып жатқандығына (Қазақойл, ҚазТрансОйл және МАЭК) байланысты, JСI жоба бойынша жұмыстарды әрқарай жалғастыруын тоқтатандықтары туралы хат жiбердi.

      Хатта аймақтың барлық мүдделi ұйымдарының қатысуымен сумен қамтамасыз етудiң бiрыңғай жоспарын жасау қажеттiлігі туралы айтылған. Сонымен қатар, JCI жобаның жалпы жоспарын қарауға дайын екендігін бiлдiрген.

      Сумен қамтамасыз ету проблемаларын шешу үшiн, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК ҚР Энергетика, индустрия және сауда министрлiгіне Маңғыстау және Атырау облыстарын сумен қамтамасыз етудің жалпы жоспарын дайындау жөнінде ведомствоаралық жұмыс тобын құру туралы ұсыныстарын жіберді.

      ҚР ЭИСМ өткен мәжілістің нәтижесінде, ведомствоаралық жұмыс тобы құрылды, оның құрамына ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК өкілі де кірді.

      Жобаны қаржыландыру көздері:

      Қазіргі уақытта жобаны қаржыландырудың көздері мен шарттары анықталған жоқ.

      Жобаның негізгі технико-экономикалық параметрлері.

      1986-1987 жылдары салынған "Астрахань-Маңғышлақ" суағарының жалпы қашықтығы 1041 шақырым. Бұл суағардың маңыздылығы Қазақстан Республикасының батыс аймағындағы мұнай кен орындары мен бірқатар ірі елді мекен-жайларды тұщы сумен қамтамасыз ету факторымен айқындалады.

      Қазіргі уақытта "ҚазТрансОйл" ҰМТК "Астрахань-Маңғышлақ" суағарының қуатын арттыру және Жетібай-Ақтау участігінің құрылысын салып бітіру жобаларын қарауда. "Астрахань-Маңғышлақ" суағарын қайта құрғаннан кейін, оның күш қуаты барлық ірі кәсіпорындарды (ААҚ Маңғыстау мұнайгаз, біріккен кәсіпорын ЖШС Теңгізшевройл, АҚ Қаражанбасмұнай) және Жаңаөзен қаласы мен оның айналасындағы елді мекендердің халықтарын сумен қамтамасыз ету мүмкіншілігі жеткілікті болады. "Астрахань-Маңғышлақ" суағарының күш-қуатын жобадағыдай жеткізу, Маңғыстау облысын толығымен сумен қамтамасыз ету проблемаларын шешеді. Суағардың күш-қуатын тәулігіне 260 мың куб.метрге (жылына 91 млн. куб.метр) жеткізу, маңғыстау облысын тұщы сумен қамтамасыз етуді артығымен шешер еді. "Астрахань-Маңғышлақ" суағарын қайта құру және Жетібай-Ақтау участігіндегі құрылысты салу және жобадағыдай күш-қуатына жеткізу, алдын-ала есеп бойынша 150-190 млн. АҚШ долларына бағаланады.

      2.9. Қосымша

      "Петропавловск-Көкшетау-Астана" мұнай өнімдерін тасымалдау құбырын газ тасымалдау құбыры етіп қайта өзгерту жөніндегі жоба

      Жобаның мақсаты: Астана қаласында қолданып жүрген коммуникацияларды мейлінше пайдалану және ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК активтерін тиімді пайдаланудың жолдарын іздестіру. Отынның барлық түрлерін табиғи газбен алмастыру.

      Жобаны жүзеге асырудың негіздері

      1998 жылдың 12 қазанындағы 1998-2007 жылдарға арналған экономикалық ынтымақтастық жөнiндегi Қазақстан Республикасы мен Ресей Федерациясы арасындағы келiсiм, Қазақстан Республикасы мен Ресей Федерациясы арасындағы газ кешендерi туралы ынтымақтастық хаттама және 1999 жылдың 17 шiлдеде Қазақстан Республикасы мен Ресей Федерациясы арасындағы газ кешендерi туралы ынтымақтастық хаттаманы жүзеге асыру жөнiндегi бiрiккен жұмыс тобының бiрiншi мәжілісiнiң хаттамасы.

      ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК жобаларға қатысуы

      Жобаны ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК аффилиировтiк компаниясы болып табылатын ЖАҚ "ТрансПетролеум" және ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК жүзеге асырады.

      Жобаның құрылымы

      Жоба қазақстан және ресей компанияларының қатысуымен жүзеге асады. Сметалық-жоба құжаттарын қазақстан жағы қаржыландыратын жағдайда ААҚ "Газпромның" жобалау ұйымдары дайындайтын болады.

      Жобаны жүзеге асыру стадиясы

      АҚШ Ресейден Астана қаласына дейiн газ құбырын салу жөнiндегi технико-экономикалық негіздердi (ТЭН) дайындауға грант бөлу туралы Қазақстан Республикасының Энергетика, индустрия және сауда министрлігі мен Америка Құрама Штатының Сауда және даму жөнiндегі Агенттiгi арасында қол қойылған келiсiм шартқа сәйкес, Астана қаласын газбен қамтамасыз ету жөнiндегi жобаны жүзеге асыру жұмыстары жүргізiлуде. ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК және АҚШ ВSI Industries Inс. компаниялары арасында 1999 жылдың 8 сәуiрiнде технико-экономикалық негiздердi (ТЭН) дайындау жөнiндегі шартқа қол қойылған.

      Технико-экономикалық негiздердi дайындауға қажеттi ақпараттарды жинау және оған дайындық жөнiндегi жұмыстарды жүзеге асыру ЖАҚ "ТрансПетролеум" компаниясына тапсырылған. 1999 жылдың 8 мамырында ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК және ВSI Industries Inс. компаниялары арасында мердiгерлiк жөнiндегi келiсiмге қол қойылды.

      Қазiргі уақытта ЖАҚ "ТрансПетролеум" компаниясының мамандары Шарт қосымшасына сәйкес 30 пайызға жуық ақпарат материалдарын жинап және дайындалды. Қазақстан Республикасының Ұлттық Қауiпсiздiк Комитетiмен және Қорғаныс министрлiгімен қажеттi келiсiмдер өткізiлдi. Травники-Петропавловск мұнай айдау пунктiнiң бiр бөлiгiн "Уралнефтепродуктқа" (Уфа) жалға беру мүмкiншiлiктерi жөнiндегі ниет хаттамасы және оның техникалық деректерi дайындалды. Травники-Петропавловск мұнай айдау пунктiнiң және оның Бұхара-Урал магистральдық газ құбырымен қиылысатын жерінiң ахуалдық жоспары дайындалды. Құбырды газ өткiзуге қайта өзгертуге байланысты (Петропавловск-Көкшетау-Астана), құбырлардан өтетiн өнiмдерге қатысты, сонымен қатар су кедергiлерi, көлiк және темiр жолдары арқылы өтуге байланысты орындалатын құжаттар жобалары дайындалды. "Уралтрансгаз" және ААҚ "Газпромның" кәсiпорындарымен болашақта газ құбырын Бұхара-Урал газ құбырына қосудың техникалық мүмкiншілiктерi және жылына 700-900 млн. м3 көлемiнде газ алу жөнiнде келiссөздер жүргiзiлуде.

      Қол қойған шартқа байланысты технико-экономикалық негіздер (ТЭН) 2000 жылдың сәуірінде аяқталу керек. Қазіргі BSI Industriеs, Inс. компаниясынан ТЭН жөніндегі алдын-ала жасалған есептер алынды.

      Сонымен қатар, ресейлік "Газпромразвитие" және "Транснефтепродукт" кәсіпорындарымен мұнай тасымалдау құбырларын газ тасымалдау құбырына қайта өзгерту мәселелері бойынша жұмыстар жүргізілуде.

      Жобаны қаржыландыру:

      Жобаны қаржыландыру көздері әлі анықталған жоқ.

      Жобаның негізгі технико-экономикалық параметрлері

      Жобаның бірнеше нұсқалары әзірленген:

      Нұсқа: Ишим-Петропавловск-Астана құбырының Ишим-Петропавловск участігінде қашықтығы 156 шақырымдық, диаметрі 530 мм. болатын жаңа құрылыс салу жоспарланды. Бас компрессорлық станция Ишим маңында болады. Петропавловск-Астана участігінде қашықтығы 493 шақырымдық, диаметрі 325х8 мм. мұнай тасымалдау құбырын қайта өзгерту және осы участікте 4 компрессорлық станция салу қарастырылуда. Жоба толық аяқталғаннан кейін Астана қаласына газ беру көлемі жылына 550 млн. куб.м. болады. Жобаның құны 115 млн. АҚШ долларын құрайды.

      Нұсқа: Травник-Петропавловск-Астана құбырының құрылысын үш кезеңде салу. Бірінші кезең Петропавловск-Астана участігінде қашықтығы 493 шақырым, диаметрі 377х9 мм. мұнай тасымалдау құбырын газ құбыры етіп қайта өзгерту. Бұл жағдайда компрессорлық станция құрылыс ресей территориясындағы Травник пос. салу қарастырылуда. Бұл кезеңде Астанаға газ беру көлемі жылына 210 млн.куб.м. болады. Жоба құны 43 млн. АҚШ долларын құрайды. Келесі кезең, тағыда бес компрессорлық станция құрылыс салуды жоспарлап отыр. Бұл құрылыстар аяқталған жағдайда Астана қаласын жылына 550 млн.куб.м. көлемде газбен қамтамасыз етеді. Бұл жоба бойынша жалпы шығатын шығын 86,7 млн. АҚШ доллары көлемінде болады.

      Жоба бойынша Петропавловск қаласында газ жеткізу жоспарланып отыр, бірақ Қалада газ бөлу жүйелерінің жоқтығына байланысты, бірінші кезеңде газ тек қана Астана қаласына жеткізілетін болады. Екі нұсқаның да құны бірдей, яғни 1000 куб.м. газ 60 АҚШ доллар болады.

      "А" нұсқасы бойынша құрылыстың мерзімі - 30 ай, ал "Б" нұсқасы бойынша - 42 ай.

      2.10 Қосымша

      Үлкен-Шаған-Атырау мұнай құбыры (Жаңа құбыры)

       Қазақстан Республикасы Үкiметінiң 1999 жылдың 29 сәуiрiндегi "Құбырмен тасымалдаушы дамытудың жекелеген мәселелерi туралы" N 513 Қаулысымен ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК Қарашығанақ мұнайгазконденсат кен орны жөнiндегi СОСРП 7.2. тарауының шарттарына сәйкес, ҚР Өкілетті органы - "Қазақойл" ҰМК өткізетiн кеңеске, КҚК жүйесiне Қарашығанақ кен орындарының өнiмдерiн жеткiзу мүмкiншiлiктерiн талқылауға қатысу туралы тапсырма берiлген болатын.

      СОСРП сәйкес Қарашығанақ өнiмдерiн КҚК келесi нұсқалардың бiрi бойынша жеткiзудi жүзеге асыру қарастырылған болатын:

      1. Самараға тасымалдау үшiн Yлкен Шағанға келетiн сұйық көмiртегін, Атырауға берiлетiн сұйық көмiртегiмен ауыстыру жолымен.

      2. Үлкен Шаған-Атырау арасындағы жаңа құбырмен КҚК тiкелей жеткiзу жолымен.

      3. Үлкен Шағаннан Атырауға дейiн қолданып жүрген құбыр желiсiнiң бағытын өзгерту жолымен.

      1999 жылдың маусымында Қарашығанақ өнiмдерiн КҚК құбырына жеткiзу Үлкен Шағаннан Атырауға дейiн жаңа құбыр құрылысын салу жолымен қамтамасыз ету шешілген едi. Осы мәселелерге байланысты 1999 жылдың 18 маусымында ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК мен ОСРП арасында Үлкен Шағаннан Атырауға дейiн жаңа құбыр құрылысын салу туралы тиiстi Меморандумға қол қойылған болатын. Онда Қарашығанақ туралы ОСРП толықтырулар мен өзгерiстер енгізу жөнiнде нақты жағдайлар баяндалған.

      Сондай-ақ өнiмдердi Самараға жiберу жөнiндегi Меморандумға қол қойылған болатын. Осыған сәйкес Мердiгершi Қарашығанақ кен орнынан Самараға сұйық көмiртегiн жеткiзу мәселелерi туралы Қазақойл, КТО және ҚР тиiстi ведомстволарымен кеңесудi бастауға тiлек бiлдiрдi. Онда Мердiгершiнiң коммерциялық, қаржылық, техникалық немесе эксплуатациялық жағдайларын нашарлатуға әкелмейтiн, ОСРП жөнiндегi мiндеттерiн орындау немесе құқықтарына қысымшылық көрсетпеу талаптарын қойды.

      Меморандумның жаңа құбыр құрылысын салу мәселелерiнiң негiзiнде Шерман және Стерлинг компаниялары ОСРП-дағы Қарашығанақ газ мұнай конденсаттар кен орынның мердiгерлiк участкiсiне өзгерiстер енгiзу туралы Келiсiм шарттың жобасын дайындап, оны 1999 жылдың қазан айында ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК және басқада мүдделi министрлiктер мен ведомстволардың қарауларына ұсынды. ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК жоба жөнiндегі өзiнiң ескертулерiн ҚР Энергетика, индустрия және сауда министрлiгіне дайындап бердi. Оның iшiнде ең негізгiсi ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК мердiгерiне өту құқығын беру және өту құқықтарын анықтау пунктке жеткiзу жөнiндегi ережелерге қатысты болып саналады.

      Жаңа және қосылатын құбырлардың қуатты бiрiншi кезеңде жылына 7 млн. тонна, ал болашақта жылына 11 млн. тоннаға дейiн кеңейту көзделiп отыр. Қарашығанақ мердiгерлерiнiң КТК алдындағы мiндеттерiнiң жалпы қосындысы жылына 6 млн. тоннаны құрайды. КТК-да ЛУКойл-дың да квотасы бар, оны жарым-жартылай Қарашығанақ кен орындарының өнiмдерiн тасымалдау үшiн берулерi мүмкiн. Жоба жөнiндегі жұмыс кестесiне байланысты, құбырды салу құрылысы 2000 жылдың сәуiрiнде басталып, оны пайдалануға өткiзу КТК құбырын пайдалануға өткiзу қарсаңында беру белгiленiп отыр.

      Жаңа құбырдың трассасы қолданып жүрген Атырау-Самара мұнай құбырына жақын орналасады. Қарашығанақтың интегрироваланған ұйымы (КИҰ) ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК жобаны жүзеге асыруға көмек беру туралы өтініш жасады. Өткен жылдың жазы мен күзінде бірнеше келіссөздер жүргізілді, оның нәтижесінде ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК мынадай көмек беруге келісті:

      1) Қолданып жүрген құбырларды және инженерлік жүйелерді барынша пайдалану арқылы, жаңа құбырды концептуалды және нақты инженерлік тұрғыдан жобалау;

      2) Құбыр құрылысын салуға, оған қажетті жер участіктерін алуға, инженерлік коммуникацияларға қосылуға тиісті дайындық жұмыстарын және рұқсат алып беруге көмектесу, сонымен қатар, ҚР қолданыста жүрген нормалар мен ережелерге жоба құжаттарының және техникалық шешімдерінің сәйкестігін тексеру;

      3) Жаңа құбырдың құрылыс жұмыстарына техникалық бақылаулар жасау;

      4) Жаңа құбыр пайдалануға берiлгеннен кейiн және қосылатын Ақсай - Үлкен Шаған құбырларына техникалық қызмет көрсету мен пайдалану.

      Қазiргi уақытта КТО мен КПО мыналарға қол қойды:

      1. Жаңа құбыр құрылысын салуға қатысты шектеулi шартқа;

      2. Жобалауға байланысты қызмет көрсету туралы Шарт (Шектеулi шартқа А қосымшасы ретінде);

      3. Құпиялылық жөнiндегі келiсiм-шарт (Шектеулi шартқа Б қосымшасы ретiнде);

      Шектеулi келiсiм-шарт КТО мен Қарашығанақ Петролеум Оперейтинг арасында Жаңа және қосылатын құбырларды жобалау, құрылысты сатуда және пайдалануда кезiндегi негізгi салалары мен ынтымақтастық принциптерiн анықтайды.

      Жобалауға байланысты қызмет көрсету туралы шарт жобалау кезiнде ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК қызмет көрсетудi орындау тәртiбi мен ақысын, жұмыс көлемiн анықтайды. Қызметті негiзгi екi бағытта - жобалауда және техникалық талаптар мен қажеттi рұқсат алуда көрсетiледi.

      Негізгі мәселелер

      1. Жаңа және қосылатын құбырлардың операторы етiп КТО тағайындау мәселесi. Шектеулi келiсiм-шартқа байланысты, егер тараптар операторлық жөнiндегі келiсiм-шартқа 2000 жылдың 30 маусымына дейiн қол қойса (тараптарға қатысы жоқ объективтiк жағдайларға байланысты, бұл мерзімі кейiнге созылуы мүмкiн), онда ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК Жаңа және қосылатын құбырлардың операторы болып тағайындалады. Осы жерде нақтылау қажет, егер КИО операторлық туралы келiсiм-шарт жөнiнде келiссөз жүргізуге дайын болғанда, сонымен қатар, КИО КТО оператор етіп тағайындауға мүдделi және операторлық туралы шарттар жөнiнде эксклюзивтiк келiссөз өткiзуге дайын екендiгiне кепiлдiк алу керек.

      2. Жаңа құбыр және Атырау-Самара құбырын бiрiгiп пайдалану, инфрақұрылымдарды жаңарту жөнiндегі жобаны бiрiгiп iс жүзiне асыру жолдарын талқылау қажет. Ол үшiн, Жаңа құбырды талапқа сай жетілдiру жоспарын жүзеге асыру және КТО оператор есебiндегі құқықтарын қарастыру қажет.

      3. 1999 жылдың 18 маусымында қабылданған Меморандумға байланысты Самараға жiберiлетiн Қарашығанақ өнiмдерi жөнiндегi келiсiм өзара түсiнiстiкке жету үшiн, Қарашығанақ мердiгерлерiмен ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК және Қазақойл кеңес өткiзу жоспарланған болатын. Атырау-Самара мұнай құбырын кезең-кезеңмен қайта құрудың негiзделген көлемiн анықтау мақсатында, Қарашығанақ өнiмдерiн Үлкен Шаған-Самара участiгінде тасымалдауға қажетті көлемiн және Қарашығанақ мердiгерлерiнiң осы участігінде мұнай құбырын кеңейту жобасын қаржыландыруға мүдделi екендiгiн бiлу керек.

      Қазiргі кезде мынадай жұмыстар атқарылды:

      - Компания Президентiнiң бұйрығымен жұмыс тобы құрылды.

      - Орал қаласында КИО және Батыс филиалының жетекшi мамандарының қатысуымен кеңес өткiзiлдi. Кеңестiң мақсаты - мамандарға жобаны жүзеге асырудағы ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК мiндеттерiн түсiндiру, оларды барлық негізгі құжаттармен таныстыру. Кеңеске қатысушылар Үлкен Шаған, Атырау мұнай айдау станцияларында болды, Үлкен Шаған-Атырау жаңа мұнай құбырының

қажеттілігі үшін, қолда бар инфрақұрылымдарды пайдаланудың нақты көлемін

анықтады. Таяу уақытта КИО электрмен, газбен, сумен қамтамасыз ету және

канализация жүйелеріне қосылудың техникалық шарттарын алу үшін, тиісті

түрде ресми сұрау жасайды. ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК бекітілген тәртіп

бойынша техникалық шарттарды береді.

     2.11 Қосымша

     Каспий құбыр консорциумының жобасы

     Жобаның мақсаты

     Теңгіз және Қарашығанақ кен орындарының мұнайларын халықаралық

рынокке тасымалдауды қамтамасыз ету.

     Жобаны жүзеге асыруға қажеттi негiздер.

       Жабық Акционерлiк Қоғам Каспий құбыр консорциумын - Р және Жабық Акционерлiк Қоғам Каспий құбыр консорциумын - К құру жөнiндегі шарт, Каспий құбыр консорциумын қайта құру жөнiндегi шарт, ҚР Yкіметiнiң 1999 жылдың 27 мамырындағы N 662 қаулысы.

      Жобаға ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК қатысуы

      ҚР Үкіметi қаулысының негізiнде ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК КҚК-Р және КҚК-К уәкiлеттi өкiлi болып анықталды.

      Жобаның құрылымы

      Қазiргi уақытта КҚК акцияларының Ресейге - 24 пайызы, Қазақстанға - 19 пайызы, Оманға - 7 пайызы жатады. Ал, қалған 50 пайызын американдық Сhеvrоп Рiреlinе Соnsоrtinм Со. (15 пайыз), Моbil Саsрiаn Рiреlinе Сj. (7,5 пайыз), Оrух Саsрiаn Рiреlinе L.L.С. (1,75 пайыз), ресей-американдық LUKArco В.V. (12,5 пайыз), ресей-британдық Rosneft-Shell Caspian Ventures Ltd. (7,5 пайыз), итальяндық Аgiр International (N.А.) N.V. (2 пайыз), британдық ВG Overseas Holbings Ltd. (2 пайыз) және Каzакhstаn Рiреlinе Ventures L.L.С. (1,75 пайыз) өзара бөлiскен.

      Жобаны жүзеге асыру стадиясы

      ҚР Yкiметi КҚК-К құбырының активтерiн (1998 жылдың 18 ақпанындағы жағдай бойынша) ҚТО бергеннен кейiн және КҚК-К "Техникалық қызмет көрсету және пайдалану жөнiндегі келiсiм-шартты" бекіттi, осыған сәйкес ҚТО екi жылдан берi КҚК-К, бұған қоса Теңгiз бас мұнай айдау станциясының активтерiне техникалық және пайдалануға қызмет көрсетiп отыр.

      Активтердi пайдалану жөнiндегі ағымдағы жұмыстардан басқа, "1999 жылға арналған 0-452 шақырымдық "Теңгіз-Грозный" мұнай құбырының сенiмдiлiгін арттыру жөнiндегі ұйымдық-техникалық шаралардың бағдарламасы" дайындалып, 1999 жылдың 7 шiлдесiнде бекiтiлдi. Бағдарламада КҚК мұнай құбырларының сенiмдi, бiрқалыпты жұмыс iстеуiн қамтамасыз ететiн жұмыстардың комплексi (33 iс-шара) қарастырылды. Жұмыстарды қаржыландыруды негiзiнен КҚК-К атқарады, ал мердiгерлер болып, тендер негізiнде таңдап алынған ҚТО және басқа да ұйымдар бола алады.

      Бұл Бағдарламаның негізгi бiр шаралары, мұнай құбырының 204-452 шақырымдары аралығында тазалау және диагностикалық жұмыстар өткiзу болып саналады. Бiрақ, бұл жұмыстарды бастамас бұрын, осы участкідегі мұнай құбырынан мұнайды шығару қажет. ҚТО КҚК-К және АҚ "Транснефть" компанияларымен бiрнеше рет келiссөздер жүргіздi және барлық дайындық жұмыстарын орындады. Құбырдан мұнайды шығару, АҚ "Транснефть" компаниясы Ресей Кеден органдарымен өз мәселелерiн шешкеннен кейiн басталады.

      Қазiргi уақытта ҚР Үкіметiнiң 1999 жылдың 27 мамырындағы N 662 қаулысына сәйкес КҚК Қазақстан Республикасының үлесi ҚТО Жарғы қорына беру жөнiндегі шаралар жүргізуде. ҚТО және ККК-К арасында, КҚК-К құбырлар активтерiне техникалық қызмет көрсету және пайдалану туралы келiсiм-шарт бекiтiлдi.

      Бекiтiлген заңдарға сәйкес, ҚазТрансОйл және Қазақойл арасында 1999 жылдың 1 қарашасында ЖАҚ "КҚК-К" және ЖАҚ "КҚК-Р" Қазақойл компаниясының үлесiн ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК иелену және пайдалану құқығын беру туралы N 530/99//1 келiсiм-шартына қол қойылды. Ал, 1999 жылдың 6 желтоқсанында Қазақойл компаниясынан КҚК Қазақстан Республикасының мүдделерін қорғау құқығына сенімхат алды.

      Жобаны қаржыландыру

      Жоба мұнай өндірушілердің қаржылары есебінен қаржыландырады, яғни жобаға қатысушылар РФ, ҚР, Оман, Шеврон, біріккен кәсіпорын Лукойл/Лукарко, Роснефть, Шелл, Мобил, Бритиш Газ, Аджип, Орикс және Қазақойл/Амоко.

      Жобаның негізгі технико-экономикалық параметрлері

      Жобаның алғашқы күш қуаты жылына 28 млн. тонна, оны кейіннен жылына 67 млн. тоннаға дейін кеңейту көзделген. Күш қуаты жылына 28 млн. тонна болатын, алғашқы құрылыс жобасының құны шамамен 2.2 миллиард АҚШ долларына жуық, жылына 67 млн. тонна болғанда - 4.5 миллиард АҚШ доллары болады.

      Пайдалануға берілетін уақыты - 2001 жылдың 30 маусымы.

      2.12. Қосымша

      Ақтау портын қайта құру кеңейту және танкерлік (баржылық) тасымалдауды ұйымдастыру.

      Бұл бағыттағы жоба жеке, немесе, Транс Каспий Транспорттық Жүйесінің, Иран арқылы экспортқа шығарудың, Махачкала-Новороссийск бағытында экспортқа шығарудың бір бөлігі болуы мүмкін.

      Жоба Қазақстанда және транзиттiк елдерде қосымша көлiк қуаттарын құру және қолда барын пайдалануды алдын ала болжау.

      Батыс Қазақстанда өндiрiлiп жатқан мұнай Ақтау портына темiр жол және қолданып жүрген құбырлар арқылы жеткiзiледi. Мұнай Ақтау портынан Каспий жағалауындағы басқа елдердiң порттарына жеткізіледi, одан әрi қолданып жүрген және жаңа жүйелер бойынша экспортқа шығарылады.

      Бұл бағыттарды пайдалану, жылына 6-12 млн. тонна мұнай тасымалдауды

қамтамасыз етуi мүмкiн.

     Мұнай-Батыс Қазақстан қоспасы. Ресурстары анықталмаған.

     Рыноктар:

     - Қара және Жерорта теңiздерiнiң аймағы, бұл жерлерде мұнайға деген

сұраныс тұрақты және мұнай жеткiзушiлер арасында үлкен бәсекелестiк бар.

Баға деңгейi мұнай құрамындағы қоспалардың сапасымен анықталады және Брент

маркерлiк сортынан төмен болады.

     - Персi шығанағы, ұсыныстар өте көп, мұнай жеткiзушiлер арасында үлкен

бәсекелестiк бар. Баға деңгейi Брент маркерлiк сортынан төмен (Брент -

1,0).

     Қажеттi күрделi қаржылар:

     - 1 сценарий (жылына 6 млн. тонна)

     - Ақтау темiр жол станциясын қайта құру (жылына 4 млн.тонна) - $ 10

млн.

     - Ақтау портын қайта құру - $ 15 млн.

     - Сыйымдылығы 7500 тонна болатын 8 танкердi жалға алу.

     - Күрделi шығындар - $ 25 млн. бұған жылда танкерлердi жалға алу үшiн,

шығатын шығындарды қосу керек.

     - 2 сценарий (жылына 8 млн. тонна)

     - Ақтау темiр жол станциясын қайта құру (жылына 4 млн. тонна) - $ 10

млн.

     - Бұзашыда сорғыш станциясының құрылысын салу - $ 20 млн.

     - Ақтау портын қайта құру - $ 29 млн.

     - Сыйымдылығы 7500 тоннадан болатын 5 танкердi және 20000 тоннадан

болатын 2 баржаны жалға алу.

     - Күрделi шығындардың барлығы - $ 59 млн. бұған жылда танкерлердi

жалға алу үшiн, шығатын шығындарды қосу керек.

     3 сценарий (жылына 12 млн. тонна)

     Ақтау темір жол станциясын қайта құру (жылына 4 млн.тонна) - $ 10 млн.

     - Бұзашыда сорғыш станциясының құрылысын салу - $ 20 млн.

     - Жылына 4 млн. тонна өткізуге арнап Ақтау-Өзен мұнай құбырын қалпына

келтіру - $ 22 млн.

     - Ақтау портын қайта құру және кеңейту - $ 44 млн.

     - Сиымдылығы 7500 тоннадан болатын 4 танкерді және 20 мың тоннадан

болатын 4 баржаны жалға алу.

     Күрделі шығындардың барлығы - $ 96 млн. бұған жылда танкерлерді жалға

алу үшін, шығатын шығындарды қосу керек.

     Қаржыландыру көздері мен шарттары әлі анықталмаған.

     Маршрут бойынша көлік шығындары:

     - Ақтау-Баку-Батуми             - $/bbl 5,98

     - Ақтау-Махачкала-Новороссийск  - $/bbl 5,1

     - Ақтау-Нека-Харг аралы         - $/bbl 4,35

     Қауіп-қатерлер:

     Саяси: транзиттік елдердің тарифтік саясаты, кеме қатынастарын реттеу.

     Экономикалық: басқа елдердің инвестициялық қажеттіліктері, танкерлер

және/немесе баржалар сатып алу.

     Экологиялық: Каспий теңізін ластау.

     Қорытынды:

       Бұл жобаны жүзеге асырудың күн талабына сай келуі және осыған байланысты қажетті техникалық жұмыстарды өткізу, ең алдымен осы маршрут бойынша тасылатын мұнайдың нақты көлеміне және тасымалдауға барынша шығатын шығындарға байланысты болады.

      2.13. Қосымша

      Қазақстан-Түркіменстан-Иран мұнай құбыры

      Бұл маршрут Қазақстан Республикасында жұмыс істеп жатқан мұнай өндiрушілер үшiн, Иранның солтүстiк, орталық аудандарында орналасқан мұнай өңдеу зауыттарына және Азиялық-Тынық мұхит аймағындағы елдердiң рыногына шығудың қысқа жолдарының бiрi болып саналады.

      Жобаның мақсаты:

      Қазақстан Республикасында жұмыс істеп жатқан мұнай өндiрушiлер үшiн, Персі шығанағы арқылы Азиялық-Тынық мұхит аймағындағы сату рыногына шығу ең көп экономикалық пайда табады.

      Жобаны жүзеге асырудың негiздерi:

      ҚР Yкiметiнiң 1999 жылғы 19 сәуiрдегi N 513 қаулысы.

      Жобаға ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК қатысуы:

      ҚР Үкiметiнiң 1999 жылғы 19 сәуiрдегi N 513 қаулысының негiзiнде ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК жоба бойынша, ТотальФина, Аджип және Бритиш Газ компанияларымен келiссөздер жүргiзуде.

      Жобаның құрылымы:

      Алдын-ала жасалған технико-экономикалық негiздерi (ТЭН) бойынша жұмыстарды жүзеге асыру мақсатында консорциум құрылатын болады, оның құрамына территорияларына құбыр салынатын елдер және жобаға қатысушы мұнай компаниялары кiредi. Егер, ҚР Үкiметi құбыр құрылысын салуды оң шешкен жағдайда, онда консорциум жобаны жүзеге асыруда артықшылық құқығына ие болады. Сонымен қатар, құбырдың өткізу мүмкiншіліктерi негізiнен мұнай компанияларының жобаға қосқан үлестерiне сәйкес бөлiнетін болжаланып отыр.

      Жобаны жүзеге асыру стадиясы:

      Қазiргi кезде ТотальФина компаниясы алдын-ала жасалатын технико-экономикалық негіздер (ТЭН) жөнiндегi жұмыстардың кейбiреулерiн орындады. Жобаны жүзеге асыру құрылымы жөнiндегi келiссөздер жүргізiлуде.

      Жобаны жүзеге асыру кезең-кезеңмен болатындығы ұйғарылып отыр:

      - 1 кезең. Алдын-ала жасалған технико-экономикалық негiздерді (ТЭН) iске асыру - 2000 жылдың екiншi жартысы.

      - 2 кезең. ТЭН дайындау.

      - 3 кезең. Жұмыс жобасы, қаржы аспектiлерi, өту құқығы.

      - 4 кезең. Мұнай құбырының құрылысын салу.

      Құбыр арқылы негізiнен Каспий мұнайы тасымалданады деп шамалануда, сондықтан, жобаны жүзеге асыру, Каспий шельфiнде бұрғылау жұмыстарының нәтижелерiмен және кәсiптiк мұнай өндiрудi бастаумен байланысты. Жобаны жүзеге асыру мерзiмi, Каспий теңiзiнiң шельфiндегi бұрғылау жұмыстарының нәтижелерiне байланысты екендiгiн атап өту қажет.

      Жобаны қаржыландыру көздерi:

      Алдын-ала жасалатын ТЭН және жобаның ТЭН дайындауды, сондай-ақ жобаны одан әрi жүзеге асыруды қаржыландыруды Мұнай компаниялары iске асыратындығы топшаланып отыр.

      Жобаның негізгі технико-экономикалық параметрлерi:

      ТотальФина компаниясының алдын-ала берген деректер бойынша, Қазақстан участiгiнiң өткiзу мүмкiншiлiктерi жылына 25 млн. тонна деп болжалануда, Жұмсалатын күрделi қаржылар көлемi 450 ден 600 млн. АҚШ доллары. Түркiмен және Иран участiктерi бойынша деректер жоқ.

      Қазақстан-Түркiменстан-Иран (Персi шығанағы) мұнай құбыр жобасы кезең-кезеңмен жүзеге асырылуы мүмкiн:

      - Бастапқы кезең Ақтау портынан танкерлермен Каспий теңізі арқылы Иран портына жылына 2 млн. - 6 млн. дейін мұнай тасу көзделіп отыр. Қазақстан мен Иран арасындағы үкіметаралық

      - келісімшартқа сәйкес Иран Персі шығанағындағы терминалдарға орналастырады.

      - Болашақта Қазақстанның мұнайын Иранның Солтүстігіндегі мұнай өңдеу зауыттарына жеткізу Түркіменстан арқылы Тегеранға дейін құбыр құрылысының салынуы мүмкін.

      - Болашақта Иранның қолданып жүрген мұнай құбырлары жүйесінің ағу бағытын өзгерту есебінен, (қазіргі уақытта онда мұнайды оңтүстікпен солтүстікке тасиды) Персі шығанағындағы елдердің рыноктарына Каспий мұнайын қосымша көлемде жіберуді қамтамасыз етуге болады.

      Ресурстары - анықталмаған, ОКІОС көлемінде болуы мүмкін.

     Рыноктар: Персі шығанағы, ұсыныстар өте көп, мұнай жеткізушілер

арасында үлкен бәсекелестік бар. Баға деңгейі Брент маркерлік сортынан

төмен және Брент - 1,0 құрайды.

     Қауіп-қатерлер:

     Саяси: АҚШ санкциясы

     Экономикалық: Толық көлемдегі ТЭН жоқтығы, шығатын шығындар құрылымы

берілмеген, Иран мұнайының бәсекелестігі, Иранның баға саясатына

бағыныштығы.

     Экологиялық: тау рельефтері, трассалары анықталмаған.

     2.14. Қосымша

     Батыс Қазақстан-Қытай мұнай құбырының құрылысын салу жобасы.

     Жобаның мақсаты:

       Батыс Қазақстаннан Батыс Қытайға мұнай құбырының құрылысын салу Қазақстан Республикасының экспорттық потенциалын өсіруге мүмкіндік жасайды. Бұл маршрут кейбiр жағдайларда Қазақстанның ішкi рыногiнде энергетикалық тәуелсiздiктi қамтамасыз ете алады, өйткенi, мұнай құбыры республикамыздың мұнай өндiрушi батыс аймағын, Шымкент және Павлодар қалаларында орналасқан ірi мұнай өңдеу зауыттарымен байланыстырады.

      Жобаны жүзеге асырудың негіздерi:

      Қазақстан Республикасының Энергетика, индустрия және сауда, Табиғи ресурстар және қоршаған ортаны қорғау министрлiктерi мен Қытай Халық Республикасының Ұлттық Мұнайгаз Корпорациясы (ҚҰМК) арасында 1997 жылдың 24 қыркүйегінде Бас Келiсiмшартқа қол қойылды.

      Жобаға ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК қатысуы:

      Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң (98 ж. 22.04.N 73-0-0) өкiмiне сәйкес, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК Қытай Ұлттық Корпорациясымен мұнай-газды барлау және ТЭН әзiрлеу байланысты, "Батыс Қазақстан-Қытай мұнай құбыры құрылысының технико-экономикалық негіздерiн (ТЭН) бiрiгіп әзiрлеу жөнiндегі келiсiмшартты" 1998 жылдың 13 маусымында дайындап бекiттi.

      ТЭН дайындауды "Каспиймұнайгаз" институтының (Атырау қаласы), Мұнай жобалау және жоспарлау орталық институтының (ҚҰМК Пекин қаласы) және ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТҚ мамандары бiрiгіп жасауда.

      Жобаны жүзеге асырудың стадиясы:

      1999 жылдың қыркүйегiнiң соңында ТЭН жөнiндегі есеп Үйлестiру комитетiне тапсырылған болатын.

      1999 жылдың 21-22 қарашада Алматы қаласында өткен Үйлестiру

комитетiнiң үшiншi мәжiлiсiнде ТЭН нәтижелерi талқыланды.

     ТЭН тиiстi толықтырулар мен өзгерiстер енгiзiлгеннен кейiн, 2000

жылдың қаңтар айында Қазақстан Республикасы мен Қытай Халық Республикасының

Үкiметтерiне жобаны жүзеге асыру жөнiнде соңғы шешiм қабылдау үшiн

тапсырылды.

     Жобаны қаржыландыру:

     Қол қойылған Бас келiсiмшартқа сәйкес, мұнай құбыры құрылысының

жобасын, сондай-ақ ТЭН дайындауды қаржыландыру ҚҰМК қаржысы есебiнен

жүзеге асырылады.

     Жобаның негізгі технико-экономикалық параметрлерi:

     - Мұнай құбырының алғашқы кезде өткiзу мүмкiншiлiктерi - жылына 20

млн. тонна

     - Атырау-Жаңажол-Арал-Құмкөл-Барсеңгiр-Алашанькоу маршруты (трассаның

солтүстiк нұсқасы).

     - Жалпы бөлiнетiн қаржы көлемi - 2157,8 млн. АҚШ доллары.

     - Қазақстан территориясы бойынша мұнай құбырының қашықтығы - 2797

шақырым, ҚХР бойынша - 480 шақырым.

     - Алдын ала болжам бойынша қоспаның құрамы - Жаңажол, Өзен, Құмкөл,

Каспий шельфi кен орындарының мұнайлары.

     - ҚР территориясы бойынша тариф - баррельге 3,3 АҚШ доллары

(жеңiлдетiлген салық салған жағдайда), баррельге 3,98 АҚШ доллары (салық

салу жоқ болған жағдайда).

     - Iшкi тиiмдiлiк (салық салғанға дейiн) - 12 пайыз.

     - Бөлiнген күрделi қаржыларды қайтару мерзiмi - 9-8 жыл.

     - Күрделi қаржыдан түсетiн пайда - 8,5 пайыз.

     Жүзеге асыру графигі:

     Жаңажол-Алашанькоу участігінің құрылысын бастау мерзімі 2001 жылдың

маусымы, аяқталуы - 2005 жылдың маусымы.

     Атырау-Жаңажол участігінің құрылысын бастау мерзімі - 2003 жылдың

маусымы, аяқталуы - 2004 жылдың маусымы және барлық желіні пайдалануға

беру.

     Бөлінетін күрделі қаржылардың жыл сайынғы бөлінуінің қосындысы:

     - 2001 жылы - 364,8 мың АҚШ доллары

     - 2002 жылы - 729, 6 мың АҚШ доллары

     - 2003 жылы - 863,2 мың АҚШ доллары

     - 2004 жылы - 200,4 мың АҚШ доллары

       Ресурстары: Шикі хат көзі болып Қазақстан Республикасындағы ҚҰМК мұнай ресурстары (Ақтөбе және Өзен кен орындары) және Қазақстанның жаңа кен орындарынан алынған қосымша ресурстар жатады.

      Рыноктар: Қазақстан Республикасының территориясына жақын орналасқан Қытай аймақтарындағы мұнайға деген сұраныстар жергілікті ресурстар есебінен қанағаттандырылады. Қазақстан мұнайын тұтынушылар қытайдың оңтүстік-батыс және оңтүстік-орталықта орналасқан МӨЗ (мұнай өңдеу зауыттары) болуы мүмкін, бұл Қытай территориясы бойынша маршруттың тым қашықтығымен негізделген.

      Экспортқа (Алашанькоуға) шығаратын қазақстандық мұнайдың баға деңгейі Брент маркерінен төмен болады және Брент - 1,02 құрайды.

      Қауіп-қатерлер:

      Саяси: Қазақстан үшін балама рыногінің жоқтығы, Қытайдағы экономикалық реформалар саясаты.

      Экономикалық: инвестициялық талаптардың жоғарылығы, транспорттық шығындардың жоғарылығы, Қытайдың ішкі мұнай бағасын мемлекеттік реттеу.

      Экологиялық: Экологиялық қауіп-қатер күткен деңгей шеңберінде - әдетінше.

      Қорытынды: Жобаны жүзеге асыру және оны қаржыландыру қажетті мұнай ресурстарының қолда барымен және екі мемлекет басшыларының саяси шешімдерімен байланысты.

      2.15. Қосымша

      Транс Каспий мұнай-газ құбырының құрылысын салу және оған қосылатын транспорттық жүйелердiң (ТКТЖ) жобасы

      Жобаның мақсаты:

      Қазақстан Республикасының Каспий аймағында игерiлiп және өндiрiлген табиғи газ-мұнайды халықаралық рыноктерге шығаруды жүзеге асыру үшiн, ішкi және экспорттық тасымалдау жүйелерiн кеңейту.

      Жобаны жүзеге асырудың негiздерi

      1998 жылдың наурызында Қазақстан Республикасының Үкiметi мен Амоко, Мобил, Шелл және Шеврон компаниялары арасында қол қойылған "Қазақстан Республикасының мұнай мен газды тасымалдау жөнiндегі Стратегиялық жоспарының және iс-қимыл жасау жоспарын дайындау туралы хаттама"

      1998 жылдың шiлде айында жоғарыда аталған компаниялардың ҚР Үкiметiне тапсырған "Қазақстан Республикасының мұнай мен газды тасымалдау жөнiндегi Стратегиялық жоспары"

      1998 жылдың 9 желтоқсанында Қазақстан Республикасының Үкiметi мен Мобил, Шелл, Шеврон және Қазақойл ҰМ компаниялары арасында қол қойылған "Транс Каспий мұнай-газ құбырларының және оған қосылатын транспорттық жүйелердiң технико-экономикалық негiздерiн дайындауға берiлген айрықша тапсырма"

      Жобаға ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК қатысуы

      ҚР Үкiметiнiң 1999 жылдың 29 сәуiрiндегі N 513 қаулысына сәйкес, ЖАҚ "ҚазТрансОйл" ҰМТК "Айрықша тапсырманың" шарттарына байланысты ТЭН дайындауды жүзеге асыру тапсырылды.

      Жобаны жүзеге асыру стадиясы

      ТЭН дайындау екi кезеңнен тұрады, бiрiншi - объектiлердi жоспарлау және бизнес-жоспар, екіншi - техникалық нобайларды дайындау. Барлық дайындық жұмыстарды 21 ай iшiнде бiтiру керек. 1999 жылдың қарашасында Үйлестiру комитетiнiң мүшелерiне дайындаған ТЭН қарауға тапсырылды ТЭН бойынша анықтаған ескертулердi компанияларға тапсырылды.

      2000 жылдың 3 наурызында Yйлестiру комитетiнде ТЭН тағы да қаралды және оны ҚР Үкiметiнiң қарауына жiбердi.

      ТЭН дайындағандар техникалық нобайларды дайындау жұмысын бастау ерте деп санайды. Бұл жобаны жүзеге асыру Каспий теңiзiнiң шельфiнде ОКIОС компаниясы жүргiзiп жатқан бұрғылау барлау жұмыстарының нәтижелерiне байланысты.

      Жобаны қаржыландыру көздерi

      Қол қойылған "Айрықша тапсырманың" шарттарына байланысты, Технико-экономикалық негiздердi (ТЭН) дайындау, және Транс Каспий мұнай-газ құбырының және оған қосылатын транспорттық жүйелердiң құрылысын салуды қаржыландыратын Мобил, Шелл және Шеврон компаниялары болады (шамамен $20 млн. көлемiнде).

     ТЭН нәтижелерi бойынша, Транс Каспий мұнай-газ құбырын салуға

жұмсалатын күрделi шығындар, оған қатысушы елдердiң салық тәртiптерiне және

берiлетiн жеңiлдiктер мен салықтан босатуға байланысты, 3,9 миллиардтан 5

миллиардқа дейiн АҚШ доллары болып бағалануда.

     Жобаның негізгі технико-экономикалық параметрлерi

     Батыс Қазақстан-Жейхан мұнай құбырының кейбiр көрсеткiштерi:

     Қашықтығы: Қазақстанда - 659, Әзiрбайжанда - 491, Грузияда - 218,

Турцияда - 957 шақырым.

    Транс Каспий жүйесі. Сегмент бойынша шығатын шығындар. (1999 US$)

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                  !Қазақстан-Баку !Баку-Жейхан ! Барлығы

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 Капитал                               $ 1.192       $ 2.421      $ 3.613

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 Импортқа салынатын баж                   62            44           106

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

  Қосымша құнға салынатын салық

 (ҚҚСС)                                  362           831          1.193

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 Барлығы                               $ 1.616       $ 3.295      $ 4.912

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

    Транс Каспий жүйесі. Сегмент бойынша шығатын шығындар. (1999 US$)

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                 !ҚР   !Әзірбай. ! Грузия !Турция!Барлығы

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 Капитал                          $ 999  $ 859     $ 337   $1.398 $ 3.613

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 Импортқа салынатын баж             56   26.44       17        7     106

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

  Қосымша құнға салынатын салық

 (ҚҚСС)                            291    361       179      362     1193

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 Барлығы                          $ 1.346 $ 1.246   $ 553  $ 1.767  $ 4.912

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

       Экономикалық зерттеулердiң нәтижелерi бойынша, жоба басқа да

экспорттық шығатын желiлермен (мысалы, КТК) бәсекелесе алады, егер

төмендегi шарттар орындалатын болса:

     - Еңбек ақының барынша мөлшерi 12 пайыз;

     - Территорияларын құбыр өтетiн елдер жобаға жеңілдiк жасап, салық

салуды бiршама төмендетсе;

     - Қосымша құнға салынатын салықтан босатса;

     - Салынатын жалпы салықтарды төмендетсе, атап айтқанда:

     - Импортқа салынатын салықтың және жүктердi өңдеуге салынатын

транспорттық бажының күшiн жойса;

     - Товарларға салынатын қосымша құн, қызмет көрсетуге және өндiрiстiк

шығындар салықтарының күшiн жойса;

     - Меншiк және жол салықтарының күшiн жойса;

     - Пайда мен дивидендтер салығының күшiн жойса;

     - Табыс салығынан уақытша босатса (2015 ж. немесе 2020 ж дейiн).

     Транзиттiк елдер жобаға құқықтық базаны қамтамасыз ететiн,

келiсiмшарттармен байланысты болады:

     - Бұл келiсiмшарт, құбыр өтетiн елдердiң iшкi заңдарынан жобаны

айқындаған шеңберде шығаруға мүмкiндiк берер едi;

     - Сонымен қатар, нақты жоба үшiн, жаңа заң базасын құруды қажет етеді;

       - Барлық қатысушылардың коммерциялық мүдделерi ортақ болғандықтан, заң базасы жасалатын операциялардың унитарлығын қамтамасыз етуi керек;

      - Барлық инвесторлар қосымша пайыз қоспай-ақ үлестерiн қосуды қамтамасыз етедi. Қатысушылардың жүйенi игерудегі үлестерi, олардың қосқан күрделi қаржыларына пропорционалды бөлiнедi.

      Ресурстар: Қазақстанның, Түркiменстанның және Әзiрбайжанның мұнайлары. Қазақстандық участiктi толтыру, ресурстарымен қамтамасыз етiлмеген және оған кепiлдiк бере алмайды.

      Рыноктар: Қара және Жерорта теңiздерiнiң аймағы, бұл жерлерде мұнайға деген сұраныс тұрақты және мұнай жеткiзушiлер арасында үлкен бәсекелестiк бар.

      Баға деңгейi Брент маркерлiк сортынан төмен және Брент - 1,0 құрайды.

      Жобаның бәсекелестiгi жөнiнде.

      ТКТЖ жобасының басқа да экспорттық мұнай құбырларының құрылысын салу жоспарына бәсекелесе бола алатын үлкен күдiк туғызады.

      - Жобаның жалпы құны 4.912 млрд. АҚШ доллары болып бағалануда. Бұның ішіне, инжиниринг пен концепция дайындауға ($ 21,5) менеджмент жөніндегі жобаға ($ 216,3) және өту құқығын алуға байланысты (бағасы анықталмаған) шығатын кірмеген. Бұл және басқа да қосымша шығатын шығындар жоба құнын біршама өсіреді.

      - Барлық маршрут бойынша, Жейханға дейiн мұнай айдаудың есептелiнген тарифi 4,17 ден 5,15 дейiнгі $/барл. (1999 ж. долл. бойынша) болады. Жобаға салық жеңiлдiктерiн берген уақытта, тариф 3,36-4,26 $/барл. төмендеуi мүмкiн.

      - Жобаның бәсекелестiгі, территорияларынан құбыр өтетiн мемлекеттердiң салық жеңiлдiктерiн берумен байланысты. Бұл салық жеңiлдiктерi көп болғандықтан, тиiстi транзиттiк елдерде құбыр салуға деген белсендiлiктiң төмендеуi мүмкiн.

      - Жобаның бәсекелестігі, қаржыландырудың несие немесе үлес пайыздарының мөлшерiне байланысты. Жобаның бәсекелестiгін қамтамасыз етудiң негізгi бiр шарты, қаржыландыруға бөлiнген барлық ақшаға бөлiнетiн ставканы 12 пайыз мөлшерiнен асырмау керек.

      Жобаның құрылымы жөнiнде.

      Транзиттiк елдер жобаға құқықтық базаны қамтамасыз ететiн, келiсiмшарттармен байланысты болулары керек. Бұл келiсiмшарт, құбыр өтетін елдерiң iшкi заңдарынан жобаны айқындаған шеңберде шығаруға мүмкiндiк берер едi.

      Барлық қатысушылардың коммерциялық мүдделерi ортақ болғандықтан, заң базасы жасалатын операциялардың унитарлығын қамтамасыз етуi керек.

      Жобаның оңтайлы корпоративтiк құрылымы болып "бiрыңғай компания" саналады, ол жобаға қосқан үлестерiне сәйкес Мемлекеттiк акционерлер мен демеушiлердiң бiрiгіп басқаруында болады.

      Бұл ұсынысты жүзеге асыруға болады, бiрақ ол бiршама уақыт пен жұмыс iстеудi талап етедi (мысалы, КТК сияқты). Сондай-ақ, салық жеңiлдіктерiн беретiн мемлекеттер үшiн, заңдарға өзгерiстер енгізудiң және зонтикалық келiсiмшарттың пайдалы екендiгін дәлелдеумен тығыз байланысты болады.

      Қауiп-қатерлер:

      Саяси: Саяси қауiп-қатердiң негiзде Каспий теңiзінің статусы жөнiндегі проблемалар жатады. ТКТЖ жобасын жүзеге асыру, Каспий теңiзiнiң статусы жөнiндегі мәселелер оң шешiмiн тапқаннан кейiн ғана орындалуы мүмкiн.

      Экономикалық: жоба құнының жоғарылығы, транспорттық шығындардың көптiгі, жеңiлдiктердiң берiлмеуi.

      Экологиялық: Каспий және сейсмикалық аймақтармен тасымалдау.

      Қорытынды: Жобаны жүзеге асыру және қаржыландыру Каспий теңiзiнiң қазақстандық бөлiгiндегі шельфтердегі мұнай ресурстарын және бөлiнген күрделi қаржылар мен тарифтердiң бәсекелестiгiне байланысты болады.

      3, 4-Қосымшалардың қазақша аудармасы жоқ.

      Приложение 3

                Реконструкция системы телекоммуникаций.

      Программа реконструкции телекоммуникаций и создания единой информационной системы управления (ЕИСУ) в ЗАО "НКТН "КазТрансОйл" включает в себя следующие направления развития:

      - Система диспетчерского контроля и управления технологическими процессами транспортировки нефти (SCADA)

      - Внедрение интегрированной автоматизированной системы управления производственно-экономической деятельности Общества (ERP)

      - Реконструкция системы телекоммуникаций в Компании

      Реализация системы диспетчерского контроля и управления технологическими процессами транспортировки нефти (SCADA) вызвана необходимостью замены морально и физически устаревшего оборудования, установленного в 70-80 годах, обеспечения высоконадежной технологии транспортировки нефти. В рамках этой программы предусматривается реконструкция систем автоматики насосных станций, резервуарных парков и пунктов подогрева; реконструкция систем телемеханики и автоматики на линейной части магистральных трубопроводов; создание на высоком техническом уровне диспетчерских пунктов управления на НПС, РНУ, филиалах и в центральном офисе Компании; замена коммерческих узлов учета нефти; реконструкция и установка систем обнаружения утечек нефти на магистральных нефтепроводах, систем регулирования давления.

      Разработка и внедрение системы ERP необходима для создания централизованной системы управления всеми производственными, экономическими и финансовыми процессами в Обществе; обеспечения самоокупаемости и самофинансирования при минимизации затрат на транспортировку нефти и получения максимальной прибыли. Внедрение корпоративной интегрированной системы ERP вызвано тем, что имеющиеся в подразделениях Общества задачи представляют собой АРМы (автоматизированные рабочие места), которые решают проблемы автоматизации функциональных обязанностей отдельных работников. Отсутствие связей между этими задачами, не обеспечение целостности баз данных, различные системы классификации и кодирования справочной информации не позволяют создать программные продукты для управления, контроля и комплексного анализа работы Общества по всем уровням вертикального и горизонтального управления.

      Для обеспечения внедрения систем SCADA и ERP необходима полная реконструкция телекоммуникаций в Компании, которые на сегодняшний день устарели и не обеспечивают необходимой надежности. Производственно- технологическая система связи должна выполнять задачи телефонной связи и передачи данных с любой точкой нефтепроводов и производственных объектов на территории Республики Казахстан. В состав системы производственно- технологической связи Компании будут входить следующие основные компоненты: земные станции спутниковой связи, цифровые автоматические телефонные станции, средства радио связи, радио релейные линии.

      В Компании необходимо создание единого информационного пространства, в котором пользователи различных средств связи могут беспрепятственно обмениваться данными. Внедрение автоматизированной системы управления электронным документооборотом в рамках системы IRP и информационными потоками решит задачу создания информационно-телекоммуникационной среды самого разнообразного назначения. Она позволит передать партнеру, находящемуся в любом регионе электронное письмо, факс, телекс, телеграмму с ПЭВМ по любому каналу связи (телефонному, цифровому, телеграфному, телексному) на любое оборудование, имеющееся у принимаемой стороны и наоборот; иметь доступ к информации, хранимой в информационных центрах телекоммуникационных сетей Компании.

      Состояние оборудования средств связи на 2000 г.

      В состав компании ЗАО "НКТН "КазТрансОйл" входят три предприятия связи, обеспечивающие обслуживание аппаратуры средств связи Компании.

      В настоящее время в эксплуатации в этих предприятиях находятся устаревшие, аналоговые средства связи, эксплуатация которых затруднительным по ряду причин: отсутствие запасных частей аппаратуры, варварское разграбление кабелей, древние декадно-шаговые АТС и многое другое.

      В связи с этим, компанией ЗАО "НКТН "КазТрансОйл" в 1997г. было принято решение кардинально модернизировать систему производственно-технологической связи, основываясь на современном оборудовании. При этом учитывалось, что система производственно-

технологической связи ЗАО "НКТН "КазТрансОйл" должна выполнять задачи

телефонной связи и передачи данных с любой точкой нефтепроводов и

производственных объектов на территории Республики Казахстан.

     Состав ПТСВ

     В состав системы производственно-технологической связи компании ЗАО

"НКТН "КазТрансОйл" входят следующие основные компоненты:

     1) земные станции спутниковой связи (ЗС);

     2) цифровые автоматические телефонные станции (УПАТС);

     3) средства радио связи;

     4) радио релейные линии (РРЛ);

     Программа краткосрочной реализации.

     По Западному филиалу.

     По состоянию на январь 2000г. принято рабочей комиссией в

эксплуатацию следующее оборудование средств связи:

     - земные станции спутниковой связи (далее - ЗС) - 23 шт;

     - оборудования цифровых автоматических телефонных станций типа 20-20

       фирмы Harris (далее - АТС) на 1461 номеров - 16 шт;

     - оборудования базовых станций подвижной радио связи (далее - БС) -

       23 шт;

     - оборудования радио релейных линий (далее - РРЛ) - 2 шт;

     - оборудования малоканальных радио релейных линий (МРРЛ) - 8 шт.

     По Восточному филиалу

     В 2000 г. планируется рабочей комиссией принять в эксплуатацию

следующее оборудование средств связи:

     - земные станции спутниковой связи (далее ЗС) - 19 шт;

     - оборудования цифровых автоматических телефонных станций типа 20-20

       фирмы Harris (далее АТС) на 1376 номеров - 19 шт;

     - оборудования базовых станций подвижной радио связи (далее БС) -

       19 шт;

     - оборудования радио релейных линий (далее РРЛ) - 2 шт;

     - Проект модернизации существующей сети производственно-

технологической связи.

       Сдача в эксплуатацию части системы производственно-технологической связи не решит полностью задач, стоящих перед компанией.

      В настоящее время планируется создание интегрированной

телекоммуникационной инфраструктуры, базирующейся на современных

технологиях и международных стандартах.

     Цель проекта - обеспечить:

     - Кардинальную модернизацию систем производственно-технологического

управления нефтепроводами;

     - Охватить любую точку производственных площадей современными

средствами связи;

     - На качественно новом уровне все компоненты производственно-

технологической связи;

     - Административное управление ЗАО "НКТН "КазТрансОйл"

     Решение

     Создание трех-уровневой интегрированной телекоммуникационной сети

базирующейся на:

     - волоконно-оптических, спутниковых, кабельных и беспроводных каналах

связи,

     - структурированных ЛВС

     - технологиях SDН, АТМ, FR, IP

и позволяющей предоставлять широкий спектр услуг по передаче различного

вида информации, необходимой для административного управления и

управления производственным процессом.

     Основные задачи проекта

     - Создание интегрированной телекоммуникационной сети компании

базирующейся на современных цифровых технологиях и протоколах

     - Реконструкция базовой сети каналов связи;

     - Создание ЛВС современной инфраструктуры;

     - Модернизация систем технологического обеспечения;

     - Модернизация корпоративной телефонной сети;

     - Организация защиты информации;

     - Обеспечение радиосвязью технологических служб компании;

     - Создание центра управления корпоративной сетью;

     - Создание интегрированной сети.

                                                    Приложение 4

                    Кадровая политика.

      Приоритетами кадровой политики КазТрансОйЛ являются:

      1. Совершенствование в соответствии с международными стандартами системы сертификации рабочих компаний. Развитие материальной и методической базы Учебного Центра профессионального обучения в г.Актау. Создание нового Учебного Центра повышения квалификации менеджмента и специалистов Компании.

      2. Ввиду актуальности проблемы занятости и с целью поддержания социальной защищенности в регионах, где компания в значительной мере определяет рынок труда, планируется развитие дочерних предприятий Компании и расширение системы подрядных работ.

      3. Внедрение системы формирования кадрового резерва.

      Компания регулярно проводит мероприятия по переподготовке персонала и повышения квалификации. Это является основой для создания отечественной базы специалистов трубопроводного транспорта.

      С 1999 года Компания начинает проводить плановые мероприятия по аттестации всего управленческого персонала филиалов и центрального аппарата Компании.

      Для решения вопросов дальнейшего повышения профессионализма сотрудников Компании предусмотрено провести и внедрить следующие мероприятия и программы.

      1. Создание базы данных по всем существующим курсам обучения в области нефтепроводного транспорта, бухгалтерского учета, менеджмента;

      2. Программа обмена опытом с аналогичными иностранными компаниями;

      3. Внедрение программы "Карьерный план";

      4. Создание учебного центра.

      Цель - удовлетворение потребностей Компании в квалифицированных кадрах посредством повышения квалификации и переподготовки кадров.

      В рамках создания Информационно-ресурсного Центра планируется:

      1. Формирование библиотечного коллектора на основе периодической печати, учебной литературы, материалов конференций, семинаров;

      2. Создание информационных дайджестов на основе текущей информации по тематике деятельности Компании;

      3. Создание компьютерного класса на 10 посадочных мест;

      4. Создание компьютерной тематической библиотеки;

      Цель - обеспечение более полной информированности сотрудников

Компании по вопросам отраслевой деятельности; создание материальной и

технической базы для возможностей самообразование, организации внутренних

семинаров.

     В целях обеспечения оптимального использования персонала Компании на

своих рабочих местах с использованием их личной мотивации, планируется:

     1. Разработка методик по изучению.

     2. Создание программ по изучению мотивации в соответствии с

требованием руководства.

     3. Аттестация персонала.

     В целях создания оптимальной модели размещения кадровых ресурсов

планируется:

     1. Разработка программы по кадровому планированию Компании,

     2. Внедрение системы кадрового планирования в практику работы

Компании.

     В рассматриваемый период КазТрансОйл не планирует значительного

снижения численного состава своих подразделений.

     В долгосрочной перспективе планируется достижение уровня заработной

платы для работников трубопроводного транспорта до 90% от уровня

заработной платы работников нефтедобывающей промышленности.

Мамандар:

     Багарова Ж.А.

     Қасымбеков Б.А.

 © 2012. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің «Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК